

KONCEPCE VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ MĚSTA KYJOV

Část 1: Základní plán VO Kyjov



KONCEPCE VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ MĚSTA KYJOV

ČÁST 1: Základní plán VO KYJOV

OBJEDNATEL:

Město Kyjov

Masarykovo náměstí 30

697 01 Kyjov

zástupce: Otakar Matula

mob.: +420 724 502 987

e-mail: o.matula@mukyjov.cz

ZPRACOVATEL:

Ateliér světelné techniky s.r.o.

Mečislavova 2

141 00 Praha 4

Ing. arch. Simona Švecová

Ing. Petr Žák, Ph.D.

mob.: +420 723 441 340

e-mail: zak@astatelier.cz

Červen 2016

OBSAH

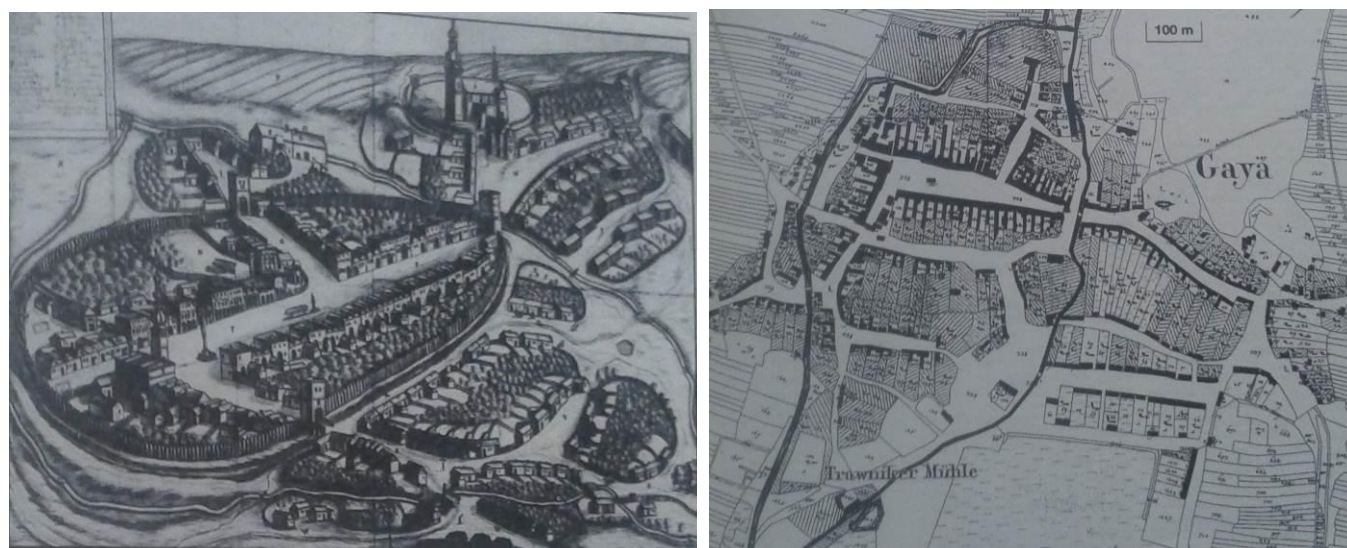
1	ARCHITEKTONICKO – URBANISTICKÁ A DOPRAVNÍ ANALÝZA.....	3
1.1.	<i>Historický vývoj</i>	3
1.2.	<i>Prostorová analýza</i>	4
1.3.	<i>Plošná analýza</i>	5
1.3.1.	Charakteristické zóny.....	5
1.3.2.	Specifické oblasti.....	5
1.4.	<i>Dopravně bezpečnostní analýza</i>	7
1.4.1.	Třídy komunikací.....	7
1.4.2.	Intenzita dopravy.....	7
1.4.3.	Dopravní nehodovost.....	7
1.5.	<i>Rušivé světlo</i>	8
2.	KONCEPCE VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ.....	9
3.	PARAMETRY VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ.....	10
3.1.	<i>Urbanisticko-architektonické parametry osvětlení</i>	10
3.1.1.	Základní pojmy.....	10
3.1.2.	Charakteristické zóny.....	11
3.1.3.	Specifické oblasti.....	15
3.2.	<i>Dopravně bezpečnostní parametry osvětlení</i>	15
3.2.1.	Silnice a místní komunikace pro motorovou dopravu.....	15
3.2.2.	Místní komunikace pro chodce.....	16
3.2.3.	Historický střed.....	16
3.2.4.	Konfliktní oblasti.....	16
3.2.5.	Přechody pro chodce.....	16
3.3.	<i>Omezení rušivého světla</i>	16
3.4.	<i>Provozní režimy</i>	16
4.	PARAMETRY ARCHITEKTURNÍHO OSVĚTLENÍ.....	17
5.	PŘÍLOHY.....	24
5.1.	Požadavky na veřejné osvětlení v Kyjově.....	24
5.2.	Výkres č. 1 Základní plán VO, urbanistická část.....	24
5.3.	Výkres č. 2 Základní plán VO, dopravně bezpečnostní část.....	24
5.4.	Výkres č. 3 Základní plán VO, omezení rušivého světla.....	24
5.5.	Zatřídění komunikací.....	24

1 Architektonicko – urbanistická a dopravní analýza

Kyjov leží v tzv. moravském středohoří, rozkládá se na hranicích bezlesého předhůří Žďánického lesa a Chřibů a rovinou Dolnomoravského úvalu. Hlavní osou je údolí Kyjovky, která se vlévá u rakouských hranic do Dyje. Kyjovka byla vždy nejpřirozenější spojnici tohoto kraje s Bučovicem, Koryčanskem a Kroměřížskem.

1.1. Historický vývoj

Kyjov je součástí nejstarší moravské sídelní soustavy, území bylo osídleno již za Velké Moravy. První zmínka pochází z roku 1126. Na začátku 12. století bylo zeměpanskou trhovou vsí a centrem újezdu se zeměpanským dvorem s chovem koní a se dvěma poplužními. Ve 14. století je zmíněn v písemných pramenech farní kostel v Kyjově (sv. Martina), bezpečně doložený roku 1279, postavený byl pravděpodobně již v letech 1171/96. Správním a hospodářským střediskem klášterního újezdu byl zeměpanský dvůr, kde roku 1222 žil moravský markrabě Vladislav Jindřich. V roce 1222 a 1233 se Kyjov uvádí jako městečko.



Obrázek 1 Vlevo veduta města po výstavbě kláštera kapucínů (kolem r. 1720), sbírka Dismase z Hoferů, vpravo mapa stabilního katastru z roku 1827

Raně středověký Kyjov se vázal na kostel, který stál na nápadném výběžku nad údolím Kyjovky, východně od náměstí. O jeho postavení se zasloužil opat Michal, který stál v čele hradištského kláštera. Kostel byl zasvěcen sv. Martinovi, ochránci trhů a vznikajících měst. S raně středověkým osídlením i souviselo pravděpodobně pojmenování Újezd pro polohy severně od kostela. Poblíž kostela byl nepochybně situován i zeměpanský dvůr, existující ještě v 16. století. Asi už ve 12. století existovala západovýchodní ulicovka na rovině pod kostelem – současná Palackého. Ještě před rokem 1284, kdy byla povolena stavba hradeb pro všechna města a městečka, se pokračovalo s výstavbou západně od Palackého třídy v podobě protáhlého mírně se rozšiřujícího prostoru. Zakladatelem nového městského celku byl opat Budiš. Městečko (přesněji jen náměstí) bylo opevněno palisádovými hradbami. Ze západní strany bylo městečko chráněno Kyjovkou, z východní strany mlýnským náhonem (který možná vznikl i uměle), čímž se městečko oddělilo od kostela.

Zajímavým rysem Kyjova je komunikační síť. Základní ulicová osa má transitní charakter jen ve východní části (od Vracova). Západní konec náměstí je slepý a hlavní komunikační směr se stáčí k jihozápadu do Svatoborské ulice a dále větvi k jihozápadu ke Svatobořicím a k severozápadu na Žďánice a Brno. Severní spojka nebyla téměř vybudována. Severní, Mlýnská městská brána zprostředkovala spojení jen do slepé staré Mlýnské ulice (nyní součást Palackého) k Hornímu mlýnu. Dolnomoravská sídliště s ulicovým půdorysem existovala často paralelně

nebo dokonce kolmo vůči dálkovým cestám. Je možné, že některá z předměstských ulic na jihu od dominantní osy měla starší původ. Význam městečka spočíval kromě správní a tržní funkce především v poloze na cestě od Bzence k Brnu a od Hodonína na Koryčany.

Od 2. poloviny 14. století byl sice Kyjov často zastavován, ale zůstal až do čtvrtiny 16. století majetkem kláštera. Před rokem 1480 vznikla při Mlýnském náhonu tvrz, postavená pravděpodobně některým ze zástavních držitelů Kyjova. Zpustla před rokem 1542 (roku 1548 existovalo jen tvrziště). Rozvoj řemesel a tedy i předměstí lze předpokládat po roce 1469. Přímé doklady o stěhování poddaných do města jsou známy z roku 1528.

Jako předměstí přetrvávala od nejstarších dob Kostelní ulice. Za nejstarší nové předměstí je považována asi koncem 15. století vzniklá slepá Mlýnská ulice, tvořící severní pokračování ulice Hrnčířské za opevněním. Její rozvoj byl podpořen českobratrskou emigrací z Čech. Vznikl zde bratrský sbor. Další nová předměstí vznikala díky příznivému rovinatému terénu na jihu od opevnění. Před Svatobořickou bránou vznikl Janov (Janova ulice, část Nerudovy). Zřejmě o něco později vznikla i Žebračka, situována východně od Janova, také kolmo k opevnění města. V obou těchto předměstích stálo roku 1577 48 domů. Jižně od Kostelní ulice vznikla roku 1549 ulička tvořená stodolami (Mezi mlaty).

Roku 1515 byl Kyjov prvně označen jako město. Roku 1548 se vykoupil z poddanství a roku 1567 byl přijat mezi královská města. Sebevědomí města podpořila výstavba nových typizovaných tří městských bran v letech 1556-67 a výstavba radnice 1561-62 v západním čele náměstí. Rozvíjela se i Mlýnská ulice. V 60. – 80. letech 16. století zde vznikl komplex městských hospodářských staveb, roku 1568 se stavěla sladovna, roku 1570 pivovar, 1575 spilka, později Horní mlýn a roku 1583 jatky. Ve městě byly roku 1582 postaveny nové masné krámy a na přelomu 70. a 80. let 17. století byla zvýšena radniční věž. Na konci 16. století stálo v Kyjově 50 měšťanských domů, což odpovídá zástavbě náměstí, západní strany Svatoborské a obou stran Hrnčířské (Komenského) ulice. V předbělohorské době charakterizovala náměstí už honosná renesanční zástavba.

Válečné události 17. století způsobily těžké ztráty. Kyjov se do značné míry rustikalizoval (i šlechtičtí držitelé opustili město). Poválečná výstavba měla do značné míry provizorní charakter. Kyjov byl i nadále oproti ostatním moravským královským městům chudý a jeho vzhled odpovídal běžnému poddanskému městu dolního Pomoraví.

Na počátku 18. století existovala složitá uliční struktura jihozápadně od města – starší Janova ulice a Psi tvořená vidlicí za Kyjovkou (nyní Svatoborská – Čelakovského). Souvislá zástavba existovala i v dnešních ulicích Jungmannova a Kollárova. Jižně od Kostelní ulice existovala jen ulička tvořená stodolami (Mezi mlaty), jejíž jižní strana později zanikla kvůli výstavbě nové paralelní ulice (nyní východní část Nerudovy ulice).

Hlavní dominantou byl vždy kostel sv. Martina, který získal monumentální charakter až po raně barokní přestavbě v letech 1690 – 93. Od počátku 18. století město začalo připravovat výstavbu nového kostela na náměstí – klášterního. Stavba trvala až do roku 1723. Kapucínský klášter získal neobyčejné důstojné místo uprostřed severní strany náměstí, do něhož se obrátil svým typizovaným průčelím, zatímco klášterní budovy byly vtěsnány za kostel, do hloubky parcely, kde postupně vznikala rozsáhlá zahrada. V roce 1750 – 52 byl postaven nový špitál u mostu na začátku Kostelní ulice. Roku 1760 se obec zasloužila o vedení piaristů, kterým v letech 1764-71 vybudovala kolej s gymnáziem, která vytvořila zakončení slepé Mlýnské ulice severně za opevněním. Ke stavbě koleje byl využit materiál ze zbořené Mlýnské brány. Po polovině 18. století tak Kyjov dosáhl vrcholné etapy uměleckého vývoje.

Za josefínských reforem byl zrušen klášter kapucínů i farní kostel sv. Martina. Jeho funkci převzal kostel na náměstí. Kostel sv. Martina byl změněn na vojenské skladiště, po požáru roku 1806 nebyl již obnoven. V letech 1831 – 32 byl zbořen a k zachované kostelní věži byla přistavená menší kaple sv. Josefa. Hřbitov zůstal zachován. Město ztratilo hlavní uměleckou dominantu.

Kolem poloviny 19. století se tvořila průmyslová základna města. V roce 1844 byly v okolí otevřeny lignitové doly, 1846 vznikl cukrovar, 1884 velká sklárna. Železnice byla vybudována 1884-87. Hlavní nádraží bylo až později vybudováno severně za městem. Změnila se i komunikační osnova města. K Tyršově ulici přibyla nová silnice od severovýchodu, sledující směr starší cesty (Brandlova ulice) a zaústěná do Kostelní (Palackého ulice). Na silnice

byly přestavěny i cesty do Svatobořic a Strážovic. Strážovická silnice převzala roli hlavní cesty do Brna. Nejdůležitější změnou byla stavba silnice do Boršova a Koryčan po roce 1842, vycházející z města ulicí Komenského, dosud slepě ukončenou. Stala se hlavní městskou třídou. Vědomě posílena byla později i ulice Nerudova. Obytná výstavba se rozvíjela ve 3. čtvrtině 19. století, byla omezena pouze na intravilán (zástavba se zahušťovala). Od 90. let 19. století začal rychlý rozvoj na nových plochách. Kyjov se tím spojil s Nětčicemi. Zástavba nejprve vyplnila celá jižní obvod města od Nerudovy ulice po sklárnu a staré nádraží (nové ulice Vrchlického, Jiráskova, dr. Joklika, Krátká, Na Trávníkách, Riegrova). Zaplněn byl i prostor mezi Kyjovkou a tratí na západní straně města, s novou nábřežní Žižkovou ulicí k synagoze. Městský ráz Kyjova posílily reprezentativní novorenesanční budovy Občanské záložny (1884-85), českého gymnázia (1898-99) aj. Západně za gymnáziem byl počátkem 20. století vybudován velký parní Dittlerův mlýn.

