Sdílené prostory – síla v jednoduchosti

Publikováno: 4. 2. 2013

Při tvorbě dopravně - urbanistických projektů se tedy nelze spolehnout pouze na doporučení obsažená v technických předpisech. Veřejné prostranství se neustále proměňuje, není lineární, ale prostorové, dochází v něm k neustálým interakcím a je místem, které nemá jednu dominantní funkci. Proto se při jeho úpravách a rekonstrukcích osvědčuje přístup spočívající v realizaci projektů "šitých na míru" konkrétnímu místu,. Jeden z možných a poměrně inovativních konceptů úprav veřejných prostranstvích představují tzv. **sdílené prostory**.

Obr. 2 - Sdílené prostory v Brightonu, New Road (Anglie), autor projektu Jan Gehl

Příklady realizací

Nejvíce realizovaných projektů sdílených prostor se nachází v Holandsku. Tento koncept je dále rozvinut zejména v Dánsku, Švédsku, na severu Španělska, v Anglii a v Německu. Mnoho shodných rysů vykazuje také francouzský program "Ville plus sure", který je uplatňován ve francouzských obcích. V následujícím textu si podrobněji představíme dva projekty z Holandska.

Laweiplein
Projekt přestaby původně světelně řízené křižovatky na křižovatku okružní (Laweiplein) navrženou dle zásad sdílených prostor (viz obr. 4) byl realizován v roce 2001. Tato křižovatka ulic Burgemeesterwuyterweg a Gaukeboelenstraat je zatížena 22 000 vozidly denně. Cyklistické přejezdy s předností v jízdě cyklistů (přednost je vyznačena vodorovným dopravním značením) jsou umístěny přibližně 30 metrů před křižovatkou. Kromě směrových šipek umístěných na středovém ostrově okružní křižovatky se zde nenachází žádné svislé dopravní značení. Větve křižovatky jsou široké 6 metrů a nejsou rozděleny ostrůvky. Na jedné větvi okružní křižovatky je vodorovným značením vyznačen přechod pro chodce. Světelné a vodní prvky zdůrazňují prostor okolo okružní křižovatky, samotná křižovatka je díky tomu naopak potlačena. Celý prostor „křižovatky" před kulturním a komunitním centrem De Lawei tvoří v podstatě náměstí a umožňuje volný pohyb cyklistů i chodců. Přes křižovatku vedou regionální autobusové linky.

Obr. 4 - město Haren, Severní Holandsko

Haren

V 80. letech byly na jedné z hlavních ulic ve městě Haren, 800 metrů dlouhé Rijksstraatweg (dopravní zatížení 8 500 až 12 000 vozidly denně s významným podílem nákladní a autobusové dopravy)

zbudovány podél 7 metrů široké vozovky oddělené pruhy pro cyklisty. Tři přechody pro chodce byly vybaveny signalizačním zařízením. V roce 1999 došlo k přestavbě této ulice dle principů sdílených prostor. Vozovka je asfaltová o šířce 6 metrů, cyklistické pruhy byly zrušeny, stejně jako světelná signalizace. Rychlost motorové dopravy poklesla na 25 – 30 km/h, došlo k významnému snížení kongescí. Z důvodu řešení problematiky pohybu osob s omezenou schopností orientace bylo během projektu intenzivně spolupracováno s místní slepeckou školou.