

## Sdílená zóna - dopravní koncept, přispívající ke zkvalitňování veřejných prostranství

### *Shared Zone - a Transport Concept Contributing to the Improvement of Public Spaces*

**Karel Hájek, Vojtěch Novotný**

#### **Abstract:**

The shared zone represents a return to the natural functioning of the street or square as a multifunctional public space where social, economic, residential and transport functions are balanced with each other. It creates conditions for interaction between all users of the space based on the principle of natural human behaviour and mutual consideration, where no mode of transport is superior. Important places in the urban structure can be shaped to reinforce both residential and commercial functions while offering a high quality of space for users.

#### **Keywords:**

Urban Planning, Public Space, Shared Zone; Sustainable Mobility.

HÁJEK, Karel, NOVOTNÝ, Vojtěch (2024). Sdílená zóna - dopravní koncept, přispívající ke zkvalitňování veřejných prostranství. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 16*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 150–162. ISBN 978-80-01-07329-2. ISSN 2336-7687.

Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uvedte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

## 1 Sdílená zóna jako nástroj zkvalitnění veřejných prostranství

Vývoj automobilismu ve druhé polovině dvacátého století vedl nejenom ke změně životního stylu, ale výrazně ovlivnil také veřejný prostor měst a obcí. Ten se stal především dopravním koridorem pro automobily či parkovištěm, potlačujícím jeho původní funkce, jakými jsou nemotorová doprava či obchodní, společenské a pobytové aktivity obyvatel. S tím obvykle souvisí i celkový úpadek kvality veřejných prostranství. Tento vývoj v řadě zahraničních měst vyústil ve změnu v celém plánování dopravního režimu sídla, jehož hlavním principem je návrat k přirozenému vnímání ulice či náměstí jako multifunkčního veřejného prostranství, kde společenská, ekonomická, pobytová i dopravní funkce jsou navzájem vyvážené.

Sdílená zóna je moderní urbanisticko-dopravní koncept, který se ukazuje jako efektivní nástroj vyváženého uspořádání uličních prostor a veřejných prostranství. Je založen na integrovaném využívání prostoru ulice či veřejného prostranství všemi či vybranými módy dopravy a ve kterém veřejný prostor lze vyváženě využít pro společenskou, ekonomickou, pobytovou i dopravní funkci v celého jeho šířce.

### 1.1 **Vzájemně se doplňující pohled urbanismu a dopravního inženýrství**

Z urbanistického pohledu je třeba sdílené zóny chápat jako nástroj efektivního rozvoje osídlení, ve kterém nedominuje automobilová doprava, s cílem aktivního přispění k reurbanizaci centrálních oblastí osídlení. Lze je také použít k akcentaci lokalit, zdůrazňujících jejich zvláštní charakter, kvalitu a jedinečnost prostřednictvím individuálního návrhu veřejných prostranství.

Z dopravně-inženýrského hlediska jsou sdílené zóny nástrojem zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty, zklidnění dopravy a snížení rychlosti motorových vozidel, v řadě případů rovněž snížení intenzit motorové dopravy a zvýšení bezpečnosti provozu. Jedná se o typ uličního prostoru se specifickým dopravním režimem, zásadami projektování i návrhovými parametry, obdobně jako již používané zóny 30, obytné zóny či pěší zóny.

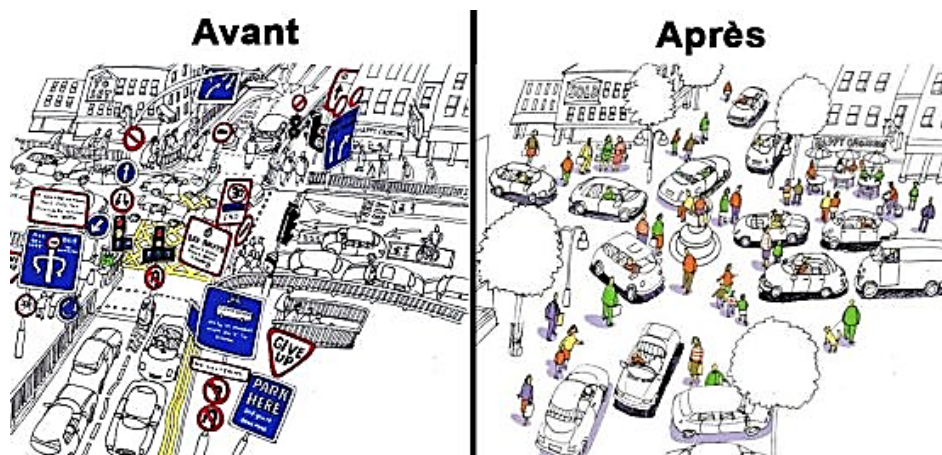
V kvalitním návrhu sdílené zóny se urbanisticko-architektonické požadavky na veřejné prostranství mohou vzájemně efektivně doplňovat s dopravně-inženýrskými požadavky. Silnými stránkami tohoto konceptu jsou zejména:

