

PŘEDBĚŽNÁ ČESKÁ TECHNICKÁ NORMA

ICS 03.220.01; 13.310; 91.040.20 **Leden 2012**

Prevence kriminality - Plánování městské výstavby a navrhování budov - Část 7: Návrh a management zařízení veřejné dopravy

ČSN P
CEN/TR 14383-7
73 4400

Prevention of crime – Urban planning and building design – Part 7: Design and management of public transport facilities

Prévention de la malveillance – Urbanisme et conception des bâtiments – Partie 7: Conception et gestion des espaces dédiés au transport public

Vorbeugende Kriminalitätsbekämpfung – Stadt- und Gebäudeplanung – Teil 7: Planung und Management von Anlagen und Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs

Tato předběžná norma je českou verzí technické zprávy CEN/TR 14383-7:2009. Překlad byl zajištěn Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví. Má stejný status jako oficiální verze.

This prestandard is the Czech version of the Technical Report CEN/TR 14383-7:2009. It was translated by Czech Office for Standards, Metrology and Testing. It has the same status as the official version.

Národní předmluva

Upozornění na používání této normy

Tato předběžná česká technická norma přejímá technickou zprávu CEN/TR 14383-7:2009 vydanou v souladu s Vnitřními předpisy CEN/CENELEC, část 2 a je určena k ověření. Případné připomínky k obsahu normy přijímá Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, Biskupský dvůr 5, 110 02 Praha 1.

Převzetí TR do národních norem členů CEN/CENELEC není povinné a tato TR nemusí být na národní úrovni převzata jako normativní dokument.

Informace o citovaných normativních dokumentech

EN 14383-1 zavedena v ČSN EN 14383-1 (73 4400) Prevence kriminality – Plánování městské výstavby a navrhování budov – Část 1: Definice specifických termínů

Vypracování normy

Zpracovatel: F.S.C. Bezpečnostní poradenství a.s, IČ 25884646, Ing. Jan Merhaut

Pracovník Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví: Ing. Alena Krupičková

TECHNICKÁ ZPRÁVA CEN/TR 14383-7

TECHNICAL REPORT

RAPPORT TECHNIQUE

TECHNISCHER BERICHT Červenec 2009

ICS 03.220.01; 13.310, 91.040.20

Prevence kriminality - Plánování městské výstavby a navrhování budov -

Část 7: Návrh a management zařízení veřejné dopravy

Prevention of crime - Urban planning and building design -

Part 7: Design and management of public transport facilities

Prévention de la malveillance - Urbanisme
et conception des bâtiments -
Partie 7: Conception et gestion des espaces dédiés
au transport public

Vorbeugende Kriminalitätsbekämpfung - Stadt-
und Gebäudeplanung -
Teil 7: Planung und Management von Anlagen
und Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs

Tato zpráva CEN byla vypracována technickou komisí CEN/TC 325 a byla schválena CEN 2009-08-10.

CEN

Evropský výbor pro normalizaci

European Committee for Standardization

Comité Européen de Normalisation

Europäisches Komitee für Normung

Řídící centrum: Avenue Marnix 17, B-1000 Brusel

© 2009 CEN Veškerá práva pro využití v jakékoli formě a jakýmkoli prostředky Ref. č.
CEN/TR 14383-7:2009 E
jsou celosvětově vyhrazena národním členům CEN.

Členy CEN jsou národní normalizační orgány Belgie, Bulharska, České republiky, Chorvatska, Dánska, Estonska, Finska, Francie, Irska, Islandu, Itálie, Kypru, Litvy, Lotyšska, Lucemburska, Maďarska, Malty, Německa, Nizozemska, Norska, Polska, Portugalska, Rakouska, Rumunska, Řecka, Slovenska, Slovinska, Spojeného království, Španělska, Švédska a Švýcarska.