Nětčice se v 19. století rozšiřovaly o domkářskou zástavbu severovýchodně od staré ulicovky. Z jejího západního okraje byla k jihu vytyčena dlouhá přímá ulice Mezivodí, slepě ukončená na okraji kyjovského městského parku. Nejstarší, západní část parku vznikla v letech 1872-73, roku 1924 byl park rozšířen i na východní břeh potoka. Městský park se stal významným městotvorným prvkem, oddělujícím zástavbu Kyjova od čtvrtě Újezdu, která se po roce 1918 rozvinula ve vyvýšené poloze severně od svatomartinského hřbitova. Ve 30. letech 20. století dostala čtvrť akcent Husova sboru. Zástavba Újezda je samostatně koncipovaný celek, rozvíjející se v převážně pravouhlé uliční síti od velkého obdélného náměstí (Seifertovo), v jehož západním čele byl situován Husův sbor. Obvod čtvrti tvoří ulice Janáčkova, Dvořákova a Újezd. Vzhledem k morfologii doznala uliční síť zajímavé půdorysné obohacení v podobě obloukově vedené Urbanově ulici a získala organické pěší propojení s centrem města.



Obrázek 2 Vlevo topografická mapa 1:25000, 50. léta 20. století, vpravo letecký snímek stávajícího stavu (mapy.cz)

Roku 1944 byla postavena nová nemocnice při brněnské ulici za městem. V 50. letech 20. století vyrostly nejstarší obytné domy na Chmelnici, učitelské domy na Újezdě a sídliště Lidická. V roce 1950 byl vybudován sportovní stadion. Průmyslová zóna se výrazně rozvinula rozšířením sklárny, založením šroubárny na Trávníku roku 1950. Hlavní silniční průtah byl problematicky ponechán v ulici Nerudova (včetně autobusového nádraží). Centrum zůstalo zachováno s výjimkou nejzápadnější části severní strany náměstí (byvalé ghetto). Byl zde postaven měřítkově vybočující kulturní dům. V roce 1995 se Kyjov dočkal ochrany formou městské památkové zóny.

Aglomerační část Nětčice byla tvořena ulicovkou (zachovanou v nynější Nětčické ulici v úseku mezi Kyjovkou a ulicí Pod zvonici). Ves ve 14. století náležela pustiměřskému klášteru, od roku 1521 k Miloticím, 1955 je osadou obce Kyjov. Jádrem Boršova, navazující na Nětčice, tvoří velká vřetenovitá ulicovka, dodnes dochovaná v ulici Ivana Jarova včetně obou záhumeních cest. Ves je doložena roku 1355. Ke Kyjovu náleží od roku 1905.

1.2. Prostorová analýza

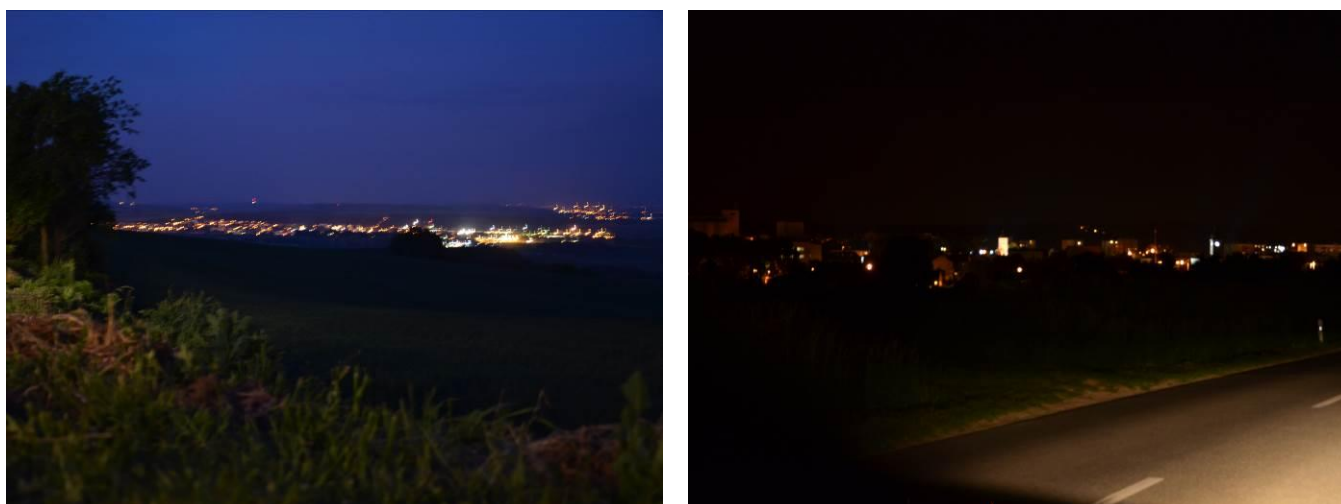
Na základě terénních průzkumů bylo zjištěno, že nejvýraznější pohled na město je ze západní strany při příjezdu od Brna. Odtud se otevírá pohled na velkou část města, především její střední a jižní část. Město působí vzhledem k velkým areálům v jižní části města v krajině rozlehle. Tento efekt se propisuje i v nočních hodinách, kde je do značné míry navíc utlumeno dominantní postavení centra města, soukromé areály jsou osvětleny vyšší intenzitou.



Obrázek 3 Pohled na město Kyjov z příjezdu od Brna, viditelný je kostel sv. Josefa, věž radnice i drobnější věžičky městských významných objektů, velký zábor velkoplošných areálů



Obrázek 4 Pohled na město od Bukovan, dominantu města stírají výškové objekty velkoplošných areálů



Obrázek 5 Noční pohled na město Kyjov z příjezdu od Brna a od Bukovan, nejjasněji je osvětlena jižní část města s velkoplošnými areály, v bližším pohledu je patrné osvětlení kostela sv. Josefa a částečně věž radnice

Bohuslavice jsou viditelné vzhledem ke své poloze v údolí Kyjovky ze západního nebo východního svahu. Nejedná se o významná referenční místa, protože nejsou na hlavních dopravních tazích, ale pouze na místních komunikacích nebo pěších cestách, ale pohled dává určitou představu o struktuře sídla.



Obrázek 6 Pohled na Bohuslavice z východního svahu s dominantou kostela

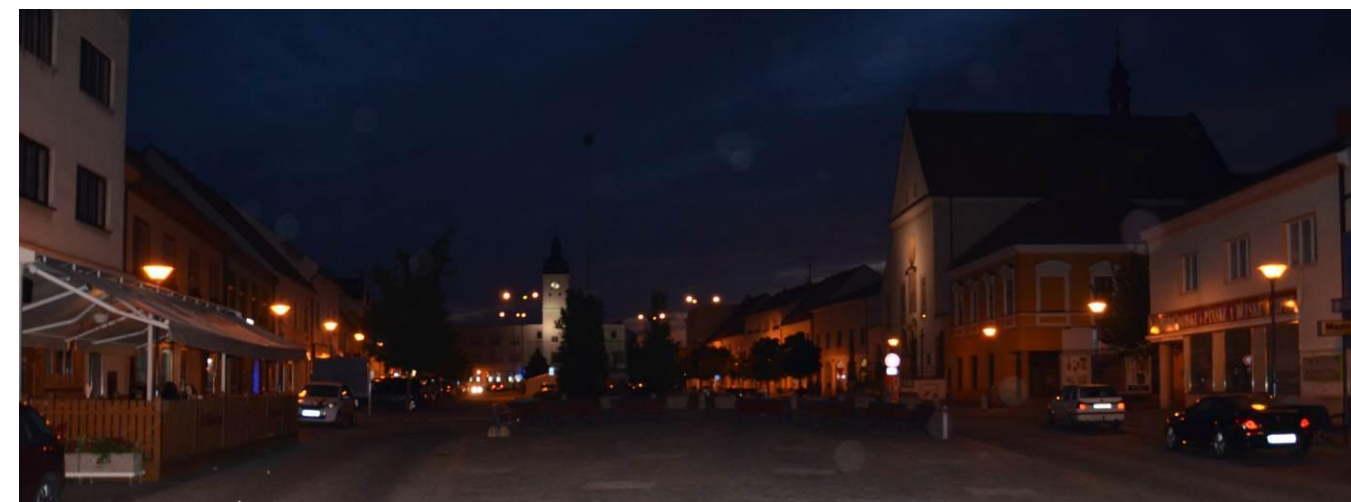
Hlavní dominantou města je kostel sv. Josefa. Dalším dominantním prvkem je věž místní radnice. Ostatní věže doplňují siluetu historického centra (gymnázia, základní umělecké školy). Bohuslavice mají dominantu v kostelu sv. Filipa a sv. Jakuba. Kostel sv. Josefa je viditelný i v nočních hodinách, část věže radnice také. Osvětlen je i kostel v Bohuslavicích.

1.3. Plošná analýza

Na základě analýzy území a terénního průzkumu byla zjištěna funkční skladba města, jeho provozní schéma, pohyb a pobyt osob, frekvence aut a skladba zástavby. Na základě těchto dat byly stanoveny charakteristické zóny města a jeho určité oblasti se specifickými požadavky na venkovní osvětlení.

1.3.1. Charakteristické zóny

Ve městě Kyjov byly stanoveny 3 charakteristické zóny. Hlavní zónou je historické jádro města, které bylo v historii ohrazeno a je zachovalým důkazem minulosti. Jedná se o centrum společenského a kulturního života obyvatel města, shromažďovacím prostorem a ikonou města.



Obrázek 7 Noční pohled na Masarykovo náměstí s dominantou radnice a kostelem Nanebevzetí p. Marie

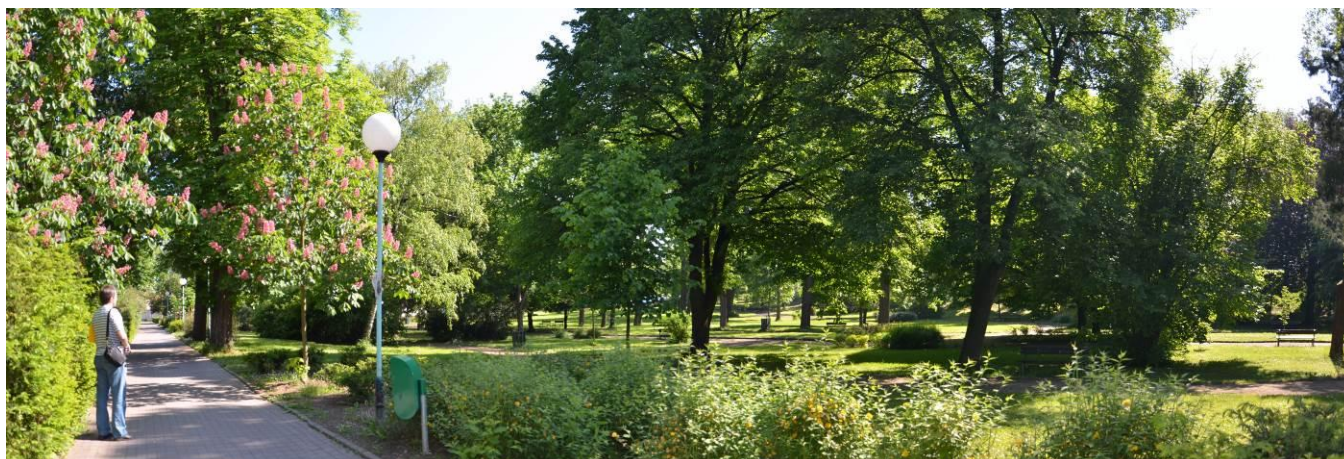
Tuto zónu doplňuje vymezená charakteristická zóna 2, která je tvořena především kompaktní zástavbou města, bezprostředně navazující na historické jádro. Tvoří přechod mezi historickým centrem a okolní především obytnou zástavbou. Je zde koncentrace vybavenosti města.

Zbylou část města Kyjova včetně Bohuslavic tvoří charakteristická zóna 3, která je charakteristická především obytnou zástavbou, ať už rodinnou, nebo hromadnou. Zároveň sem patří přilehlé původní obce Nětčice a Boršov a velkoplošné areály (průmyslové, zemědělské, nemocnice).

1.3.2. Specifické oblasti

Z hlediska venkovního osvětlení je Kyjov dále členěn na specifické oblasti, které mají jiný charakter než ostatní plochy charakteristických zón. Jedná se o významnou veřejnou zeleň, městská sídliště, významné areály mimo vlastnictví města a hlavní silniční koridory.

Mezi významnou veřejnou zeleň patří zeleň v okolí kostela sv. Josefa, městský park, Seifertovo náměstí, zeleň u sídliště Karla Čapka, zelená plocha u ulice Školní a centrální část Bohuslavic. Tato zeleň je významná svou pobytovou a relaxační funkcí v rámci daných sídel a je důležité, aby tuto roli hrály i ve večerních a nočních hodinách.



Obrázek 8 Městský park se stávající soustavou veřejného osvětlení



Obrázek 9 Zeleň u ulice Školní s dětským hřištěm, zeleň má potenciál regenerace a pobytové funkce parku, v současnosti není osvětlena

Město Kyjov je charakteristické velkým počtem městských sídlišť. Do této kategorie se řadí pouze sídliště s hromadnou zástavbou, nepatří sem obytné části města individuálního rodinného charakteru, které nesou také název sídliště (např. sídliště Klínky apod.). Spadá sem sídliště Lidická, M. Švabinského, U Vodojemu, Za Stadionem a Zahradní. Oproti charakteristickým zónám se jedná o prostory, kde je zvýšené procento veřejné zeleně a sídliště mají svou specifickou obytnou funkci hromadného charakteru, která vyžaduje i určitá opatření ve večerních a nočních hodinách.



Obrázek 10 Sídlíště Lidická a sídlíště Za Stadionem se specifickou veřejnou zelení s aktivitami

Významnou část města pokrývají areály a koridory, které jsou mimo vlastnictví města. Tyto areály jsou většinou uzavřené, tvoří prostorovou bariéru a složení zástavby nemá městotvorný charakter. Většina těchto areálů je v nočních hodinách přesvětlená a tvoří umělý dominantní plošný prvek ve městě. Často není v kompetenci města korigovat způsob osvětlení na těchto plochách, nicméně je důležité, aby při případné komunikaci majitele s městem bylo zřejmé, jak má osvětlení vypadat a čeho je potřeba docílit.



Obrázek 11 Jasně dominující osvětlení velkoplošných areálů tvořící dominantu v nočních hodinách co do jasů i intenzity, upozaděné osvětlení věže radnice

Komunikační síť města je jasně vymezena. Některé ulice plní kromě pobytové funkce i funkci dopravně významnou v rámci celé struktury města. Jedná se o ulice Strážovská, Nerudova, Václava Bzeneckého, Havlíčkova, Svatoborská, část Jungmannova, Boršovská, Brandlova, Palackého, Dobrovského, část Komenského, Nětčická a Ivana Javora. Každá z těchto ulic má určitý typ zástavby a profil komunikace a je zde zvýšená potřeba zajištění bezpečnosti pohybu osob, proto jsou tyto komunikace zařazeny do specifické skupiny, aby jim bylo možné přiřadit zvláštní požadavky na veřejné osvětlení.



