

Pražské sdílené prostory a teorie shared space

TITLE OF PAPER / NÁZEV PŘÍSPĚVKU

Posouzení reality vybraných pražských sdílených prostorů s teorií shared space

THEME OF DISSERTATION / TÉMA DOKTORSKÉ PRÁCE

Mgr. Anton Ostach

AUTHOR / AUTOR

antonostx@gmail.com

CONTACT / KONTAKT

Fakulta architektury, ČVUT, Praha, Česko

INSTITUTION / ŠKOLA

doc. Ing. arch. Irena Fialová

TUTOR / ŠKOLITEL

CZ

Následující text je věnován úvodu do problematiky sdílených prostorů ve světové teorii i praxi a přehledu prozatímních výsledků výzkumu provedeného v Praze. Je představen koncept shared space, problematizace konceptu, řešený problém, cíl výzkumu a metody výzkumu. Dále autor shrnuje data získaná během empirického výzkumu a srovnává je s teorií shared space. Stručně jsou charakterizovány výsledky řešerše české a zahraniční legislativy, která reguluje provoz ve sdílených prostorech. Závěr obsahuje hodnocení dosavadního výzkumu a nastínění dalších etap.

The following text is dedicated to the introduction to the issue of shared space in the world theory and practice and the overview of the interim results of the research carried out in Prague. There is the introduction to the shared space concept, problematization of the concept, solved problem, research goal and research methods. Further, the author communicates the data acquired during the empirical research and compares it with the shared space theory. The results of the survey of Czech and foreign legislation regulating traffic in shared areas are briefly described. The conclusion includes the evaluation of the previous research and the outline of the future stages.

ABSTRACT / ABSTRAKT

sdílený prostor | terénní výzkum | legislativa | veřejný prostor | metodika | kompenzace rizika
shared space | field research | legislation | public space | methodology | risk compensation

KEY WORDS / KLÍČOVÁ SLOVA

D2

Úvod do konceptu shared space

Termín shared space je poměrně nový. Za autora je považován Tim Pharoah, který jej jako první použil pro ulice bez dopravního značení a pravidel v publikaci *Traffic Calming Guidelines* v roce 1992 (Pharoah, 1992). Tato problematika je však svázána i se jménem nizozemského dopravního inženýra Hanse Mondermana, který koncept vyzkoušel v nizozemské provincii Friesland již v roce 1970. Jeho následovníkem a velkým teoretickým obhájcem konceptu shared space se stal britský urbanista a dopravní specialista Ben Hamilton-Baillie.

Teorie shared space postupně vyrůstala z jiných teorií (např. Woonerf v Nizozemsku), jež vznikaly na konci 20. století jako odpověď na nadvládu automobilů ve městech, a sloužila především ke zklidnění dopravy. Jednoznačná definice sdílených prostorů neexistuje. Někteří autoři přistupují k tomuto konceptu jako k principu navrhování nebo filozofii (Pokorný, 2010). Jednu z definic uvádí dopravní oddělení Velké Británie:

Sdílený prostor je ulice nebo místo určené ke zlepšení pěšího provozu a komfortu chodců tím, že zmenšuje dominanci automobilů (motorových vozidel) a umožňuje všem uživatelům sdílet (share) prostor a nenásledovat přesně definovaná pravidla, která předpokládá tradiční uspořádání.

Hans Monderman založil koncept shared space na filozofii, která říká, že přesně definovaná pravidla silničního provozu a s tím i opatření, jež posilují segregaci mezi dopravou a chodci, snižují pozornost všech účastníků silničního provozu tím, že si lidé méně všímají věcí kolem sebe. Teorie kompenzace rizik Johna Adamse (Adams, 2007), ze které Monderman vycházel, dokládá, že sociokulturní kontext má větší vliv na chování lidí než pravidla a protokoly a má potenciál lépe přizpůsobit provoz skutečné situaci, ve které se řidiči a chodci nacházejí.

Eliminace takových tradičních dopravních prvků, jako jsou značky, semaforey, chodníky a obrubníky, zvyšuje podle teorie Adamse pocit nebezpečí, což zajišťuje větší pozornost řidičů a ta vede k větší bezpečnosti. Místo členících dopravních prvků je navržen jeden celistvý společný povrch doplněný městským mobiliářem a neformálními pravidly a protokoly, které regulují vztahy mezi účastníky silničního provozu. Sdílený povrch vozovky nemá jasné rozlišení mezi prostorem určeným pro vozidla a pěší. Navíc nejednoznačnost při definování pravidel silničního provozu a prostoru pro chodce podporuje oční kontakt a lidskou interakci.