Obsah

Strana

Předmluva 6

Úvod 7

1 Předmět 10

2 Citované normativní dokumenty 10

3 Termíny a definice 10

4 Návrh a procesy managementu pro prostory určené pro dopravu 10

4.1 Všeobecně 10

4.2 Organizace zadavatele a zúčastněných stran 11

4.2.1 Všeobecně 11

4.2.2 Zadavatel 11

4.2.3 Smluvní partneři 11

4.2.4 Odborníci, kteří přinášejí své zkušenosti s projektem 11

4.2.5 Zákazníci, obchodní partneři a personál 12

4.2.6 Projektoví manažeři 12

4.3 Základní etapy projektu 12

4.4 Vytvoření nové lokality 12

4.5 Management lokality 12

5 Analýzy, činnosti a vyhodnocení: metody kladení otázek 13

5.1 Všeobecně 13

5.2 Zločin, antisociální chování a obava ze zločinu 13

5.3 Všeobecné principy dotazníkového průzkumu vztahujícího se ke kriminalitě 13

5.4 Strategie návrhu 13

5.4.1 Všeobecně 13

5.4.2 Očekávání v oblasti managementu lokality 14

5.4.3 Využívání prostoru 14

5.4.4 Čitelnost 15

5.4.5 Kompatibilita lokality s bezpečnostními opatřeními 16

5.5 Strategie managementu 16

5.5.1 Všeobecně 16

5.5.2 Citlivá politika managementu 16

5.5.3 Regulace využívání prostoru 17

5.5.4 Čitelnost a orientace 18

5.5.5 Kompatibilita lokality s bezpečnostními opatřeními 18

Příloha A (informativní) Typy kriminality zaměřené proti osobám (včetně personálu) a budovám 19

A.1 Delikty proti osobám 19

A.1.1 Napadení s fyzickým násilím (mimo krádež) 19

A.1.2 Napadení bez fyzického násilí (mimo krádež) 19

A.1.3 Sexuální delikty 19

A.1.4 Krádež namířená proti osobám 19

Strana

A.2 Napadení namířené proti institucím, vlastnictví a vegetaci 19

A.2.1 Napadení namířené proti vlastnictví a vegetaci formou poškození nebo zničení 19

A.2.2 Krádeže namířené proti institucím 19

A.2.3 Výhrůžky 19

A.2.4 Narušení 19

A.3 Ostatní přestupky a trestné činy, týkající se chování ve veřejné dopravě a antisociální chování 19

A.3.1 Nepřípustné chování 19

A.3.2 Narušování provozu 20

Příloha B (informativní) Sumarizace procesu 21

Předmluva

Tento dokument (CEN/TR 14383-7:2009) byl zpracován technickou komisí CEN/TC 325 „Prevence proti kriminalitě při plánování městské výstavby a navrhování budov“, jehož sekretariát zajišťuje SNV.

Upozorňuje se na možnost, že některé prvky tohoto dokumentu mohou být předmětem patentových práv. CEN (a/nebo CENELEC) nelze činit odpovědným za identifikaci libovolného patentového práva nebo všech patentových práv.

Upozorňuje se na možnost, že některé prvky tohoto dokumentu mohou být předmětem patentových práv. CEN (a/nebo CENELEC) nelze činit za identifikaci libovolného patentového práva nebo všech patentových práv.

Status technické zprávy (CEN/TR) byl zvolen, aby všem zemím poskytl porovnání zkušeností a harmonizaci postupů.

CEN/TC 325 „Prevence kriminality – plánování městské výstavby a navrhování budov“ sestává z následujících částí:

- Část 1: Definice specifických termínů
- Část 2: Plánování městské výstavby
- Část 3: Obydlí
- Část 4: Obchodní a administrativní budovy
- Část 5: Čerpací stanice
- Část 8: Ochrana budov a areálů před kriminálními útoky páchanými pomocí vozidel

Úvod

Systém veřejné dopravy musí splňovat potřeby mobility obyvatelstva při zachovávání nejvýhodnějších podmínek ekonomických, sociálních a životního prostředí. Je to pomocný faktor národní jednoty solidarity, národní obrany, ekonomického a sociálního rozvoje, vyvážené strategie územního plánování a udržitelného rozvoje, a ovlivňující mezinárodní obchod, zejména ve vztahu k evropským partnerům.