- ulice ke svým uživatelům mluví prostřednictvím atmosféry, uspořádáním a kvalitou prostoru, nikoli dopravním značením,
- jednoduchá pravidla pro vozidla: pomalá jízda a přednost zprava (pokud možno nic víc),
- v centru projektování sdílené zóny je člověk (ne vozidlo),
- vytvoření „zorného pole“ a oční kontakt mezi uživateli,
- snížení rychlostního rozdílu mezi uživateli,
- všichni uživatelé mají stejná práva (vzájemná rovnost),
- doprava v ulici je prostředek, nikoli cíl,
- záměrná nejistota pomáhá podporovat skutečnou bezpečnost („produktivní chaos“),
- auto není problém, je součástí řešení.

V tomto smyslu je realizace sdílených zón rovněž jedním z aktivních nástrojů podpory udržitelné městské mobility.

## 1.2 „Produktivní chaos“ vede k vyšší aktivitě, bezpečnosti i kvalitě prostoru

Koncept sdílené zóny odstraňuje „tradiční“ rozdělení ulice či veřejného prostranství na prostorově oddělené „oblasti“ pro jednotlivé druhy dopravy, odstraňuje prvky regulace jednotlivých druhů dopravy (dopravní značení, světelnou signalizaci apod.), a zároveň vytváří podmínky pro přirozené chování a vzájemnou interakci všech uživatelů prostoru založenou na principu přirozeného lidského chování a vzájemné ohleduplnosti, kdy žádný z módů dopravy není nadřazený.



Obr. 1 – Ilustrace „před a po“ zavedení sdílené zóny (zdroj: carfree.fr)

Typickým obecným znakem sdílených zón je volný pohyb všech uživatelů (chodců, cyklistů i motorových vozidel), kdy vzájemná interakce je založena na očním kontaktu a vzájemné „dohodě“. Tím je dosaženo zvýšení bezpečnosti všech uživatelů sdíleného prostoru i k výraznému oživení společenské a ekonomické funkce ulice či veřejného prostranství.

Řada studií i realizovaných příkladů, např. (BELGIE,2013), (CERTU,2012), (ŠVÝCARSKO, 2013), potvrzují, že kvalitní realizace sdílené zóny vede k:

- snížení rychlosti, zklidnění (motorové) dopravy a zvýšení bezpečnosti všech uživatelů prostoru,
- zvýšení efektivity využití prostorově omezeného uličního profilu,
- zvýšení úrovně socializace a komunitní aktivity,
- zvýšení atraktivity ulice jako veřejného prostranství,
- přívětivější ulice pro starší osoby i osoby se sníženou schopností pohybu,
- zlepšení prostředí pro život obyvatel,
- oživení parteru a podpoře lokální ekonomiky.

## 2 Sdílená zóna prostor jako typ místní komunikace v řadě lokalit

V Evropě i ve světě není koncept sdílené zóny novinkou. Pomyslnou kolébkou moderních sdílených zón je Nizozemsko. Nizozemský dopravní inženýr Hans Monderman přenesl dopravně-inženýrské principy „obytné zóny“ (tedy komunikace s nízkou frekvencí automobilové dopravy) do pěší i motorovou dopravou výrazně více zatížených lokalit, ve kterých v původním stavu nežádoucím způsobem převládaly dopravní plochy a byly bariérou pro pěší a cyklistickou dopravu. Jako první popsal principy sdíleného prostoru

a je autorem řady realizací (CERTU, 2009). Koncept sdíleného prostoru se následně rozšířil do řady evropských zemí (mj. Belgie, Francie, Dánsko, Rakousko, Švýcarsko) i mimoevropských zemí (USA, Kanada, Austrálie, Nový Zéland, ad.). V současné době nalezneme v rámci Evropy stovky realizací v různých typech veřejných prostranství.