Obrázek 12 Komunikace Nětčická s kompozicí Nětčické kapličky a Komenského s dopravně městským charakterem s doprovodnou zelení

1.4. Dopravně bezpečnostní analýza

Dopravně bezpečnostní analýza je důležitým podkladem pro zařazení pozemních komunikací a veřejných prostorů do tříd osvětlení, které určují jejich parametry osvětlení. Pro analýzu byly použity následující podklady:

- § Katastrální mapa Kyjova
- § ČSN CEN/TR 13201 - 1 Osvětlení pozemních komunikací – Část 1: Výběr tříd osvětlení, 2007
- § ČSN EN 13201 - 2 Osvětlení pozemních komunikací – Část 2: Požadavky, 2005
- § ČSN EN 12464 - 2 Světlo a osvětlení - Osvětlení pracovních prostorů - Část 2: Venkovní pracovní prostory, 2008
- § CIE 136/2000 Guide to the Lighting of Urban Areas
- § Celostátní sčítání dopravy 2010, ŘSD, <http://www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit/Intenzita-dopravy>
- § Koncepte dopravy města Kyjov, Atelier DPK, s.r.o., 2011
- § Statistiky dopravní nehodovosti, <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

V rámci analýzy bylo zjišťováno informace týkající se rozdělení komunikací do funkčních tříd, informace o intenzitách dopravy a informace o dopravní nehodovosti.

1.4.1. Třídy komunikací

Síť pozemních komunikací města Kyjova tvoří silnice (I., II. a III. třídy) a místní komunikace. Silnice první třídy I/54, procházející ulicemi Strážovská, Nerudova a Václava Bzeneckého. Silnice druhé třídy II/422 prochází ulicemi Svatoborská, Havlíčkova a Brandlova a silnice II/423 prochází ulicemi Havlíčkova, Pod Kohoutkem, Boršovská, Ivana Javora a městskou částí Bohuslavice. Silnice třetí třídy, III/43234 prochází ulicí Nečtickou. Místní komunikace jsou v další části rozděleny na komunikace s velkou intenzitou provozu, komunikace s malou intenzitou provozu a na komunikace pro chodce. Celková délka osvětlovaných pozemních komunikací je 53,0 km. Z toho je 9,7 km silnic, 36,3 místních komunikací s přístupem motorové dopravy a 7,0 km místní komunikace pro pěší. V Kyjově je na veřejných pozemních komunikacích celkem 75 přechodů pro chodce.

1.4.2. Intenzita dopravy

Informace o denních intenzitách dopravy na silnicích byly získány z portálu ŘSD z celostátního sčítání dopravy v roce 2010. Informace o intenzitách dopravy na vytížených místních komunikacích byly převzaty z Koncepte dopravy města Kyjov z roku 2011. Vzhledem k tomu, že údaje uváděné v Konceptu dopravy města Kyjov jsou získány pouze ze sčítání v průběhu dne od 07: do 17:00 není tento údaj tak přesný jako údaje ze sčítání ŘSD nicméně jej lze považovat za dobrý indikátor vypovídající o zatížení komunikace motorovou dopravou. Nejvytíženější komunikací je silnice první třídy I/54, kde v hlavní části procházející městem dosahují hodnoty intenzity dopravy 13 000 voz./den. Další významně zatíženými pozemními komunikacemi je silnice II/422 s intenzitou dopravy okolo 6 000 voz./den a silnice II/423 s intenzitou dopravy okolo 4 000 voz./den. K místním komunikacím s vysokou intenzitou dopravy patří ulice Komenského, Dobrovského, Palackého, Kollárova, Jiráskova, a Riegrova kde se intenzita dopravy pohybuje v přibližně rozsahu od 4 000 do 8 000 voz./den. Intenzita dopravy se mění s časem. Při porovnání hodinových intenzit dopravy v době od 18:00 do 22:00 a v době od 22:00 do 6:00, klesne tato intenzita na 30%.

Tab. 1 Intenzita dopravy na vybraných komunikacích v Kyjově

NÁZEV	TYP	INTENZITA DOPRAVY				CELKEM	Poměr intenzit dopravy interval 3/ interval 2
		Interval 1 06:00 - 18:00	Interval 2 18:00- 22:00	Interval 3 22:00- 00:06			
<i>silnice I. třídy*)</i>							
Strážovská A,B	silnice I/54	3 715	634	361	4 710	28%	
Strážovská C	silnice I/54	10 241	1 760	890	12 891	25%	
Nerudova	silnice I/54	7 148	1 219	673	9 040	28%	
Václava Bzeneckého	silnice I/54	4 752	807	455	6 014	28%	
<i>silnice II. třídy*)</i>							
Svatoborská A	silnice II/422	4 846	750	452	6 048	30%	
Havlíčková	silnice II/422	4 723	755	398	5 876	26%	
Brandlova	silnice II/422	4 723	755	398	5 876	26%	
Pod Kohoutkem A	silnice II/432	3 195	490	306	3 991	31%	
Boršovská A	silnice II/432	3 195	490	306	3 991	31%	
Ivana Javora A	silnice II/432	3 123	493	272	3 888	28%	
Bohuslavice, silnice	silnice II/432	3 123	493	272	3 888	28%	
Havlíčková	silnice II/432	2 680	415	266	3 361	32%	
<i>silnice III. třídy*)</i>							
Něčtická	silnice III/43234	2 592	420	207	3 219	25%	
Moravanská	silnice III/42213	1 836	293	153	2 282	26%	
<i>místní komunikace**)</i>							
Komenského B	místní komunikace	X	x	x	3 962	x	
Dobrovského	místní komunikace	X	x	x	6 303	x	
Palackého A	místní komunikace	X	x	x	3 951	x	
Kollárova	místní komunikace	X	x	x	3 926	x	
Jiráskova	místní komunikace	X	x	x	4 077	x	
Riegrova A	místní komunikace	X	x	x	7 962	x	
Riegrova B	místní komunikace	X	x	x	977	x	
Újezd	místní komunikace	X	x	x	1 503	x	
Urbanova	místní komunikace	X	x	x	959	x	
Nádražní	místní komunikace	X	x	x	1 606	x	
sídlíště Zahradní	místní komunikace	X	x	x	1 478	x	

*) údaje převzaté ze statistiky ŘSD (2010), **) údaje převzaté z Konceptu dopravy města Kyjova (2011)

1.4.3. Dopravní nehodovost

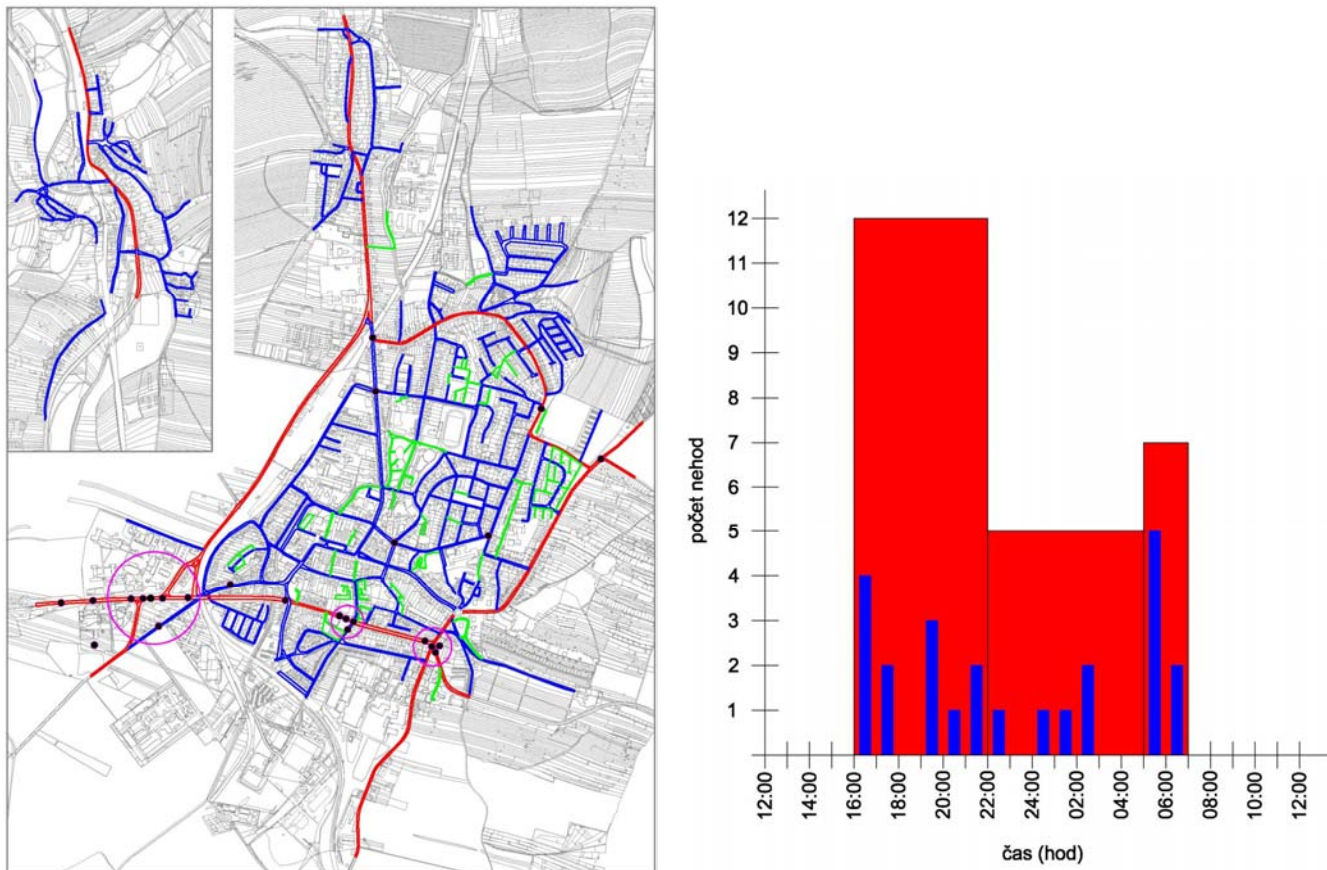
Informace o dopravní nehodovosti byly převzaty ze statistiky dopravní nehodovosti Policie ČR. V rámci nehodovosti byl proveden rozbor dopravních nehod od roku 2007 do dubna 2015 (tab. 2). Za sledované období došlo v Kyjově celkem k 432 nehodám, z toho 61 nehod bylo v noci. Z uvedeného celkového počtu bylo 141

nehod s následkem na zdraví (úmrtní, těžké zranění, lehké zranění) a tohoto počtu bylo v noci s veřejným osvětlením 24 nehod.

Tab. 2 Dopravní nehody za období 2007 až 4/2015 v Kyjově

DOPRAVNÍ NEHODY	POČET	POMĚR
Celkem	432	14.1%
V noci s VO	61	
Následky na zdraví	141	17.0%
Následky na zdraví v noci s VO	24	

Dopravní nehody v noci při veřejném osvětlení s následky na zdraví pak byly podrobněji analyzovány z pohledu času a polohy (tab. 3). Při 24 nehodách v noci s veřejným osvětlením nedošlo k žádné dopravní nehodě s úmrtím, 6 nehod bylo s těžkým zraněním (zraněno 7 osob) a 18 nehod s lehkým zraněním (zraněno 23 osob). Kritickou komunikací z pohledu dopravní nehodovosti v nočních hodinách je silnice první třídy I/54, kde došlo k 14 nehodám s následkem na zdraví, tedy k téměř 60% nehod. Na této komunikaci jsou tři kritická místa: křižování se silnicemi druhé třídy II/422 a II/423 a dále ve střední části u křižovatky s ulicemi Kollárovou a Havlíčkovou. Z časového rozložení je zřejmé, že k největšímu počtu dopravních nehod dochází v období od setmění do 22:00 a dále od 0:05 do rozednění. V období od 22:00 do 05:00 došlo pouze ke třem dopravním nehodám s následkem na zdraví (v průběhu 7,5 roku).



Obrázek 13 Dopravní nehody v Kyjově s následky na zdraví v noci s veřejným osvětlením; lokalizace dopravních nehod (vlevo), časové rozložení dopravních nehod (vpravo)

1.5. Rušivé světlo

V Kyjově jsou základními zdroji rušivého světla následující stavby a objekty:

- veřejné osvětlení;
- architekturní osvětlení;
- venkovní osvětlení průmyslových a zemědělských staveb;
- venkovní osvětlení sportovišť;
- venkovní osvětlení dopravních staveb;
- venkovní osvětlení u rodinných domů;
- vnitřní osvětlení pronikající okny do venkovního prostředí;
- reklamní osvětlení.

Velmi významnými zdroji rušivého světla je venkovní osvětlení průmyslových a zemědělských staveb v jižní a západní části města a venkovní osvětlení železnice. Město Kyjov je schopno přímo ovlivnit míru rušivého světla vytvářeného světelnými soustavami, které jsou v jeho majetku, tedy soustavy veřejného a architekturního osvětlení. Rušivé osvětlení způsobené dalšími zdroji lze omezit přijetím vyhlášky nebo zásad, které budou závazné při rekonstrukcích nebo výstavbě nových osvětlovacích soustav pohlédajících schválení městem.

2. Koncepty veřejného osvětlení

Z plošné a prostorové analýzy vyplývá, že některé části města nejsou osvětleny vhodně a město tak působí neuceleně. Předpokladem pro vytvoření adekvátního prostředí ve večerních a nočních hodinách je zvolení takového osvětlení, které podpoří harmonické působení města v krajině. Ve městě Kyjov byly zvoleny 3 základní charakteristické zóny. První zónou je centrum města, které odpovídá původnímu opevněnému jádru. Jedná se o srdce města, kulturní a společenské centrum, které tvoří Masarykovo náměstí s přílehlými bočními uličkami. Přílehlá část města s kompaktní zástavbou a historickou hodnotou je zařazena do charakteristické zóny 2. Tato zóna tvoří určitou ochrannou zónu historického jádra, je zde soustředěna doplňková vybavenost a spadají sem i významné plochy zeleně a významné městské objekty. S charakteristickou zónou 1 vytváří hlavní těžiště města po kulturní, společenské a relaxační stránce. Charakteristická zóna 3 tvoří části města, které plní především rezidenční funkci města nebo mají výrobní charakter. Jedná se o plochy novodobé (z 20. stol.) nebo o plochy, které byly k městu připojeny (Nětčice, Boršov a Bohuslavice).

Osvětlení v charakteristické zóně 1 je navrženo jako nejjasnější, aby se podpořilo její významné postavení i ve večerních a nočních hodinách. Intenzita osvětlení je z celého města nejvyšší, osvětlení je stanoveno v teple bílém barevném tónu, který je nejpříjemnější barvou pro významné pobytové a historické části sídel. Osvětleny budou nejen komunikační plochy, ale částečně i přílehlé objekty, které ohraničují veřejný prostor.

Charakteristická zóna 2 navazuje na historické jádro a doplňuje městskou strukturu kompaktního širšího centra města. Tento fakt je nutné propsat i do večerních a nočních hodin. Pro tuto zónu je proto také stanoven teple bílý barevný tón světla, aby tvořila s jádrem harmonický celek. Osvětlení v této zóně nebude tak jasné a objekty, které přilehají k daným veřejným prostorům v této zóně mají podmínku přisvětlení pouze do úrovně parterové části (1. nadzemního podlaží).