Problematizace

Z výsledků některých zahraničních studií však vyplývá, že při realizaci daného konceptu je obtížné dosáhnout plného sdílení prostorů (Kaparias et al., 2012). Většinou dominuje jeden určitý typ dopravy, který buď v daném prostoru převládá (prostorově), nebo je nejméně zranitelným účastníkem provozu (nejčastěji motorová vozidla). Například z výzkumu

provedeného ve Velké Británii převážně pomocí dotazníků bylo zjištěno, že velký počet lidí má k takovým prostorům negativní vztah, cítí napětí, strach a snaží se jim vyhnout (Holmes, 2015). Výzkumníci Moody a Melia v britském Ashfordu zjistili, že auta ve většině případů nedávají přednost chodcům, a dotazování ukázalo, že uživatelé sdíleného prostoru by preferovali jednoznačnější design (Moody & Melia, 2014). Největší kritika sdílených prostorů je spojena s problémy zrakově handicapovaných občanů, kteří nemají v shared space možnost komunikovat o přednosti s řidičem a také jim komplikuje orientaci v prostoru absence některých tradičních uličních prvků, např. obrubníků (Hammond & Musselwhite, 2013).

Ve světě (převážně v Nizozemsku a Velké Británii) se výzkumům sdílených prostorů věnuje dost velká pozornost na rozdíl od České republiky, kde je dané téma zatím posuzováno jen z širokého úhlu pohledu v převážně teoreticko-argumentační rovině a nejčastěji pomocí statistik dopravních nehod (Motýl, 2015). Během průzkumu situace v České republice bylo zjištěno, že Praha disponuje velkým množstvím lokalit, které už jsou buď historicky vytvořenými sdílenými prostory, nebo prostory, které byly vytvořeny plánovaně a fungují jako shared space. Absence jakýchkoliv odborných studií o městských sdílených prostorech v Praze je podstatou problému, kterému se bude věnovat následující výzkum.

Cílem výzkumu je na základě posouzení pražských lokalit a jejich konfrontace s teorií shared space stanovit parametry, které ovlivňují jejich úspěch nebo neúspěch.

Metodika výzkumu

Základem výzkumné metodiky je konfrontace dat získaných z empirického (terénního) výzkumu v Praze a v zahraničí s teorií shared space. Výběr metod výzkumu v terénu vychází z knihy *How to study public life* (Gehl & Svarre, 2013) a také z vlastních zkušeností v terénu. Metody spojené s dopravou byly konzultovány s dopravními inženýry. Výzkum se uskutečňoval převážně pomocí pozorování aut, chodců, tramvají a jejich vzájemných interakcí ve vybraných lokalitách. Hodnocení vybraných prostorů bylo provedeno na základě následujících parametrů: intenzita pohybu aut, pěších a případně tramvají ve zkoumaných lokalitách; zatížení prostoru zaparkovanými vozidly, počet chodců v celém sdíleném prostoru a jejich procento v chráněných zónách; počet řidičů, kteří dávají přednost chodcům; množství neverbálních kontaktů mezi chodci a řidiči a množství lidí, kteří využívají tato místa dle libosti (tj. sezení na zahradce, stání, komunikace s ostatními atd.).

Prozatímní výsledky výzkumu v Praze

Dosavadní fáze výzkumu v Praze zahrnovala mapování pražských lokalit shared space a podrobný

empirický výzkum devíti z nich [fig. 1–18]. Na základě získaných dat lze vyvodit velmi zajímavá fakta. Za prvé, sdílené prostory v Praze nevyužívají základní principy uspořádání, jež spočívají nejčastěji v zatížení prostoru auty, která vytvářejí souvislou bariéru pro chodce a vracejí do sdíleného prostoru segregaci [fig. 3, 4, 7, 8]. Nejúspěšnější lokality mají prostor pro pěší označený buď jiným typem dlažby, nebo oddělený sloupky [fig. 1–18]. Taková organizace prostorů umožňuje chodcům mít chráněnou zónu vymezenou pouze pro chůzi a zvyšuje jejich pocit bezpečí. Na tento důležitý detail navrhování sdílených prostorů upozorňují také britští výzkumníci Hammond a Musselwhite ve své publikaci (Hammond & Musselwhite, 2013). Další zajímavý jev se objevil v procesu pozorování neverbální komunikace mezi účastníky provozu. Chodci a řidiči komunikují mezi sebou v 1,5 případě z 10, což je velmi nízký ukazatel ve vztahu k tomu, že neverbální komunikace je jedním ze základů teorie shared space. Ale existuje možnost, že v menších městech tento ukazatel může být vyšší vzhledem k užším sociálním vztahům a klidnější dopravě. Co se týče dávání přednosti ze strany řidičů chodcům při přechodu vozovky, dochází k tomu v 5 případech z 10 (50 %), což kupodivu ukazuje na určitou rovnoprávnost mezi účastníky silničního provozu a odpovídá předpokladům teorie shared space.