Terminologicky se v jednotlivých jazycích sdílená zóna označuje jako sdílený prostor - shared-space, Begegnungszone či zone de rencontre (doslovný překlad německé a francouzské terminologie je „zóna setkávání“, což možná i v češtině věrněji vystihuje podstatu sdíleného prostoru).

Sdílené zóny se v rámci struktury sídla typicky uplatňují v lokalitách s intenzivní bezmotorovou (pěší a cyklistickou) dopravou nebo potenciálem k ní, a zároveň spíše lehčí motorovou dopravou v průběhu podstatné části dne, v oblastech s hustou zástavbou a rozmanitým funkčním využitím. Rovněž jsou sdílené zóny vhodné pro veřejná prostranství, ve kterých dochází k častému pohybu chodců v různých směrech mezi jeho jednotlivými stranami a s tím související potřebě zklidnění dopravy a preference bezmotorové dopravy.

K typickým lokalitám, které je vhodné realizovat formou sdílené zóny, patří zejména:

- náměstí a další významná veřejná prostranství ve městech,
- významné městské třídy a obchodní ulice,
- přednádražní prostory a plochy přestupních bodů veřejné dopravy,
- zklidněné ulice v blokové zástavbě,
- malá náměstí či návsi a úzké ulice v centrech měst a obcí,
- lokální ulice se školním kampusem, obchodním centrem či jinými významnými cíli.



Obr. 2 – Příklad prostoru náměstí jako významného veřejného prostranství sídla řešeného formou sdílené zóny - Bergendorf, Hamburg, Německo (zdroj: autor)



Obr. 3 – Městská obchodní ulice řešená jako sdílená zóna - Mariahilfer Strasse, Vídeň, Rakousko (zdroj: Bureau B+B)



Obr. 5 – Příklad sdílené zóny ve klidnější ulici s aktivním parterem v blokové zástavbě - Laederstraede, Kodaň, Dánsko (zdroj: autor)



Obr. 4 – Příklad lokálního náměstí realizovaného formou sdílené zóny, jehož převážnou část původně zabírala dopravní plocha křižovatky - Sonnenfelsplatz, Graz, Rakousko (zdroj: TU Graz)



Obr. 6 – Přednádražní prostory a přestupní body veřejné dopravy jsou rovněž lokalitami pro efektivní uplatnění sdílených zón, umožňující přímý a nerušený pohyb cestujících bez zbytečných bariér v symbióze s provozem spojů veřejné dopravy. Řada realizací zejména ve Švýcarsku potvrzuje, že toto řešení vede k větší bezpečnosti pohybu cestujících v prostoru - Bahnhofplatz, Aarau, Švýcarsko (zdroj: foto SBB)

### 3 Návrhové aspekty sdílených zón

#### 3.1 Dopravní režim

Z hlediska dopravního inženýrství je sdílená zóna specifickým typem místní komunikace, obdobně jako pěší zóny, obytné ulice (zóny), cyklistické ulice (zóny) či zóny „Tempo 30“. Právní úprava i navazující normy, metodické dokumenty či technické podmínky většiny západoevropských zemí vytvářejí systémové podmínky pro navrhování sdílených zón jako jednoho z možných typů místních komunikací. Konkrétní definice dopravního režimu i způsob vyznačování dopravním značením se v jednotlivých zemích mírně odlišuje, hlavní principy jsou však shodné – chodci mají přednost při svém pohybu před všemi vozidly (vyjma kolejových, tedy tramvají), řidič nesmí chodce ohrozit ani omezit v pohybu, chodci nesmí pohyb vozidel záměrně blokovat a nejvyšší dovolená rychlost pohybu vozidel je 20 km/h.