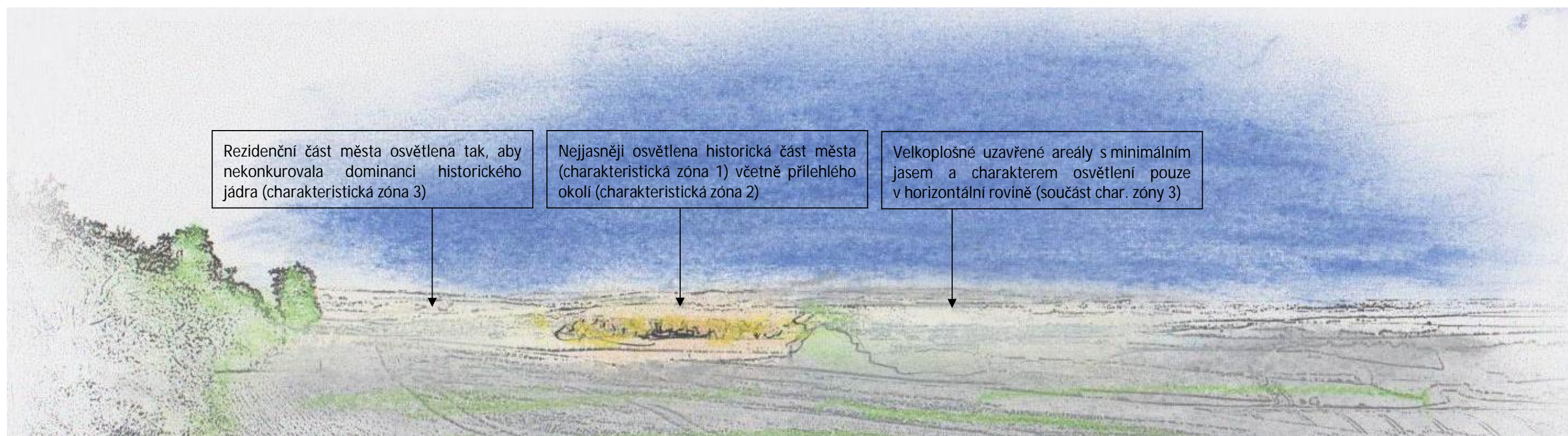


Obrázek 14 Schéma rozdělení města do 3 základních charakteristických zón

Nejméně jasně je řešeno osvětlení charakteristické zóny 3. Tato zóna je rozsáhlá a v krajině působí disharmonicky kvůli své hmotově nevyvážené skladbě. Pro eliminaci šířkového rozprostření města v nočních hodinách je požadavek na striktní dodržování požadavků na omezení rušivého světla (veřejné osvětlení nesmí přisvětlovat i okolní budovy). Barva světla je opět volena v teple bílém barevném tónu.

Při dodržení této hierarchizace bude základní vzhled noční podoby města harmonický vůči krajině i vůči jednotlivým částem města navzájem.

Z dálkových pohledů bylo zjištěno, že nejvíce se v panoramatech uplatňuje kotel sv. Josefa a městská radnice, bližší záběry otevrou pohled na věž Klvaňova gymnázia a základní umělecké školy. V Bohuslavicích je bezsporně dominantní postavení kostel sv. Filipa a sv. Jakuba. Při interiérových průzkumech města jsou významnými objekty kostel Nanebevzetí P. Marie na náměstí a kaplička při komunikaci Nětčická. Tyto objekty byly stanoveny pro architekturní osvětlení. Výjimku tvoří kaplička u Nětčic, která bude osvětlena v rámci veřejného osvětlení.



3. Parametry veřejného osvětlení

Na základě plošné a prostorové analýzy jsou stanoveny základní charakteristiky (světelně technické a vzhledové) veřejného a architekturního osvětlení zajišťující přítažlivý vzhled města ve večerních a nočních hodinách. Těmto charakteristikám jsou následně přiřazeny kontrétní hodnoty.

3.1. Urbanisticko-architektonické parametry osvětlení

V rámci řešení veřejného osvětlení z pohledu architektonicko-urbanistického jsou definovány následující charakteristiky soustavy veřejného osvětlení.

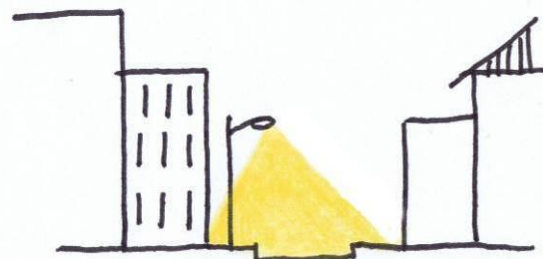
3.1.1. Základní pojmy

Charakter osvětlení prostoru

Charakter osvětlení prostoru popisuje, jak je světelný tok ze svítidel vyzařován do venkovního prostředí, kam je směřován a jaké části prostoru osvětluje. Pro potřeby architektonické koncepce veřejného osvětlení jsou použity 3 typy charakteru osvětlení prostoru.

Typ 1

Při tomto charakteru osvětlení je světelný tok svítidel směřován výhradně na povrch a nezbytné bezprostřední okolí osvětlovaných pozemních komunikací. Hlavním hodnotícím kritériem je jas nebo horizontální osvětlenost pozemní komunikace. Hlavním účelem tohoto charakteru osvětlení je zajištění dostatečné bezpečnosti provozu a orientace v městském prostředí. Jedná se o ryze technické osvětlení pozemních komunikací určených hlavně pro motorovou dopravu s maximálním omezením světelného toku do okolního prostředí. Tento charakter osvětlení je vhodný pro hlavní komunikační tahy a průmyslové zóny, které nejsou zpravidla urbanisticky hodnotné (bez dodržení uliční čáry, absence, popř. malé procento architektonicky cenných staveb apod.).



Obrázek 15 Typ 1 charakteru osvětlení prostoru

Typ 2

Při tomto charakteru osvětlení je světelný tok směřován nejen na osvětlovanou pozemní komunikaci, ale částečně také do prostoru tak, aby byla zajištěna určitá osvětlenost vertikálních ploch. Při aplikaci tohoto charakteru osvětlení v ulicích by fasády přilehlých budov měly být osvětleny maximálně do výšky prvního patra. Hlavním hodnotícím kritériem je horizontální osvětlenost povrchu komunikace a vertikální osvětlenost ve směru podélné osy pozemní komunikace. Hlavním účelem je nejen zajištění osvětlení povrchu komunikace z pohledu provozní bezpečnosti, ale také vytvoření určitého komfortu chodců při vnímání okolního prostředí (dobré rozlišení kolemjdoucích osob, okolního prostředí apod.) Tento charakter osvětlení je vhodný pro prostory obytných ulic, obslužné komunikace a drobné veřejné prostory (náměstí, parky, vnitrobloky apod.).



Obrázek 16 Typ 2 charakteru osvětlení prostoru

Typ 3

Při tomto charakteru osvětlení je světelný tok směřován nejen na osvětlovanou pozemní komunikaci, ale do prostoru tak, aby byla zajištěna jeho celková prosvětlenost prostoru a osvětlení jeho hranic. Hlavním hodnotícím kritériem je horizontální osvětlenost povrchu komunikace a vertikální osvětlenost ve všech směrech. Hlavním účelem je nejen zajištění osvětlení povrchu komunikace z pohledu provozní bezpečnosti, ale také vytvoření dobré orientace v prostoru, podpoření charakteru místa, aby vznikla hodnota daného prostoru. Tento charakter osvětlení je vhodný pro historické části města.



Obrázek 17 Typ 3 charakteru osvětlení prostoru

Úroveň jasu

Úroveň jasu (resp. jasnosti) se v rámci architektonické části koncepce veřejného osvětlení města míní „síla“ osvětlení prostoru. Jedná se o subjektivní popis zrakového vjemu osvětleného prostředí. Vjem „síly“ osvětlení prostoru souvisí nejen s množstvím světla odrážejícího se od osvětlených komunikací, s mírou osvětlení jejich okolí a fasád přilehlých budov, ale také s barevným tónem světla. V rámci koncepce je úroveň jasu popsána slovně termíny: malý, střední a velký, bez konkrétní specifikace skutečných hodnot.

Barevný tón světla

Barva světla hraje významnou roli ve vnímání prostoru a přímo ovlivňuje naše pocity a náladu. Ve veřejném osvětlení se používají světelné zdroje, jejichž barva světla se popisuje v rámci stupnice odstínů bílé barvy od teple bílé po chladně bílou. V rámci světelně technické praxe se uvedené odstíny bílé barvy popisují teplotou chromatičnosti hodnocenou v Kelvinech (K). Teple bílé barvě odpovídá rozsah teplot chromatičnosti od 2 000 K do 3 300 K, neutrálně bílé rozsah od 3 300 K do 5 300 K a chladně bílé nad teploty chromatičnosti nad 5 300 K.

Z výsledků terénních výzkumů [1,2,3,4,5,6] se ukazuje, že pro veřejné osvětlení, vnímané primárně z pohledu chodců, je přijatelnější použití světelných zdrojů s teple bílým barevným tónem ($T_{cp} < 3\,000\text{ K}$) a s vyšším indexem podání barev ($R_a > 70$). Výsledky výzkumů ukazují, že u světelných zdrojů s vyšším poměrem S/P ($S/P > 1,2$) se zlepšuje se schopnost rozlišovat překážky a chodce v periferních oblastech zorného pole. Tento poměr přibližně odpovídá zdrojů s teplotou chromatičnosti $T_{cp} > 3\,000\text{ K}$ a s vyšším indexem podání barev. Z pohledu řidičů lze

pro osvětlení důležitých páteřních komunikací tedy využít světelné zdroje s vyšší teplotou chromatičnosti (4 000 K), které současně mohou vizuálně odlišit tyto komunikace od okolních pozemních komunikací a zlepšit tak orientaci v nočním městě. S ohledem na výsledky terénních výzkumů a další hlediska související se spektrálními vlastnostmi světelných zdrojů se ukazuje, že použití světelných zdrojů s vysokými teplotami chromatičnosti (chladně bílý barevný tón) se pro veřejné osvětlení jeví jako nevhodné. Takové zdroje lze využít příležitostně pro dosažení barevného kontrastu například u přechodů pro chodce.

Skladba světelného místa

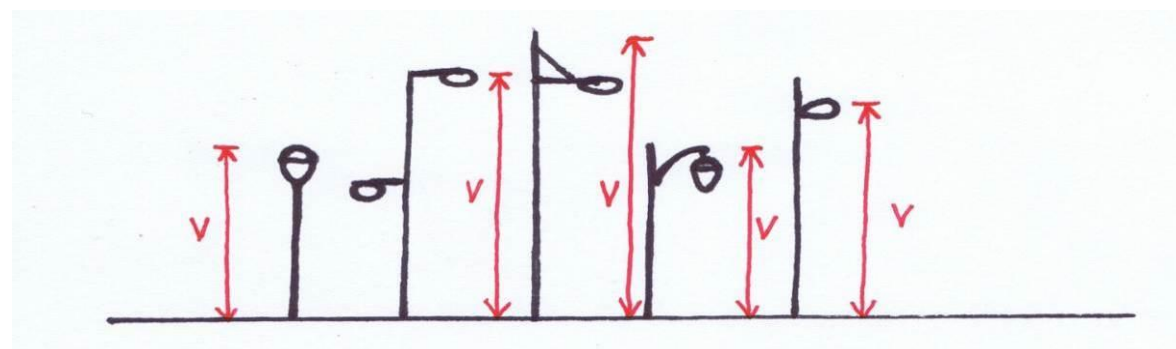
Skladba světelného místa popisuje základní uspořádání světelného místa. Svítidlo může být v rámci světelného místa na stožáru, na fasádním ramenu nebo na převěsovém laně. Při upevnění svítidel na stožár mohou být svítidla upevněna přímo na stožár bočně nebo centrálně nebo přes výložník. Při použití výložníku mohou být svítidla umístěna pod výložníkem, na výložníku nebo nad výložníkem.

Svítidlo

Svítidla pro veřejné osvětlení lze rozdělit na technická, dekorativní a historizující. Technická svítidla jsou primárně určena pro osvětlení pozemních komunikací. Používají se pro vytvoření charakteru osvětlení prostoru typu 1. Dekorativní svítidla lze v závislosti na rozsahu optických systémů a konstrukčním řešení vytvořit všechny tři typy charakteru osvětlení prostředí. Historizující svítidla se používají pro vytvoření charakteru osvětlení prostoru typu 2 a 3.

Výška světelného místa

Jednou z důležitých vlastností při posuzování vizuální uplatnění jednotlivých světelných míst osvětlovací soustavy z pohledu architektonického je velikost jeho celkové hmoty, která je primárně určena jeho výškou. Příklady stanovení výšky světelného místa z pohledu architektonického podle jeho konstrukční skladby jsou uvedeny na obr. 15.



Obrázek 18 Určení výšky světelného místa

Povrchová úprava

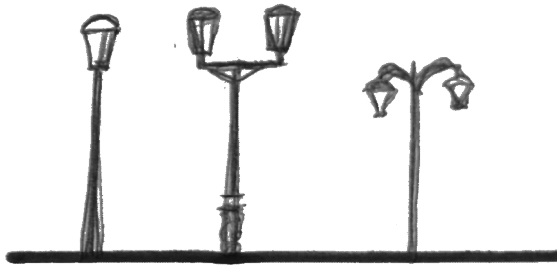
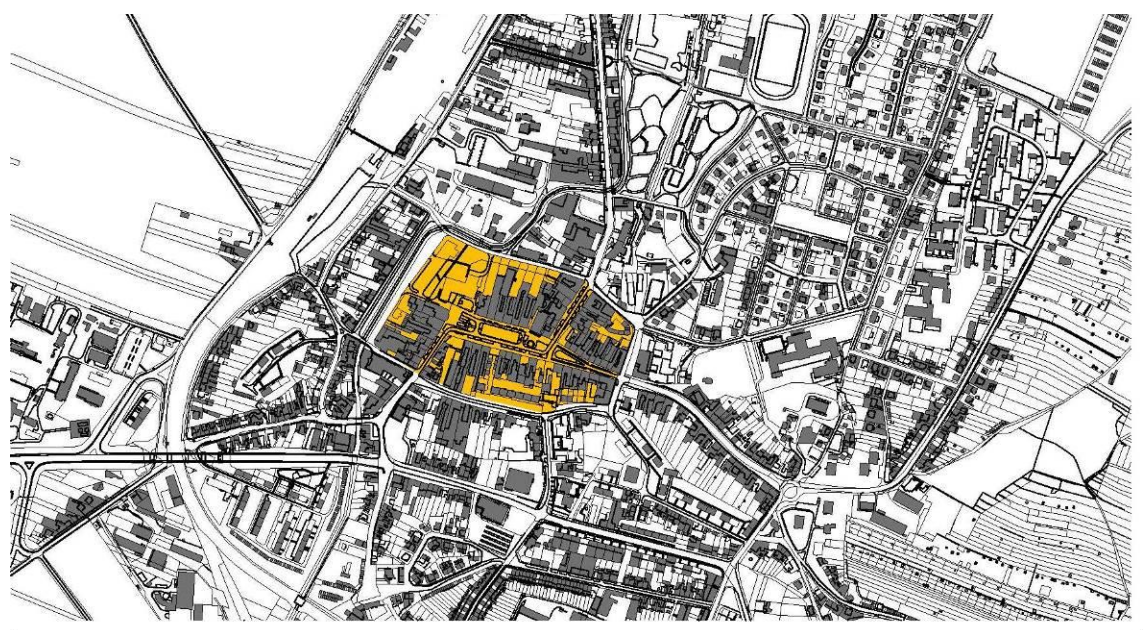

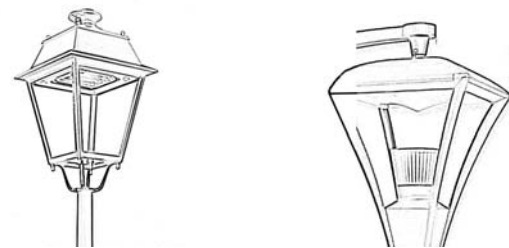
Povrchovou úpravou je míněno barevné řešení hlavních konstrukčních částí světelného místa.