V další etapě byl také proveden průzkum české a zahraniční legislativy, jež reguluje provoz ve sdílených prostorech. Pro ČR z něj vyplývá, že sdílené prostory spadají pod normativní a legislativní podmínky stanovené pro obytné zóny, zóny 30 a pěší zóny. Zajímavým objevem bylo, že stejným způsobem fungují tyto prostory i v zahraničí, a to s jediným rozdílem – v některých zemích existují rozpracované manuály a doporučení věnované sdíleným prostorům (např. ve Velké Británii), které značně pomáhají městské správě a projektantům při navrhování a realizaci sdílených prostorů. Bezpečný provoz podporuje i legislativa některých zemí (např. Německa), když stanovuje, že při dopravní nehodě je vinen vždy nejsilnější účastník dopravního provozu (a chráněn je ten nejzranitelnější).

Závěr

Na základě dosavadního výzkumu lze potvrdit velkou aktuálnost problému sdílených prostorů v českém prostředí. V Praze postupně vznikají nové projekty a realizace, které jsou založeny na filozofii shared space (např. rekonstrukce Malostranského náměstí). Dále existují starší lokality zformované jako sdílené prostory, které si také zaslouží profesionální zhodnocení. Provedení terénního průzkumu pražských lokalit poskytuje použitelná data pro další etapy studie, které budou zaměřeny na průzkum podobného setu lokalit v zahraničí s další konfrontací získaných dat s teorií. To umožní stanovit parametry pro fixaci skutečného stavu sdílených prostorů v Praze. Velká pozornost musí být

věnována problémům využívání sdílených prostorů dětmi, seniory a lidmi s postižením zraku a sluchu. Studium legislativy a normativních dokumentů ukazuje na nezbytnost zpracovat v ČR dodatečné normativní dokumenty orientované konkrétně na sdílené prostory, které již v Praze existují a pravděpodobně budou vznikat i nové. V této souvislosti je před námi ještě několik důležitých otázek:

- Jaké jsou zásadní rozdíly mezi sdílenými prostory v Praze a teorií shared space?
- Jaká řešení sdílených prostorů jsou použitelná pro lidi s omezením zraku a sluchu?
- Je koncept „zlepšení bezpečnosti potlačením bezpečí“ přijatelný? (Pokorný, 2010)
- Do jaké míry jsou ve sdílených prostorech důležité chráněné koridory pro chodce?
- Jakým způsobem lze zvýšit vnímání nebezpečí (a nejednoznačnosti prostoru) řidiči a přitom uchovat pocit bezpečí chodců?
- Je rozdíl v neverbální komunikaci mezi účastníky provozu ve velkých městech a v obcích?

[fig. 1 / 2]

Sdílený prostor v historické části města [Husova, Praha 1 – Staré Město] (Zdroj: Google Maps / archiv autora)

[fig. 3 / 4]

Sdílený prostor v režimu pěší zóny s průjezdem veřejné a motorové dopravy [Nádražní, Praha 5, Anděl] (Zdroj: Mapy.cz / archiv autora)

[fig. 5 / 6]

Sdílený prostor v režimu zóny 20 [Dlouhá–Rámová, Praha 1 – Staré Město] (Zdroj: Google Maps / archiv autora)

[fig. 7 / 8]

Sdílený prostor v režimu obytné zóny [Heřmanova, Praha 7] (Zdroj: archiv autora)