Obr. 7 – V Rakousku byl zaveden v roce 2013 specifický dopravní režim „Begegnungszone“ (zóna setkávání) do vyhlášky o silničním provozu – Kornmarktplatz, Bregenz (zdroj: autor)

#### 3.2 Základní návrhové principy

Základním znakem sdílené zóny je uspořádání celého prostoru v jedné výškové úrovni, bez rozdělení na chodník a vozovku. Celý prostor musí umožňovat snadný pohyb chodců, cyklistů i osob se sníženou schopností pohybu. Přestože základní myšlenka volného pohybu všech uživatelů po celé ploše sdílené zóny obecně platí, v rámci jeho návrhu jsou prostřednictvím uspořádání zeleně, umístění prvků městského mobiliáře, vizuálního a materiálového členění, přirozeně vytvořeny prostory vyčleněné

čistě pro pobytovou či společenskou funkci, prostory pro pohyb výhradně pěších, které zároveň slouží jako bezpečné prostory pro pohyb nevidomých a slabozrakých a prostory s provozem motorových vozidel. Vjezd a výjezd ze sdíleného prostoru by měl být jasně vizuálně identifikovatelný vytvořením „efektu brány“.



Obr. 8 – Efekt brány při vjezdu do zóny sdíleného prostoru vytvořený skutečnou „bránou“ (přednádražní prostor ve městě Lyss, Švýcarsko (zdroj: autor)

Uspořádání prostoru by mělo přirozeně vést řidiče motorových vozidel k dodržování nejvyšší dovolené rychlosti (20 km/h). Toho může být docíleno jednak eliminací dlouhých přímých linií pohybu vozidel, uspořádáním prvků zeleně, mobiliáře i parkovacích míst. Používají se i lokální zúžení, optická zúžení i vhodná materiálová či barevná řešení povrchu. Dopravní značení je omezeno pouze na vymezení případných parkovacích míst.



Obr. 9 – Použití několika vzorů a barev dlažby člení plochu, a zároveň vymezuje koridor pro jízdu vozidel a trasu pro cyklisty, jejichž dlouhá linie je záměrně narušena vyosením - Telfs, Rakousko (zdroj: autor)

Vhodné uplatnění zeleně významně přispívá ke zlepšování kvality prostředí a mikroklimatu uličních prostor. Zeleň se uplatňuje jako atraktivní „živý“ prvek designu parteru. Rovněž kvalitní mobiliář přispívá ke správnému fungování a kladnému přijetí veřejností. Jeho součástí jako lavičky, informační prvky, svítidla veřejného osvětlení, vymežovací sloupky nebo vodní prvky by měly odpovídat charakteru a významu lokality a být v souladu s principy řešení mobiliáře v daném místě.



Obr. 10 – Příklad vhodného uplatnění zeleně, která hraje v návrhu zóny důležitou roli nejenom jako doprovodný prvek, ale jako základní kompoziční prostředek formování prostoru - Marktplatz Schoenebeck, Německo (zdroj: autor)

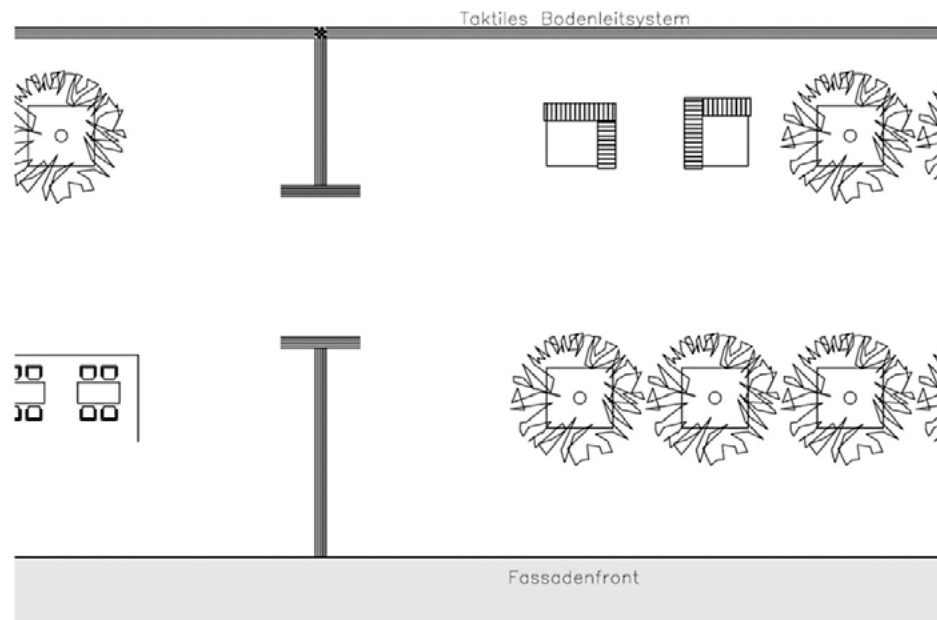
Ve sdílené zóně lze vést linky veřejné dopravy, a to jak autobusové, tak tramvajové. Zejména v případě významných veřejných prostranství, významných městských tříd a obchodních ulic, lokálních center, školních kampusů apod. je cílením na dopravní obsluhu veřejnou dopravou klíčovým aspektem udržitelné městské mobility. Umístění zastávek ve sdíleném prostoru přivádí do atraktivního a živého prostředí další návštěvníky, kteří tak nemusí využívat osobní automobil. Realizace zastávek veřejné dopravy a zvýšené nástupní hrany představuje výjimku v principu jedné výškové úrovně.