3.1.2. Charakteristické zóny

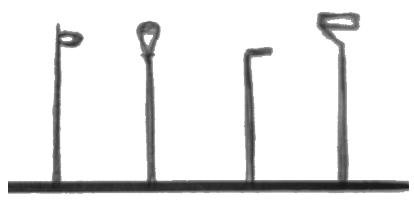


Na základě architektonicko-urbanistické analýzy území a terénního průzkumu byly stanoveny tři charakteristické zóny města se specifickými požadavky na venkovní osvětlení. Hlavní charakteristickou zónou (1) je historické jádro města, které je centrem společenského a kulturního života, shromažďovacím prostorem a ikonou města. Tuto zónu doplňuje charakteristická zóna 2, která je tvořena především kompaktní zástavbou, bezprostředně navazující na historické jádro. Tvoří přechod mezi historickým centrem a okolní, především obytnou, zástavbou. Zbylou část města Kyjova včetně Bohuslavic tvoří charakteristická zóna 3, která je typická především obytnou zástavbou, ať už rodinnou, nebo hromadnou. Obecně pro návrh osvětlení v celém sídle platí z pohledu architektonicko-urbanistického tyto zásady:

- míra intenzity veřejného osvětlení klesá v závislosti na významové úrovni místa - historické jádro nejintenzivnější, směrem dále od centra klesající intenzita, nejmenší intenzita u průmyslových a zemědělských areálů – vytvoření harmonického přechodu do volné krajiny;
- výšková hladina světelných míst reaguje na přilehlou zástavbu;
- soustava veřejného osvětlení respektuje profily jednotlivých ulic, nevytváří nepřirozené linie, překážky ani nedominuje prostoru;
- v každé ulici, popř. pohledově uceleném veřejném prostoru, se nesmí vyskytovat více jak dva typy světelných míst; doporučuje se držet jednotnost charakteristických zón a volit způsoby osvětlení i typologii světelných míst v rámci daného urbanistického celku jednotně;
- při řešení osvětlení jednotlivých veřejných prostorů je třeba přihlídnout k okolním veřejným prostorům a navrhovat osvětlovací soustavu s ohledem na navazující prostory, zejména s ohledem na barevný tón světla, charakter osvětlení a úroveň jasu;
- při návrhu osvětlovací soustavy je nutné respektovat přítomnost specifických oblastí popř. objektu určeného k architekturnímu osvětlení, požadavky na tyto prostory a objekty jsou nadřazené návrhu osvětlovací soustavy charakteristických zón.


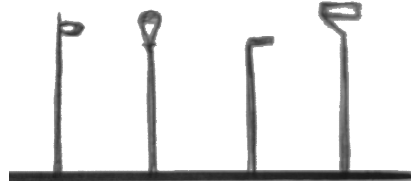
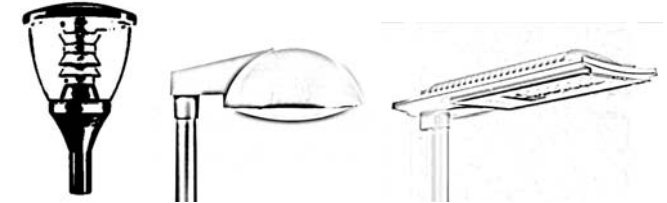
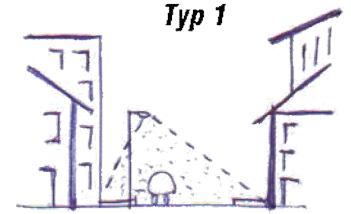
Charakteristická zóna 1 – centrální část

Charakteristika zóny	<p>Centrální prostor – Masarykovo náměstí s přilehlými pěšími uličkami. Jedná se o frekventované místo se shromažďovací funkcí a těžiště kulturních a společenských akcí. Náměstí je reprezentativní částí města.</p>			Vzhled světelného místa	Skladba	Stožárová soustava bez vyložení, středová, stožár kovový válcový, kónický nebo historizující, popř. designový dřevěný (vyloučen sloup klasický stupňovitý nebo osmihranný kónický). Možnost víceprvkového světelného místa.	<p>Příklad vzhledu světelného místa:</p> 
					Povrchová úprava	Nutná povrchová úprava kovových částí pro exteriérové podmínky, tmavé odstíny šedé, hnědé, popř. modré barvy.	
Výška				Max. 5,5 m			
Charakter osvětlení	Charakter osvětlení prostoru	typ 3 (osvětlení horizontální roviny a prosvětlení celého prostoru včetně přilehlých objektů)	<p>Typ 3</p> 	Světadlo	Světadlo	Světadlo historizujícího, popř. dekoračního typu, nutné v celé oblasti jednotný vzhled.	<p>Příklad vzhledu světidla:</p> 
	Úroveň jasu	Vysoká (nejvyšší v celém městě)	<p>Specifické oblasti</p>		Architekturní osvětlení	Budova radnice	
	Barevný tón světla	Teple bílý (max. 3000 K)		Kostel Nanebevzetí Panny Marie	Duchovní dominanta města, v centru severní části náměstí, významná budova města.		

Charakteristická zóna 2 – kompaktní zástavba

Charakteristika zóny	<p>Přílehlá kompaktní zástavba k náměstí s historickými kořeny. Její součástí je městský park, kostel sv. Josefa a Palackého, městská zástavba jižně až k ulici Nerudova, západně k železnici a severně k železniční zastávce. Ulice mají městský charakter.</p> <p>Nachází se zde specifické oblasti – významné silniční koridory, specifické veřejné prostory (městský park, okolí kostela sv. Josefa) a specifické městská sídliště M Švabinského.</p> <p>Jsou zde dva objekty k architekturnímu osvětlení – kostel sv. Josefa, budova Klvaňova gymnázia a základní umělecká škola.</p>		Vzhled světelného místa	<p>Skladba</p> <p>Stožárová soustava bez vyložení, postranní, popř. středová, stožár kovový válcový, kónický.</p>	<p>Příklad vzhledu světelného místa:</p> 
	<p>Povrchová úprava</p> <p>Doporučena prášková povrchová úprava pro exteriérové podmínky, tmavé nebo střední odstíny šedi. V okrajových částech možné ponechat pozinkovanou úpravu.</p>	<p>Výška</p> <p>4,5 – 6,5 m</p>			
<p>Svítilidlo</p> <p>Svítilidlo jednoduchého technického tvaru, zóna bude obsahovat max. 3 typy svítidel. Výjimku tvoří specifické oblasti.</p>	<p>Příklad vzhledu svítidla:</p> 				
Charakter osvětlení	<p>Charakter osvětlení prostoru</p> <p>typ 2 (osvětlení horizontální roviny a přisvětlení částí přilehlých objektů – cca do 1.NP)</p>	<p>Typ 2</p> 	Specifické prostory	<p>Specifické oblasti</p> <p>Okolí kostela sv. Josefa</p>	<p>Bývalý hřbitov, významné historické místo, vyvýšené. Majestátní prostor okolí původního kostela města.</p>
	<p>Úroveň jasu</p> <p>Střední (doplnění nejvyššího osvětlení centrální části)</p>	<p>Městský park</p>		<p>Nejvýznamnější zeleň ve městě, rozlehlý park, rekreační a odpočinkové zázemí města.</p>	
	<p>Barevný tón světla</p> <p>Teple bílý (max. 3 000 K)</p>	<p>Městské sídliště M. Švabinského</p>		<p>Sídliště tvořené několika nižšími bytovými domy, s veřejnou zelení.</p>	
		<p>Významné silniční koridory</p>		<p>Nerudova, část Strážovské, část třídy Komenského. Vyšší frekvence osob i aut - požadavek vyšší bezpečnosti (osvětlenosti).</p>	
		<p>Architekturní osvětlení</p> <p>Kaple sv. Josefa</p>		<p>Nejstarší kostel (místo), symbolický význam, nejvýznamnější pohledová kulturní dominanta města.</p>	
		<p>Klvaňovo gymnázium</p>	<p>Historická budova s přilehlým kostelem, v blízkosti městského parku. Věž viditelná z dálkových pohledů.</p>		

Charakteristická zóna 3 – ostatní veřejné prostory

Charakteristika zóny	 <p>apod.</p>		<p>Prostory, které nespádají do zóny 1 a 2. Jsou využívány převážně místními obyvateli, frekvence osob i aut je zde poměrně stejná, výjimku tvoří hlavní komunikace. Ulice mají charakter rezidenčních oblastí.</p> <p>Nachází se zde specifické oblasti – Seifertovo náměstí, veřejná zeleň u sídliště Karla Čapka, veřejná zeleň u ulice Školní, veřejná zeleň centrální části Bohuslavic, městská sídliště, areály mimo vlastnictví města (sportoviště, velkoplošné areály, železniční koridor) a významné silniční koridory.</p> <p>Nachází se zde kostel sv. Filipa a sv. Jakuba, který je vhodný k architekturnímu osvětlení.</p> <p>Jsou zde významné pohledy na město – nutné respektovat při návrhu osvětlení, aby se zabránilo stínění, oslnění</p>	Vzhled světelného místa	Skladba	Stožárová soustava bez vyložení, postranní, popř. středová, stožár kovový válcový, kónický. Vzhled světelných míst volit podle charakteru prostorového uspořádání a tvarosloví zástavby.	<p>Příklad vzhledu světelného místa:</p> 
					Povrchová úprava	Není specifikováno.	
				Výška	4,5 – 6,5 m		
				Svítilno	Svítilno jednoduchého technického tvaru, zóna by měla obsahovat max. 5 typů svítidel. Výjimku tvoří specifické oblasti.	<p>Příklad vzhledu svítidla:</p> 	
Charakter osvětlení	Charakter osvětlení prostoru	typ 1 (osvětlení pouze horizontální roviny), ve frekventovanějších obytných částech města možnost typu 2		Specifické prostory	Významná veřejná zeleň (Seifertovo náměstí, zeleň u sídliště Karla Čapka, zeleň u ulice Školní, centrální část Bohuslavic)	Významné zelené plochy města, rekreační a relaxační zázemí (případně potenciál). Vhodné řešit s případnými regeneračními zásahy do území.	
	Úroveň jasu	Nízká, ve frekventovanějších částech města střední			Městská sídliště (Zahradní, Za Stadionem, U Vodojemu, u ulice Tyršova, Lidická)	Bytové domy s přilehlou veřejnou zelení (zázemí obyvatel), vyšší koncentrace obyvatel, významné plochy zeleně, specifický provoz veřejných prostorů.	
	Barevný tón světla	Teple bílý (max. 3 000 K)			Areály mimo vlastnictví města	Významná sportoviště - areály s vyššími nároky na zábor plochy, specifický režim osvětlení; velkoplošné průmyslové, zemědělské rozlehlé areály, i občanská vybavenost města v uzavřených areálech fungujících samostatně. Většinou soukromý majitel, vhodné redukovat osvětlení těchto areálů, železniční koridor - liniová dominanta města (i s tělesy osvětlení), vhodné redukovat osvětlení.	
					Významné silniční koridory	Vyšší frekvence osob i aut - požadavek vyšší bezpečnosti (osvětlenosti).	
			Architekturní osvětlení	Kostel sv. Filipa a sv. Jakuba	Dominanta Bohuslavic, duchovní význam		

3.1.3. Specifické oblasti

Z prostorové a plošné analýzy území vyplynuly specifické prostory, které mají v určitých ohledech odlišné požadavky na osvětlovací soustavu. Jedná se tyto typy specifických prostorů:

- Významná veřejná zeleň
- Městská sídliště
- Hlavní dopravní tahy

Pro každý typ specifických oblastí jsou vymezeny parametry osvětlení, které jsou odlišné od charakteristických zón, ve kterých se nacházejí. Pokud není stanoveno jinak, platí pro ně parametry vymezené v rámci daných charakteristických zón.

- Významná veřejná zeleň
 - Okolí kostela sv. Josefa
 - § historizující nebo dekorační svítidla, jednotná pro celou specifickou oblast;
 - § výška světelného místa max. 5 m;
 - § umístění svítidel provést tak, aby nebránila výhledu na kostel;
 - § Nutná povrchová úprava v tmavých odstínech šedé, případně hnědé;
 - Městský park
 - § osvětlení kromě komunikací i přilehlých části zeleně (kvůli bezpečné orientaci);
 - § veřejné osvětlení řešit koncepčně pro celou oblast včetně architekturního osvětlení;
 - § dekorační svítidla, jednotná pro celou specifickou oblast;
 - § výška světelného místa max. 5 m;
 - § umístění světelných tak, aby nedominovaly prostoru, nevytvářely uměle linie apod.;
 - § možnost použití dřevěných stožárů, v případě kovových stožárů nutná povrchová úprava;
 - Seifertovo náměstí
 - § řešení koordinovat s případnými regeneračními zásahy do území (parkové úpravy);
 - § osvětlení pěších komunikací v parku i s přilehlým okolím z orientačních důvodů;
 - § osvětlení obvodových komunikací včetně přisvětlení fasád přilehlých objektů, minimálně prvního nadzemního podlaží (typ 2);
 - § možnost dvou typů osvětlení (obvodových komunikací a samotného parku)
 - § v parkové zeleni možné použít dekorační svítidlo (výška max. 5 m);
 - Veřejná zeleň u sídliště Karla Čapka
 - § řešit v návaznosti na sídliště Za Stadionem, případně na regenerační zásahy;
 - § osvětlení hlavních pěších komunikací včetně schodiště;
 - § výška světelných místa max. 5 m;
 - Veřejná zeleň u ulice Školní
 - § řešit v návaznosti na případné regenerační zásahy;
 - § osvětlení hlavních komunikačních tras a přilehlého okolí z orientačních důvodů;
 - § max. výška světelného místa v parku 5 m;
 - Veřejná zeleň centrální části Bohuslavic (MK2)
 - § osvětlení hlavních pěších komunikací a částečné přisvětlení přilehlých budov min. do 1.NP z orientačních důvodů (vymezení prostoru);
 - § dekorační svítidla;
 - § dekorační typ svítidla výška max. 5 m;
 - § umístění provádět tak, aby byl minimálně ovlivněn výhled na kostel;
 - § možnost použití dřevěných stožárů VO, v případě kovových stožárů nutná povrchová úprava v tmavších odstínech šedé, případně hnědé

- Městská sídliště
 - charakter osvětlení prostoru – kromě komunikací i částečné osvětlení přilehlých veřejných ploch;
 - pro každé sídliště jednotný typ osvětlení.
- Hlavní dopravní tahy
 - Ulice Strážovská A, B, C, Nerudova, Svatoborská A, Pod Kohoutkem A, Boršovská A, Ivana Javora A, Bohuslavice silnice, Nětčická, Brandlova, Václava Bzeneckého, Havlíčkova - výška světelného místa max. 8 m, možnost vyložení svítidla do 1,5 m;
 - Komenského B – výška světelného místa max. 8 m, bez vyložení;
 - Ulice Strážovská A, B, C, Nerudova, Svatoborská A, Pod Kohoutkem A, Boršovská A, Ivana Javora A, Brandlova, Václava Bzeneckého, Havlíčkova – teplota chromatičnosti 4 000 K.
 - místní komunikace Dobrovského A, Palackého A, Jungmannova A, Svatoborská C, Riegrova A - výška světelného místa max. 7 m, bez vyložení;

Podrobné informace jsou uvedeny v tabulce Základního plánu osvětlení.