Při splnění těchto potřeb je rovněž důležité pro dosažení souladu s cíli minimalizace nebo snížení rizik, nehod, obtěžování (zejména hlukem), znečišťujícími látkami a emisemi skleníkových plynů realizovat opatření určená k posílení zákonného práva všech uživatelů veřejné dopravy, včetně zdravotně postižených nebo invalidů, tak aby se mohli bez omezení pohybovat a vybírat si dopravní prostředky podle své volby, a aby tak mohli uplatňovat své právo přepravovat své vlastnictví, nebo svěřit tyto služby firmě nebo instituci podle své volby.

Úspěch takovéto služby závisí na:

- síle sociálních vazeb v oblastech veřejné dopravy, které jsou ve skutečnosti společenské zvyklosti (respekt k druhým, ke společenským hodnotám, svobodnému sdílení společenských zdrojů, respektování zákonných opatření, atd.);
- účinnosti výrobních zařízení (integrita technických a finančních aktiv, fyzické ochrany poskytované dopravou, pravidelných a spolehlivých kvalitních služeb atd.), jež jsou podle definice zdrojem pravidelného kontaktu s populací a jsou tedy začleněny do městské struktury.

Jakékoli neukázněné, agresivní nebo násilné chování může ze své podstaty mít negativní vliv na důvěru veřejnosti v tyto služby. Všeobecněji platí, že důvěra veřejnosti může být narušena prostředím ponechaným v degradovaném stavu (nečistota, špatné osvětlení, graffiti, atd.) a opakující se nekázní. Narušení důvěry veřejnosti může podporovat odmítavé chování zákazníků (pokles provozu) nebo zaměstnanců (stávky, zanedbávání kontrol jízdenek, atd.). Trestná činnost je také často zaměřena na výrobní zařízení (zařízení, budovy, infrastrukturu, informační systémy, atd.), což způsobuje finanční ztráty, selhávání zařízení, zpoždění, špatnou funkci prostředků pro služby cestujícím, nebo dokonce způsobující rizika bezpečnosti provozu (nehody, vykojení, atd.)

Trestná činnost, ať reálná, nebo obávaná, ohrožuje základní principy jakéhokoli systému veřejné dopravy, tj. důvěru veřejnosti a efektivní provoz, s významnými ekonomickými a společenskými důsledky.

Problémy s trestnou činností vyžadují opatření, týkající se osob, organizací a struktur, řídicích společenské aktivity, a lokalit, v nichž aktivity probíhají.

Opatření k omezení nebo vyloučení trestné činnosti a nepořádku učiněná v době projektování často znamenají malý nebo žádný vzrůst nákladů, ale z dlouhodobého hlediska mohou uspořit velké množství finančních prostředků. Následná opatření proti kriminalitě jsou vždy nákladnější, než jejich náležité vyprojektování od samého počátku.

Veškeré systémy veřejné dopravy v průmyslových zemích jsou vystaveny stejným problémům. Jsou

známy mnohé příklady, kdy společnosti provozující veřejnou dopravu uskutečnily akce k prevenci kriminality, z nichž mnohé vyžadují značné náklady. Nyní můžeme čerpat ze značných zkušeností a osvědčených postupů. Opravdu, prostředky veřejné dopravy se rychle vyvíjejí směrem k intermodálním službám a rozšiřují se v evropském měřítku. To vyvolává potřebu vytvořit soubor postupů analýzy rizik spolu s pokyny pro jejich aplikaci.

Vývoj v orientaci problému

Je třeba vzít v úvahu současné trendy charakteristiky projektů veřejné dopravy, než hledání vhodných doporučení pro navrhování, management a plánování.

Níže jsou popsány čtyři trendy charakteristiky projektů veřejné dopravy.

Trend 1: Více rozsáhlejších a multifunkčních projektů veřejné dopravy

Železniční stanice ve velkých městech a na letištích, aby splnily požadované funkce „multifunkčních prostorů“ se často stávají „megastavbami“ kde jsou integrovány nejrůznější funkce: doprava, obchodní činnost a zábava. Dopravní funkce je pouze jednou z ostatních přítomných funkcí celé struktury.

Pro zdůraznění jejich obrovských rozměrů a významu často architekti těchto megastaveb navrhuji impresivní, vyzývavé tvary a konstrukce. Tyto stavby se stávají regionálními nebo dokonce národními ikonami.