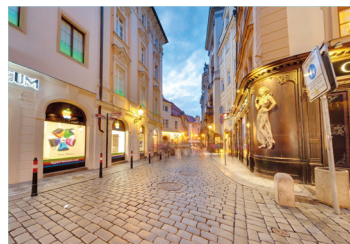


fig. 1 / 2

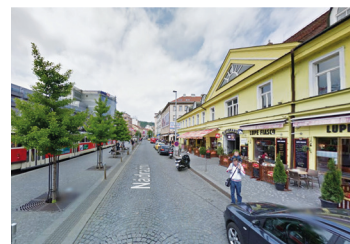


fig. 3 / 4



fig. 5 / 6



fig. 7 / 8





fig. 9 / 10



fig. 11 / 12

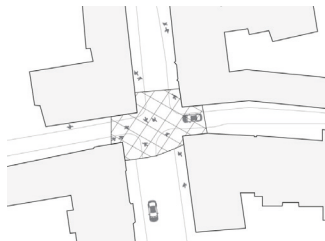


fig. 13 / 14

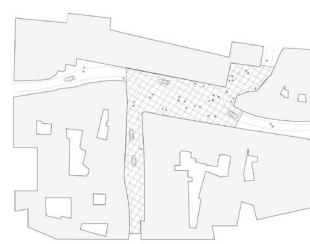


fig. 15 / 16



fig. 17 / 18



Seznam použité literatury

- Adams, J., 2007. Shared Space – 2nd Plenary Session, Ipswich, [online]
Internet archive «Wayback machine», Dostupné z: <<https://web.archive.org/web/20070928011210/http://www.shared-space.org/files/12965/ReportSharedSpaceConference.pdf>> [cit. 22-08-2017].
- Gehl, J. and Svarre, B., 2013. How to study public life. Island Press.
- Hammond, V. and Musselwhite, C., 2013. The Attitudes, Perceptions and Concerns of Pedestrians and Vulnerable Road Users to Shared Space: A Case Study from the UK. *Journal of Urban Design*, (18(1), pp. 78–97. Dostupné z: <<http://eprints.uwe.ac.uk/17845/3/Musselwhite%20-%20Attitudes%20perceptions%20and%20concerns%20of%20pedestrians.pdf>> [cit. 22-08-2017].
- Holmes, K., 2015. *Accidents by Design: The Holmes Report on "shared space" in the United Kingdom*. [online] p. 33. Dostupné z: <<http://www.theihe.org/wp-content/uploads/2013/08/Holmes-Report-on-Shared-Space-.pdf>> [cit. 22-08-2017].
- Kaparias, I., Bell, M. G., Miri, A., Chan, C. and Mount, B., 2012. Analysing the perceptions of pedestrians and drivers to shared space. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. [online] Dostupné z: <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847812000149>> [cit. 26-09-2017].
- Moody, S. and Melia, S., 2014. Shared space - research, policy and problems. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Transport*, 167 (6). pp. 384–392. Dostupné z: <<http://eprints.uwe.ac.uk/17937/8/tran1200047h.pdf>> [cit. 22-08-2017].
- Motýl, J., 2015. Shared space: dobrý sluha nebo zlý pan. *Prahou na kole*. [online] Dostupné z: <<http://prahounakole.cz/2015/06/shared-space-dobry-sluha-nebo-zly-pan/>> [cit. 22-08-2017].
- Pharoah, T. C., 1992. *Traffic Calming Guidelines*. 1st ed. England: Devon County Council.
- Pokorný, P., 2010. Sdílené prostory – síla v jednoduchosti. *Doprava. Inženýrství*. 2010((1), pp.16–18. Dostupné z: <<http://www.audit-bezpecnosti.cz/file/sdilene-prostory-2009/>> [cit. 22-08-2017].

[fig. 9 / 10 |

Sdílený prostor v historické části města [Jiřská–Zlatá, Praha 1 – Staré Město]
(Zdroj: archiv autora)

[fig. 11 / 12 |

Sdílený prostor řešený formou zvýšené křižovatky [Ostrovni–Voršílská, Praha 1 – Nové Město]
(Zdroj: Mapy.cz / archiv autora)

[fig. 13 / 14 |

Sdílený prostor v historické části města v režimu obytné zóny [Liliová–Karlova, Praha 1 – Staré Město]
(Zdroj: Mapy.cz / archiv autora)

[fig. 15 / 16 |

Náměstí se sdílením různých druhů dopravy v režimu obytné zóny [náměstí Republiky, Praha 1 – Nové Město] (Zdroj: archiv autora)

[fig. 17 / 18 |

Sdílený prostor s průjezdem veřejné dopravy v režimu pěší zóny [Štefánikova, Praha 5, Anděl] (Zdroj: Mapy.cz / archiv autora)