3.2. Dopravně bezpečnostní parametry osvětlení

Na základě informací z dopravně bezpečnostní analýzy jsou pozemní komunikace zařazeny do tříd osvětlení v souladu normou ČSN EN 13201-2 Osvětlení pozemních komunikací – část 2: Požadavky, 2016. Veřejné prostory a pozemní komunikace jsou podle charakteru a funkce rozděleny do pěti skupin: silnice a místní komunikace pro motorovou dopravu, místní komunikace pro chodce, historický střed, konfliktní oblasti a přechody pro chodce. Podrobné informace jsou uvedeny v tabulce Základního plánu osvětlení.

3.2.1. Silnice a místní komunikace pro motorovou dopravu

Páteřní komunikační síť Kyjova tvoří silnice I. II. i III. třídy. Silnice I. třídy I/54 je dopravně nejvytíženější komunikací v Kyjově. V její střední části mezi křižovatkou z ulic Svatoborskou a křižovatkou s ulicí Havlíčkovou dosahuje intenzita dopravy až 13 000 voz./24 hod. V krajních částech od křižovky z ul. Svatoborskou a na druhé straně v ul. Václava Bzeneckého je intenzita dopravy nižší a pohybuje se mezi 6 000 a 7 000 voz./24 hod. S ohledem na intenzitu dopravy je tato silnice v ulicích Strážovská a Nerudova zařazena do třídy osvětlení M3. Vzhledem k tomu že na západní straně končí tento úsek neosvětlenou příjezdovou komunikací je navrženo pro tuto část adaptační pásmo v celkové délce 250 m, které tvoří úsek 0 m - 150 m označený jako Strážovská A (třída osvětlení M6) úsek 150 m – 250 m (třída osvětlení M5) označený jako Strážovská B. Na silnicích II. třídy (II/422 a II/432) je intenzita dopravy mezi 4 000 až 6 000 voz./den. Všechny ulice, kterými procházejí silnice II. třídy, tedy: Svatoborská, Havlíčkova, Brandlova, Pod Kohoutkem, Boršovská, Ivana Javora a Bohuslavice jsou zařazeny do třídy osvětlení M4. Silnice III. třídy (III/43234) prochází celou ulicí Nečtickou. Intenzita dopravy je zde okolo 3 500 voz./den. Vzhledem k tomu, že vytížení je podobné jako u ulic II. třídy, jezdí zde MHD a prochází zde cyklostezka, je tato komunikace zařazena do třídy osvětlení M4.

Místní komunikace pro motorovou (třída I, II a III) jsou podle intenzity dopravy rozděleny na komunikace s velkou intenzitou dopravy (3 000 až 7 000 voz./den), na komunikace s malou intenzitou dopravy (nižší než 3 000 voz./den). Místní komunikace s vysokou intenzitou dopravy jsou zařazeny do třídy osvětlení M4 a místní komunikace s nízkou intenzitou dopravy do třídy osvětlení M6. U komunikací, kde nelze z geometrických důvodů použít třídu M6, lze při návrhu osvětlení použít třídu osvětlení P4. Komunikace, které slouží jako obslužné komunikace s malou intenzitou dopravy, například v sídlištích, jsou přímo zaříděny do P4.

3.2.2. Místní komunikace pro chodce

Samostatné komunikace pro chodce v parcích, sídlištích nebo v městské zástavbě s vlastním veřejným osvětlením jsou zařazeny do třídy osvětlení P4. Chodníky, které jsou součástí pozemní komunikace pro motorovou dopravu, jsou osvětleny svítidly veřejného osvětlení této pozemní komunikace a jejich zařazení se odvíjí od třídy osvětlení dané pozemní komunikace:

Pozemní komunikace - třída osvětlení M3	chodník - třída osvětlení P3
Pozemní komunikace - třída osvětlení M4	chodník - třída osvětlení P4
Pozemní komunikace - třída osvětlení M5, M6, P4	chodník - třída osvětlení P5

3.2.3. Historický střed

Historický střed je důležitým kulturním a společenským centrem, kde se pořádá řada kulturních akcí a je také hlavním cílem turistů. Z tohoto důvodu jsou komunikace v této části zařazeny do vyšší třídy osvětlení P2 a současně je požadováno dosažení dobrého prosvětlení prostoru odpovídající doplňkové třídě SC5 a omezení oslnění.

3.2.4. Konfliktní oblasti

V rámci rozboru dopravní nehodovosti byla identifikována místa (křižovatky), kde došlo k závažnějším dopravním nehodám. Současně byly identifikovány prostory se smíšeným provozem motorové dopravy a chodců u autobusových nádraží, kde je potenciální nebezpečí středu motorové dopravy chodců. V těchto vybraných místech je navrženo zvýšení třídy osvětlení o jeden stupeň:

křižovatka Strážcovská – Svatoborská – Pod Kohoutkem:	C2	$E_m = 20 \text{ lx}$;
křižovatka Strážcovská – Nerudova – Riegrova	C2	$E_m = 20 \text{ lx}$;
křižovatka Nerudova – Kollárova – Jiráskova:	C2	$E_m = 20 \text{ lx}$;
křižovatka Nerudova – Havlíčkova – J. Bzeneckého:	C2	$E_m = 20 \text{ lx}$;
křižovatka Havlíčkova - Palackého A – Bendlova - U sklepů:	C3	$E_m = 15 \text{ lx}$;
křižovatka Dobrovského A – Urbanova – Újezd:	C3	$E_m = 15 \text{ lx}$;
křižovatka Komenského B – Nádražní – sídliště Zahradní:	C3	$E_m = 15 \text{ lx}$;
Autobusové nádraží (Jiráskova ulice):	C4	$E_m = 10 \text{ lx}$;
Terminál IDS (Nádražní ulice):	C4	$E_m = 10 \text{ lx}$.

3.2.5. Přechody pro chodce

Přechody pro chodce jsou konfliktní oblasti. Jejich průměrná osvětlenost musí být minimálně taková jako je průměrná osvětlenost komunikace na, které se nacházejí. Nesmí být tedy v nejtmaší částí úseku dané komunikace. Pokud je požadavek za přisvětlení přechodů postupuje se při návrhu osvětlení dle dokumentu ministerstva dopravy TKP15. Pro přisvětlení se použijí svítidla se světelnými zdroji s chladně bílým barevným tónem ($T_{cp} > 5 \text{ 300 K}$). V současné době neexistuje žádný legislativní dokument, který by určoval, v jakých případech se přechody osvětlují. Pro posouzení zda přechod osvětlit lze použít následující indikátory: Intenzita dopravy, dopravní nehodovost a přítomnost občanské vybavenosti. Blíže informace o parametrech osvětlení přechodů jsou uvedeny v tabulce Základního plánu osvětlení.

3.3. Omezení rušivého světla

Návrh parametrů pro omezení účinků rušivého světla je proveden v souladu s ČSN EN 12464-2 a ČSN EN 13201-2. Kyjov je středně velké město s historickým středem, kde nejsou ochranná pásma z pohledu ochrany přírody. Z pohledu ochrany před účinky rušivého světla, které se vztahují na veškeré venkovní osvětlení, jsou v rámci Kyjova vymezeny dvě zóny životního prostředí. Zóna E3 s nižšími požadavky na ochranu se týká historické části města, které se využívá pro řadu kulturních a společenských akcí. Ostatní části jsou zařazeny do části E2 se zvýšenými požadavky na ochranu před rušivými účinky venkovního osvětlení. Blíže popis zón je uveden v tab. 1. Podrobné informace jsou uvedeny v tabulce Základního plánu osvětlení.

Tab. 3 Systém zónování venkovního prostředí

Zóna životního prostředí	Okolí	Světelné prostředí	Příklady
E1	Přírodní	Velmi tmavé oblasti	Národní parky a chráněná území
E2	Venkovské	Málo světlé oblasti	Průmyslové a obytné venkovské oblasti
E3	Předměstské	Středně světlé oblasti	Průmyslová a obytná předměstí
E4	Městské	Velmi světlé oblasti	Středy měst a obchodní zóny

3.4. Provozní režimy

Pro Kyjov je navrženo použít pro veřejné osvětlení následující provozní režimy:

Provozní režim A – veřejné osvětlení:

1. zapnutí až 22:00 100%
2. 22:00 až 24:00 75%
3. 24:00 až 04:00 50%
4. 04:00 až vypnutí 100%
5. vypnutí až zapnutí 0%

Provozní režim B – architekturní osvětlení

1. zapnutí až 24:00 100%
2. 24:00 až zapnuto 0%

Provozní režim C – přisvětlení přechodů pro chodce

1. zapnutí $E_{hor} \leq 80 \text{ lx}$ 100% (před veřejným osvětlením)
2. vypnutí společně s VO

4. Parametry architekturního osvětlení

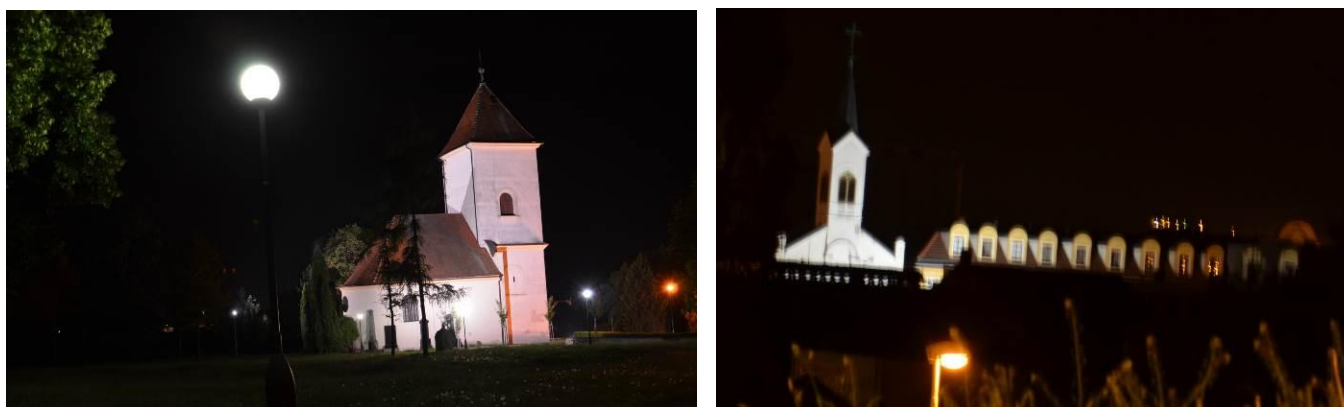
Mezi hlavní památky města, které jsou hodny architekturního osvětlení, bylo stanoveno 5 objektů, které se uplatňují především v dálkových panoramatech a ve vnitřním prostorovém schématu centra města. Jedná se o kostel sv. Josefa (1), radnice na Masarykovo náměstí (2), kostel Nanebevzetí Panny Marie (3), Klvaňovo gymnázium (4), budova Základní umělecké školy (5) a kostel sv. Filipa a sv. Jakuba v Bohuslavicích. V současnosti jsou osvětleny hlavní památky města i kostel v Bohuslavicích. Některé objekty jsou osvětleny zčásti, některé nepřiměřeně.

Kromě vybraných objektů pro architekturní osvětlení je lze osvětlit drobnou architekturu ve veřejné zeleni a na veřejných prostranstvích (např. sochy v zeleni u autobusové zastávky Sídliště Karla Čapka, v městském parku, na nádvoří základní školy, v Bohuslavicích apod.). Osvětlení je vhodné vždy volit s ohledem na VO a na strukturu uměleckého díla, vhodné akcentové osvětlení změnou jasu, případně barvy světla.

Části z vybraných objektů jako jsou věže Radnice, kostela Nanebevzetí Panny Marie a kostela sv. Martina se uplatňují v některých dálkových pohledech, hlavně ze západní strany, nicméně pohledově na sebe nenavazují, nevytvářejí kompaktní a zajímavé panorama, ale ztrácejí se v objemných hmotách zemědělských a průmyslových objektů. Z tohoto důvodu nemá význam svítit tyto objekty pro dálkové pohledy, ale pouze pro pohledy blízké v rámci intravilánu. U těchto pohledů je vhodné zvolit takovou skladbu jasů, aby působily, plasticky. Jasy by se měly pohybovat v rozmezí od 2 cd/m² do 3 cd/m². Pro pohledové plochy by měly být jasy 3 cd/m², pro navazující plochy 2 cd/m². Pro vytvoření přitažlivého urbánního prostoru v nočních hodinách a podpoření zajímavých historických objektů a míst vymezených v rámci analytické části jsou navrženy v následující části parametry architekturního osvětlení.