Avšak pro stavby tohoto typu platí speciální body pozornosti pro řešení a provoz bezpečnostních systémů.

Těmito body jsou:

- jejich obrovské rozměry, které způsobují, že se lidé cítí ztraceni, pokud je koncepce budovy spleť, orientace cestujících směrem k cíli je omezená, a značení je neúplné;
- různé funkce téže budovy znamenají různé vlastníky a různý management; není-li rozdělení území (co patří komu) jasně definováno, pokud management používá různá pravidla pro veřejnost, různé bezpečnostní systémy (každá funkce má své vlastní dohledové prostředky a kamerové systémy), nebude management tak efektivní, jak by mohl a měl být;
- velké stavby je obtížnější náležitě začlenit do okolí; je zde větší nebezpečí, že budou a zůstanou izolovanými vnitřně orientovanými bloky, které často působí nepřátelským dojmem na jejich bezprostřední okolí. Z vnější strany jsou vidět zejména holé stěny a obrovská parkoviště;
- různé funkce znamenají různé provozní doby, během nichž nelze uzavřít prostory, které nejsou v provozu (například nákupní středisko pozdě večer) a poskytují alternativní trasy pro pohyb cestujících, takže někteří musí procházet dlouhou cestou děsivými nestřeženými chodbami;
- různé funkce mají různé časy nejrůznějšího provozu; ale má-li více provozoven tyto časy během téže denní doby a veškeré chodby musí být projektovány pro toto maximum návštěvníků, zůstávají tyto chodby příliš velké pro období minimálního provozu a návštěvníci se zde cítí ztraceni;
- Tento dokument poskytuje doporučení nejen pro obvyklé a jednoduché dopravní stavby, ale také doporučení, které bere v úvahu specifický design a body pozornosti vedení, uvedené pro velké multifunkční budovy.

Trend 2: Více a více podzemních staveb

V minulosti byly podzemní stavby v menšině a existovaly pouze ve velkých metropolích. V dnešní době jsou podzemní projekty stále běžnější.

Ve stávajících městských územích je k dispozici velmi málo prostoru pro expanzi budov a dopravních

staveb. Potřebný prostor je k dispozici pouze pod povrchem. Projektanti a architekti se musí stále více uchýlovat k podzemním řešením. Podzemní stavby jsou ale kritické z hlediska bezpečí. To se týká požární bezpečnosti (únikové cesty jsou delší a vedou více ve svislém směru), ale rovněž bezpečnosti z hlediska ochrany proti trestné činnosti. Zejména při vnímání bezpečnosti z hlediska ochrany proti trestné činnosti je možné říci „čím hlubší, tím náchylnější“. K dosažení stejné úrovně bezpečnosti u podzemních staveb musí projektanti věnovat bezpečnosti dvojnásobnou pozornost než u normálních budov.

Trend 3: Stále více stanic a přestupních míst na předměstích

S expanzí sítí veřejné dopravy v městských oblastech (vlak, metro, tramvaje, autobusy) je stále více stanic, nejen jednoduchých stanic metra, ale také významných regionálních přestupních bodů, umístěných na předměstích.

Často jsou to nepříjemná místa: uprostřed průmyslových zón a/nebo v blízkosti hlučných komunikací.

Projektanti musí hledat speciální řešení, aby se na takovýchto místech lidé cítili příjemně, jestliže přecházejí mezi železničními stanicemi a autobusovými zastávkami, nebo během čekání na navazující vlak/autobus.

Trend 4: Stále větší oddělení veřejných a soukromých prostorů

Historicky byly prostory, určené pro dopravní stavby otevřené: železniční stanice a autobusová nádraží, pravidelné linky pro silniční nebo námořní stanoviště, atd. V praxi nemusí mít všechna takováto zařízení, která mají otevřený nebo veřejný charakter, roli mezinárodních hranic. Nyní tyto prostory stále patří do oblasti veřejných prostorů, ale standardem se stává stále více zavést dva odlišné prostory: veřejná plocha a soukromá plocha. Veřejná plocha slouží jako prostor pro kontrolu přístupu (veřejný prostor), a soukromá plocha slouží jako „bezpečný prostor“. Z hlediska formálního dohledu a účinné podpory v mimořádných případech může být toto rozdělení přínosem. Oddělení veřejných a soukromých ploch však může mít také negativní důsledky.