Obr. 11 – Příklad vhodného řešení zastávky veřejné dopravy ve sdílené zóně. Zřízení zvýšené nástupní hrany je výjimkou z pravidla jedné výškové úrovně. Obsluha veřejnou dopravou je klíčová z pohledu trvale udržitelné mobility (zdroj: TU Graz)

### 3.3 Pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace

Pro osoby se sníženou schopností pohybu je sdílená zóna optimální, neboť je její prostor v celé šíři bezbariérový a umožňuje oproti konvenčnímu uspořádání uličního prostoru výrazně vyšší úroveň svobody i komfortu pohybu těchto osob. Pohyb osob se sníženou schopností orientace – nevidomých a slabozrakých – je zpravidla řešen formou vytvoření „bezpečné plochy“, obvykle prostřednictvím přirozených vodicích linií tvořených fasádami domů s návazností na vstupy do budov, u kterého je celkovým uspořádáním prostoru a umístěním prvků zeleně, mobiliáře apod. zajištěno, aby nedošlo k ohrožení nevidomých a slabozrakých provozem motorových vozidel. „Přecházení“ koridoru s provozem vozidel je pak nejčastěji zajištěno na vybraných místech formou umělých vodicích linií, v principu odpovídajících provedení přechodu pro chodce. Součástí mohou být i varovné prvky zabraňující vstupu do prostoru s pohybem vozidel a zdůraznění hranice sdíleného prostoru.



Obr. 12 – Principiální schéma prvků pro pohyb nevidomých a slabozrakých sdílenou zónou dle rakouských technických podmínek; zdroj: RAKOUSKO, 2016)

## 4 Sdílené zóny v Česku

V Česku, podobně jako v ostatních evropských zemích, stoupají požadavky na kvalitu veřejných prostranství a uličních prostorů. Zároveň kladou česká města a obce větší důraz na reálnou aplikaci principů trvale udržitelné mobility a podpory pěší dopravy. Sdílená zóna může být mnohdy optimální odpovědí na tyto požadavky, jejichž konkrétní přínosy nejsou teoretické, ale zcela reálné, ověřené praxí mnoha úspěšných realizací v rámci Evropy.

Česká legislativa doposud realizaci sdílených zón neumožňovala. Dlouhodobé snahy autorů příspěvku o změnu tohoto stavu vyústily ve zpracování a zařazení návrhu režimu sdílené zóny do schválené novely zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, účinná od 1. ledna 2024, která v nově zařazeném § 39b sdílenou zónu definuje. Byl tak stanoven základní právní rámec možnosti systémového formování veřejných prostranství, podporujících jejich pobytovou a společenskou funkci, lokální ekonomiku i udržitelné módy dopravy bez nutnosti vyloučení motorové dopravy. Řada sídel v celé České republice disponuje množstvím lokalit, které jsou přímo předurčeny k aplikaci principů sdílené zóny, ať už se jedná o historická centra měst, školní kampusy, přednádražní prostory nebo veřejná prostranství v nově vznikajících stavebních souborech.