Nejvýznamnějším důsledkem je omezení individuálních práv uživatelů. Do vyhrazených bezpečných prostorů je povolen vstup pouze osobám, které mají jízdenku. Tyto soukromé prostory nadále nepřispívají k „městské integraci“ (= veškeré prostory pro veškeré funkce pro všechny osoby). Z tohoto prvního důsledku vyplývá další, významně se dotýkající předmětu prevence kriminality: osoby bez povolení vstupují do soukromých prostorů a vše musí být soustředěno v (malém) prostoru, zbývajícím pro veřejnost. K tomu ještě třetí důsledek, vztahující se k předcházejícímu: ne všechny funkce, jako restaurace nebo prodejny, jsou vhodné pro oba typy prostorů (soukromých nebo veřejných). To znamená: musí dojít k oddělení funkcí. Toto oddělení funkcí může vést k nižšímu stupni „městské integrace“.

Skutečnost, že se prostory stávají stále více oddělenými, ovlivňuje projekční řešení bezpečných dopravních staveb ve vztahu k prevenci obecné kriminality:

- předpokládá omezené užívání vymezeného soukromého prostoru;
- způsobuje, že jsou prostory dopravních staveb považovány za rizikové prostory;
- sčítá technické a technologické problémy konstrukčního řešení;
- zavádí nové otázky bezpečnosti a nové hrozby pro dosažení téhož stupně „městské integrace“ jako před oddělením.

Trend 5: Stále více obav o málo personálně obsazené stanice nebo stanice bez personálu na venkově

V době, kdy byly budovány evropské železniční systémy (1850 – 1900), byly vlaky jediným prostředkem dopravy na velké vzdálenosti. Každá malá obec podél trati byla napojena a měla vlastní stanici, obsazenou personálem.

Dopravní úřady z několika důvodů omezily personál, nebo jej úplně stáhly. Údržba budov je relativně nákladná a může být rovněž opomíjena dopravními úřady, soustředujícími se na údržbu a řešení problémů velkých stanic.

Důsledkem je často vzrůst pocitu nejistoty cestujících, kteří tyto malé stanice (stále ještě) používají.

Nejhorším scénářem je úplné uzavření stanice v důsledku dalšího snížení počtu cestujících a rostoucích nákladů na údržbu.

Tento dokument se zabývá opatřeními, která mají být přijata s cílem pro dlouhodobé zajištění údržby a bezpečnosti malých venkovských stanic. Je to velmi důležité s ohledem na návrat regionálních železničních systémů, které již lze pozorovat v některých evropských státech.

Rostoucí obavy tlačí evropské státy k různým řešením, v závislosti na politickém kontextu, obměně personálu, kamerových systémech, poplachových systémech, atd.

1 Předmět

Tento dokument stanovuje pokyny pro metody hodnocení vnějších a vnitřních rizik trestné činnosti a/nebo vnímané nejistoty a navrhuje opatření, určená k vyloučení nebo omezení těchto rizik. Cílem je posílení celkové bezpečnosti pozemní veřejné dopravy, jako: autobusové zastávky, autobusová nádraží, železniční stanice, železniční zastávky, přestupní stanice, veřejně přístupné podzemní a tramvajové systémy, podzemní a tramvajové systémy s omezeným přístupem, stanoviště taxi, parkoviště u nádraží, terminály říční dopravy, parkovací systémy pro jízdní kola.

Tento dokument se nezabývá terorismem ani vlastními vozidly. Zabývá se prostory veřejně přístupnými, určenými pro veřejnou dopravu.

Zaměřuje se na bezpečnost prostorů pro cestující, rovněž ve vztahu k bezpečnostním hlediskům.

Tento dokument se vztahuje jak na stávající, tak nové stavby veřejné dopravy.

Konec náhledu - text dále pokračuje v placené verzi ČSN.