Vzhledem k aktuálnosti tématu se zároveň podařilo od zimního semestru školního roku 2023-24 akreditovat na Fakultě dopravní ČVUT v rámci magisterského studia nový předmět Navrhování veřejných prostranství formou sdílené zóny. V jeho rámci se při zpracování koncepčního návrhu konkrétní lokality setkávají studenti Fakulty dopravní a Fakulty stavební ČVUT. Cílem je na základě rozvoje mezifakultní spolupráce seznámení studentů s principy návrhu kvalitního veřejného prostranství při využití

moderních dopravně inženýrských koncepcí. Je kladen důraz na nezbytné propojení urbanismu, architektury a dopravního inženýrství ve formě úzké spolupráce studentů Ústavu dopravních systémů Fakulty dopravní ČVUT se svými kolegy z Katedry architektury Fakulty stavební ČVUT. Během semestru je návrh konzultován rovněž se zástupci IPRu a Odboru dopravy MHMP, což studentům zajišťuje odpovídající zpětnou vazbu ve zpracování řešené problematiky.

Navazující výzkum se zaměří na podporu rozvoje princip sdílené zóny po jeho ukotvení do klíčové legislativy. Cílem je získat dílčí analýzu stanovení specifických principů navrhování sdílených prostorů ve vybraných typických lokalitách s implementací specifických podmínek. Dojde k celoročnímu monitoringu vybraných sdílených zón za účelem výzkumu bezpečnosti, urbanistického a dopravně-inženýrského uspořádání. Snahou je vytvořit koncepční dokument ve formátu manuálu tvorby, pro zajištění takových návrhů sdílených zón, které budou při zachování funkčnosti a bezpečnosti aktivně rozvíjet multifunkční veřejná prostranství, kde společenské, ekonomické, obytné i dopravní funkce jsou navzájem vyvážené.

## Literatura

- BELGIE (2013). Les zones résidentielles et de rencontre – le partage de l'espace public, dans la sécurité et le respect mutuel. IBSR – Institut Belge pour la Sécurité Routière. [online] Dostupné z: [https://brulocalis.brussels/sites/default/files/2022-12/web\\_2013\\_zr\\_fr.pdf](https://brulocalis.brussels/sites/default/files/2022-12/web_2013_zr_fr.pdf)
- CERTU (2009). Les zones de rencontre en Suisse et en Belgique - Réglementation et exemples de réalisations. ISSN 1263-2570 [online] Dostupné z: <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1018459.pdf>
- CERTU (2012). Zones de rencontre: premier retour d'expériences. ISBN 978-2-11-129479-0
- ŠVÝCARSKO (2013). Begegnungszonen – eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung. Bundesamt für Strassen. [online]. Dostupné z: [https://begegnungszonen.ch/wp-content/uploads/2013/05/BGZ\\_Werkschau.pdf](https://begegnungszonen.ch/wp-content/uploads/2013/05/BGZ_Werkschau.pdf)
- FAIX, Ursula, BURGSTALLER, Paul, Bad architects group (2012). Shared-Space-Konzepte in Österreich, der Schweiz und Deutschland: Über Begegnungszonen, Berner Modell, Gemeinschaftsstraßen, Koexistenzonen, Mischverkehrszone und ihre Umsetzung; Leitfaden für innovative BürgermeisterInnen. Salzburg: Gemeindeentwicklung des Salzburger Instiuts für Raumordnung & Wohnen. [online] Dostupné z: <https://e5-salzburg.at/downloads/downloads-wissen-service/hf4/shared-space-leitfaden-eurufu-2012.pdf>
- RAKOUSKO (2016). Richtlinien und Vorschriften (RVS) für den Straßenbau. Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszone. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.
- GREY, Tom, SIDDALL, Emma (2012). Shared Space, Shared Surfaces and Home Zones form a Universal Design Approach for the Urban Environment in Ireland: Key Findings & Recommendations. Dublin. TrinityHaus. [online] Dostupné z: <https://universaldesign.ie/uploads/publications/Shared-Space-Full-Report.pdf>

## Informace o autorech

doc. Ing. arch. Karel Hájek, Ph.D.  
Katedra architektury, Fakulta stavební ČVUT v Praze  
[karel.hajek@fsv.cvut.cz](mailto:karel.hajek@fsv.cvut.cz)

Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.  
Ústav dopravních systémů, Fakulta dopravní ČVUT v Praze  
[vojtech.novotny@cvut.cz](mailto:vojtech.novotny@cvut.cz)