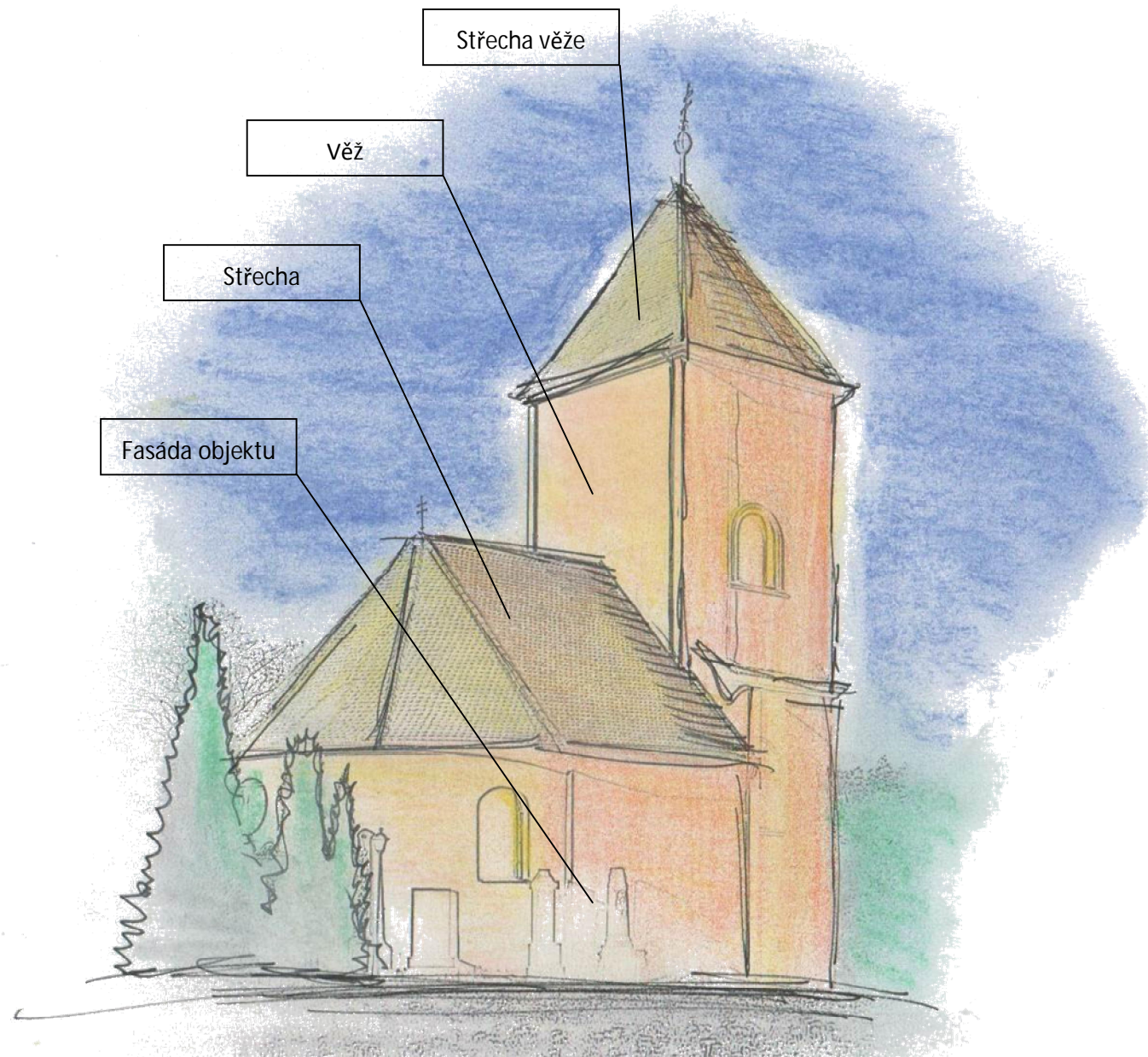


Obrázek 19 Stávající osvětlení radnice a kostela Nanebevzetí P. Marie – radnice osvětlena nerovnoměrně, střecha nemá osvětlení, dominantně osvětleny hodiny, kostel osvětlen pouze z části náměstí, nerovnoměrně



Obrázek 20 Stávající osvětlení kostela sv. Josefa a Klvaňova gymnázia, kostel osvětlen ve vyšším jasu, rovnoměrně, gymnázium má osvětlenou východní část fasády s věží, přisvětlena fasáda budovy severně od kaple

Kaple sv. Josefa (1)

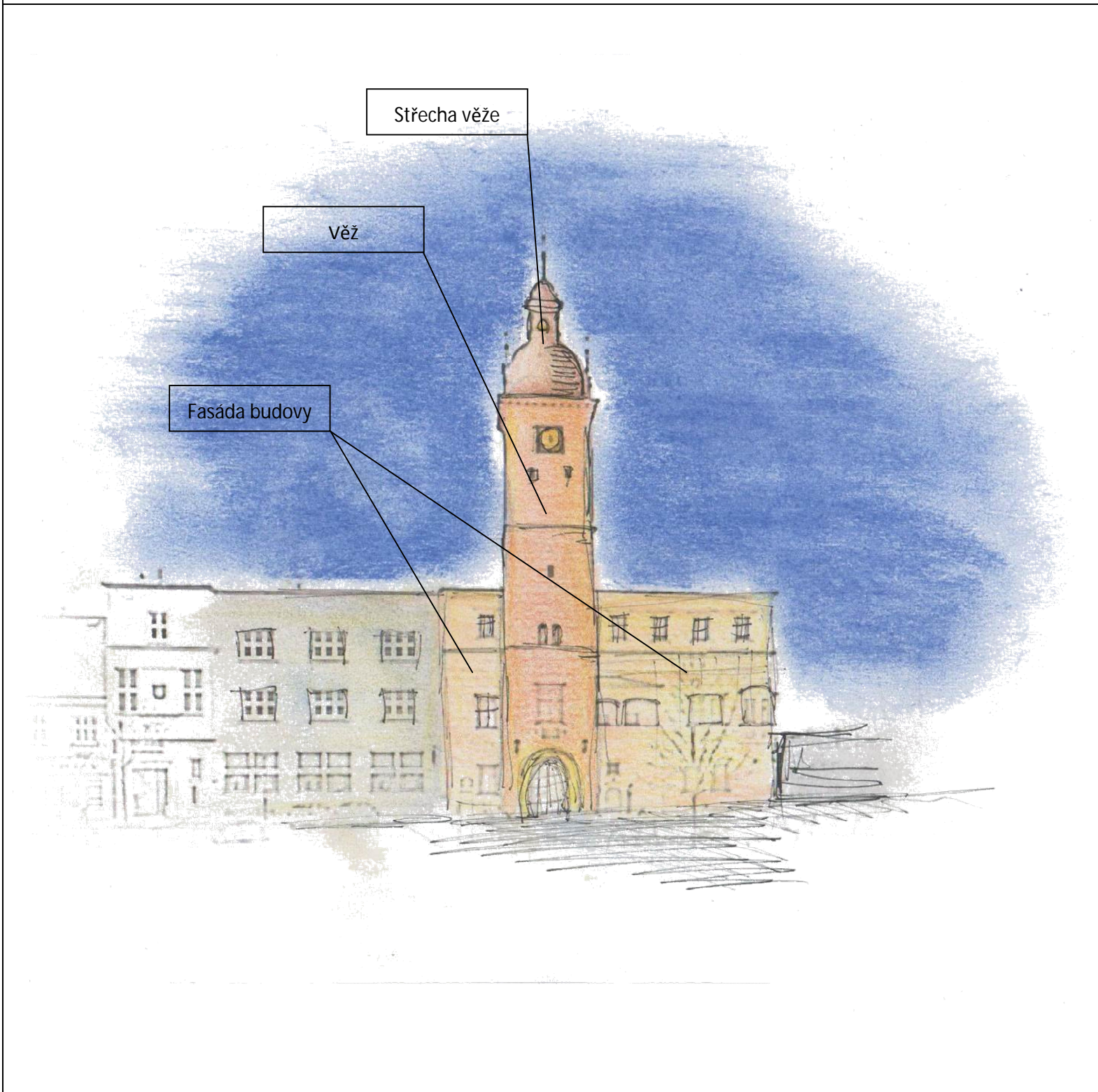


Základní zásady:

- Plošné osvětlení fasády objektu ze všech čtyř stran včetně věže se střechou
- Vyšší jas vůči ostatním objektům města (z důvodu nejvyšší exponovanosti kaple)
- Zabránit nežádoucím stínům z okolní zeleně
- Světelná místa umísťovat tak, aby nebránila výhledům na kapli

Plocha objektu		Světelně technické parametry			
Část objektu	Světová strana	Teplota chromatičnosti T_{cp} (K)	Jas L_m (cd/m ²)	Činitel odrazu ρ (%)	Osvětlenost E_m (lx)
Fasáda objektu	Sever	3 000 K	2,0	60	15,0
	Jih		2,0	60	15,0
	Východ		1,0	60	7,5
Fasáda věže	Východ		1,0	60	7,5
	Sever		2,0	60	15,0
	Západ		3,0	60	20,0
	Jih		2,0	60	15,0
Střecha lodě a věže	východ		1,0	30	15,0
	Sever		2,0	30	30,0
	Západ		3,0	30	45,0
	jih		2,0	30	30,0

Radnice (2)

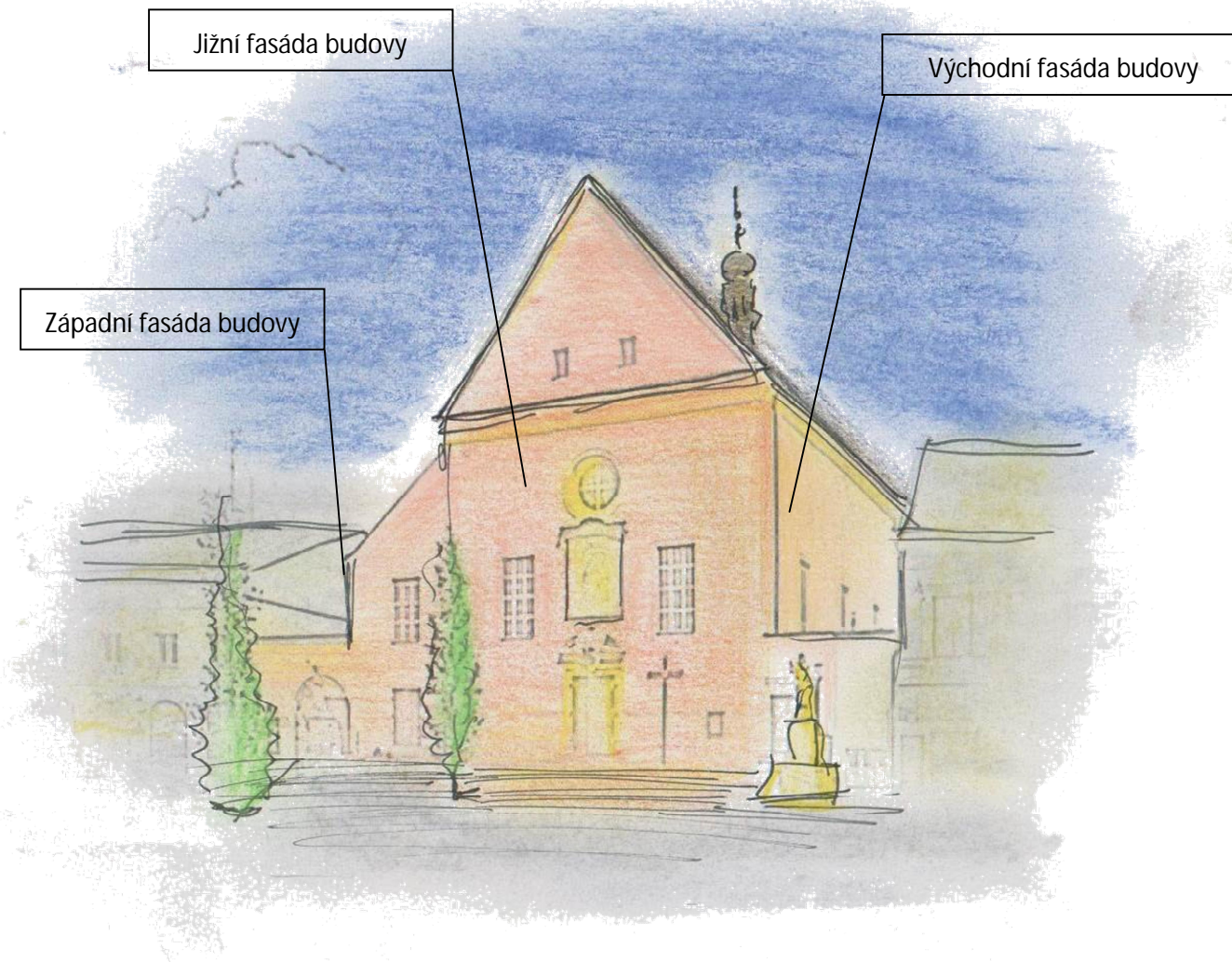


Základní zásady:

- Plošné osvětlení fasády objektu z východní a severní strany včetně věže radnice ze všech čtyřech stran se střechou
- Utlumení stávající osvětlení hodin na věži (rušivý prvek v pohledech na město)
- Vyšší jas (z důvodu exponovanosti budovy na náměstí) vůči okolním objektům
- Světelné body umísťovat tak, aby nebránila průhledu na radnici

Plocha objektu		Světelně technické parametry			
Část objektu	Světová strana	Teplota chromatičnosti T_{cp} (K)	Jas L_m (cd/m ²)	Činitel odrazu ρ (%)	Osvětlenost E_m (lx)
Fasáda budovy	Východ	3 000 K	2,0	60	15,0
	sever		1,0	60	7,5
Fasáda věže	Východ		3,0	60	20,0
	Sever		2,0	60	15,0
	Západ		3,0	60	20,0
	Jih		2,0	60	15
Střecha věže	východ		3,0	15	90
	Sever		1,5	15	45
	Západ	3,0	15	90	
	jih	1,5	15	45	

Kostel Nanebevzetí Panny Marie (3)

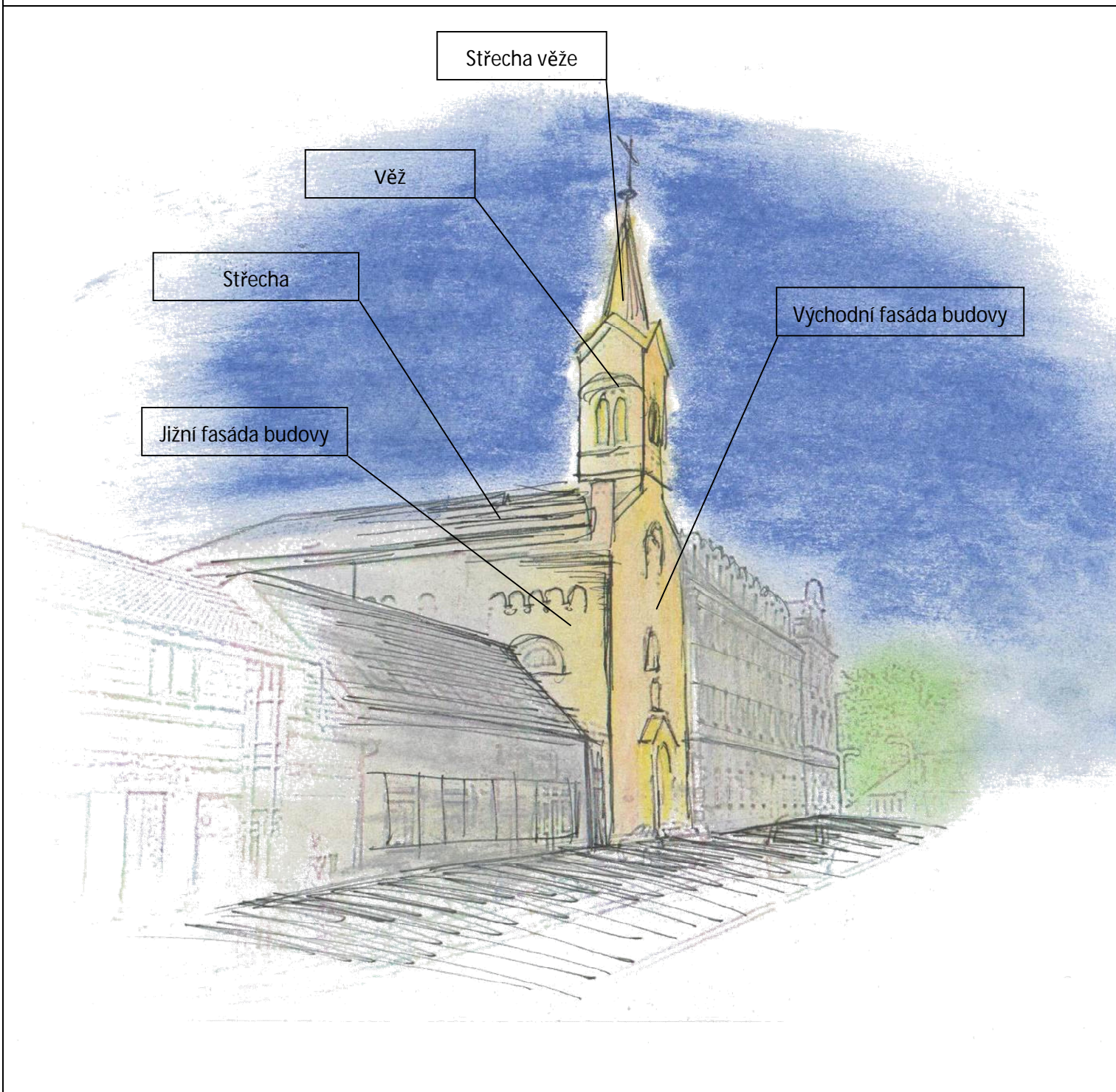


Základní zásady:

- Plošné (rovnoměrné) osvětlení jižní fasády objektu
- mírné přisvětlení západní a východní pohledové strany – především v přední části blíže náměstí – z důvodu vytvoření plasticity objektu
- Vyšší jas jižní fasády než okolních objektů na náměstí – z důvodu podtržení významnosti kostela
- Střecha s věží bez osvětlení (nejedná se exponované pohledové části města)
- Možné akcentní osvětlení vstupního portálu, případně detailů budovy
- Možné osvětlení sochy před vstupem – kontrastní barvou světla, případně jiným jasem

Plocha objektu		Světelně technické parametry			
Část objektu	Světová strana	Teplota chromatičnosti T_{cp} (K)	Jas L_m (cd/m ²)	Činitel odrazu ρ (%)	Osvětlenost E_m (lx)
Fasáda budovy	Jih (včetně štítu)	3 000 K	3,0	50	25,0
	Východ		1,5	50	15,0
	Západ		1,5	50	15,0

Kaple Klvaňova gymnázia (4)

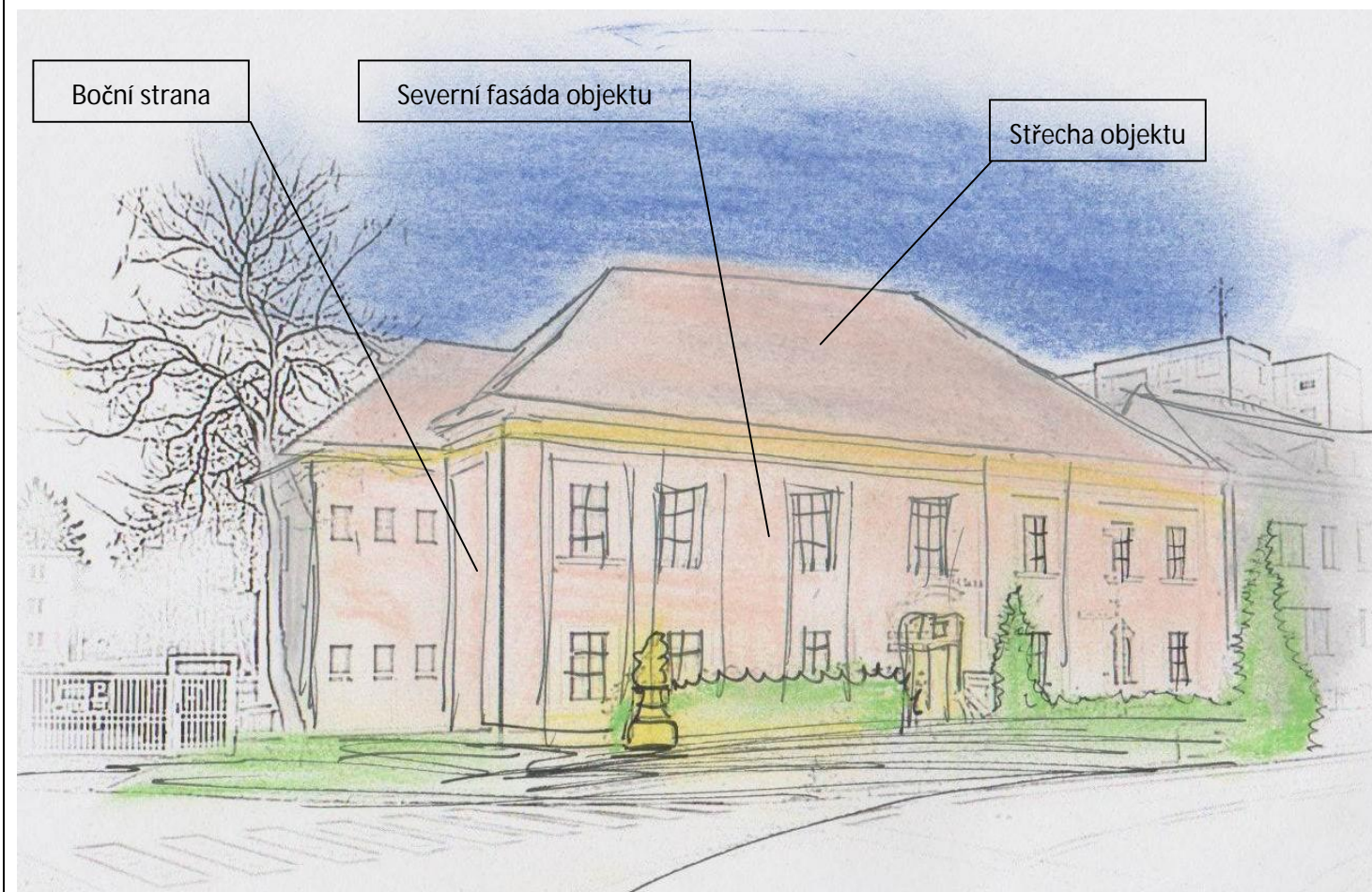


Základní zásady:

- Osvětlení kostelní věže (ze všech čtyř stran)
- Plošné osvětlení východní fasády kaple (vyšší jas než okolní objekty)
- Mírné přisvětlení jižní části fasády (blíže k hlavnímu portálu) z důvodu vytvoření plasticity objektu
- Možné akcentní osvětlení vstupního portálu
- Architekturní osvětlení jiných částí gymnázia není vhodné

Plocha objektu		Světelně technické parametry			
Část objektu	Světová strana	Teplota chromatičnosti T_{cp} (K)	Jas L_m (cd/m ²)	Činitel odrazu ρ (%)	Osvětlenost E_m (lx)
Fasáda budovy	Východ	3 000 K	3,0	60	20,0
	Jih		1,5	60	10,0
Fasáda věže	Východ		3,0	60	20,0
	Sever		1,5	60	10,0
	Západ		3,0	60	20,0
	Jih		1,5	60	10,0
Střecha věže	Východ		3,0	15	90,0
	Sever		1,5	15	45,0
	Západ		3,0	15	90,0
	Jih		1,5	15	45,0
Střecha	Jih	1,5	15	45,0	

Základní umělecká škola (5)

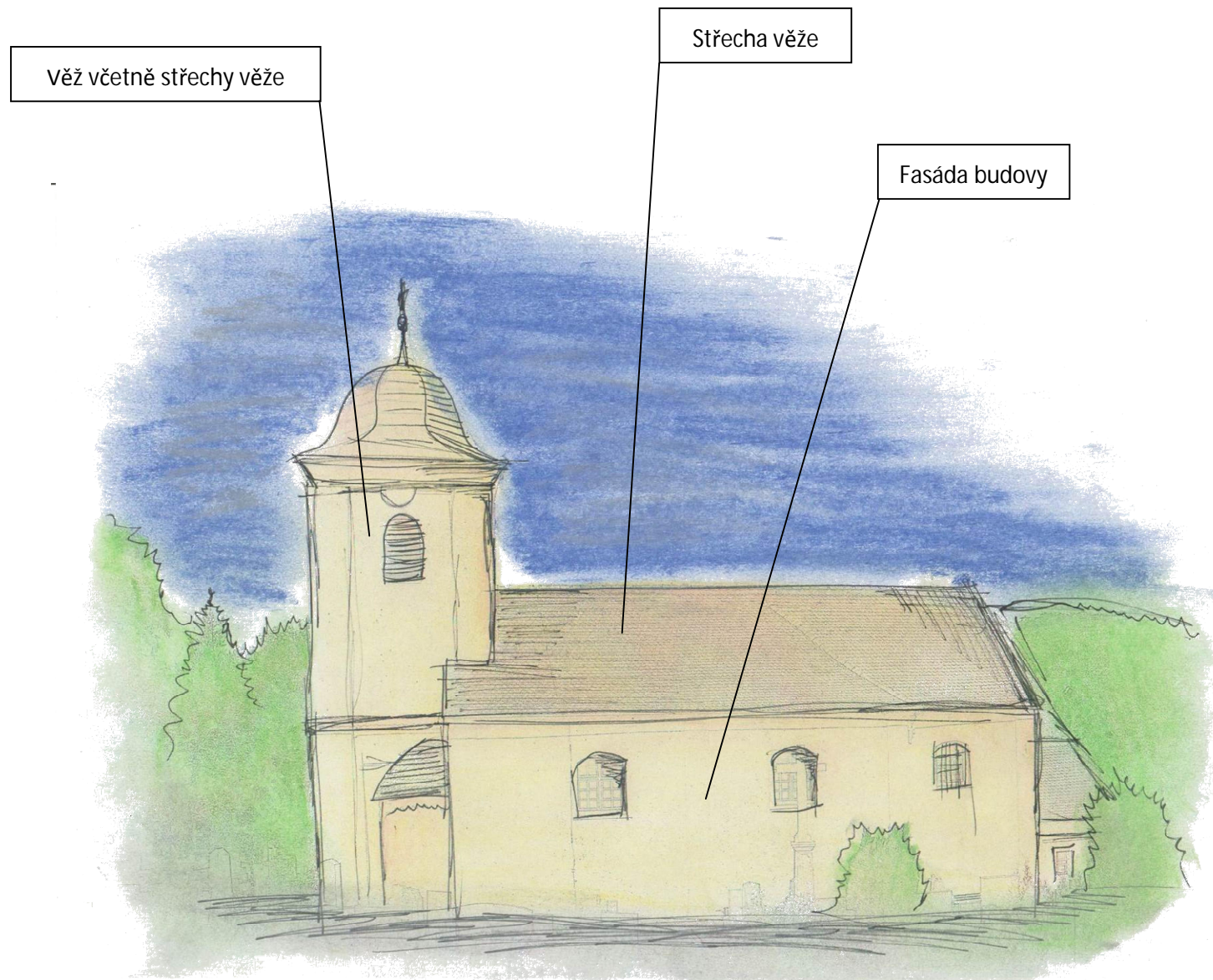


Základní zásady:

- Plošné osvětlení pohledové severní části fasády, přisvětlení bočních stran objektu pro vytvoření plasticity
- Střední jas, o stupeň vyšší než okolní objekty
- Přisvětlení střechy objektu včetně věže (ze všech čtyř stran)
- Možné přisvětlení umělecké sochy před školou
- Možné akcentní osvětlení římsy objektu a vstupního portálu

Plocha objektu		Světelně technické parametry			
Část objektu	Světová strana	Teplota chromatičnosti T_{cp} (K)	Jas L_m (cd/m ²)	Činitel odrazu ρ (%)	Osvětlenost E_m (lx)
Fasáda budovy	Sever	3 000 K	2,0	40	20,0
	Východ		1,0	40	10,0
Věž	Východ		2,0	15	60,0
	Sever		2,0	15	60,0
	Západ		2,0	15	60,0
	Jih		2,0	15	60,0
Střecha	Východ		1,0	25	15
	Sever		1,0	25	15

Kostel sv. Filipa a sv. Jakuba v Bohuslavicích (6)



Základní zásady:

- Plošné osvětlení fasády objektu ze všech čtyř stran včetně věže se střechou
- Střední jas (z důvodu polohy ve vyšších místech, v harmonické vesnické zástavbě v přítmí)
- Zabránit nežádoucím stínům z okolní zeleně
- Světelná místa umísťovat tak, aby nebránila výhledům na kostel

Plocha objektu		Světelně technické parametry			
Část objektu	Světová strana	Teplota chromatičnosti T_{cp} (K)	Jas L_m (cd/m ²)	Činitel odrazu ρ (%)	Osvětlenost E_m (lx)
Fasáda budovy	Severovýchod	3 000 K	2,0	50	15,0
	Severozápad		1,0	50	7,5
	Jihovýchod		1,0	50	7,5
	Jihozápad		2,0	50	15,0
Fasáda věže	Severovýchod		2,0	50	15,0
	Severozápad		1,0	50	7,5
	Jihovýchod		1,0	50	7,5
	Jihozápad		2,0	50	15,0
Střecha věže	Severovýchod		2,0	30	30,0
	Severozápad		1,0	30	15,0
	Jihovýchod		1,0	30	15,0
	Jihozápad		2,0	30	30,0
Střecha	Severovýchod	2,0	30	30,0	
	Jihozápad	2,0	30	30,0	

5. Přílohy

- 5.1. Požadavky na veřejné osvětlení v Kyjově
- 5.2. Výkres č. 1 Základní plán VO, urbanistická část
- 5.3. Výkres č. 2 Základní plán VO, dopravně bezpečnostní část
- 5.4. Výkres č. 3 Základní plán VO, omezení rušivého světla
- 5.5. Zatřídění komunikací

POŽADAVKY NA VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ V KYJOVĚ

POZEMNÍ KOMUNIKACE										PARAMETRY OSVĚTLENÍ					PARAMETRY OSVĚTLOVACÍ SOUSTAVY				
Název	Místní část	Kategorie	Třída	Poznámka	Char. zóna	Specifická oblast	Charakter osvětlení	Úroveň jasů	Teplota chromatičnosti T _{cn} (K)	Index podání barev Ra (-)	Třída osvětlení	Zóna životního prostředí	Výška SM H (m)	Typ svítidla	Povrchová úprava	Provozní režim			
A. POZEMNÍ KOMUNIKACE PRO MOTOROVOU DOPRAVU CHODCE A CYKLISTY																			
B. Němcová	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Bezučova	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Bohuslavice, MK1	Bohuslavice	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Bohuslavice, MK2	Bohuslavice	místní komunikace	x	podél Kyjovky	3	veř. zeleň	typ 2	nizká	≤ 3 000	3 70	P4	E2	max. 5,0	dekorativní	ano	A			
Bohuslavice, silnice	Bohuslavice	silnice	II/432	-	3	dopravní tah	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M4	E2	max. 8,0	technický	ano	A			
Boršovská A	Boršov	silnice	II/432	-	3	dopravní tah	typ 1	nizká	4 000	3 70	M4	E2	max. 8,0	technický	ano	A			
Boršovská B	Boršov	místní komunikace	x	mezi silnicí Boršovskou A a Školní	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Brandlova	Kyjov	silnice	II/422	-	3	dopravní tah	typ 1	nizká	4 000	3 70	M4	E2	max. 8,0	technický	neurčeno	A			
Bukovanská	Boršov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Čelakovského	Kyjov	místní komunikace	x	-	2	ne	typ 2	sřední	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Dobrovského A	Kyjov	místní komunikace	x	mezi Komenského a Palackého	2	ne	typ 2	sřední	≤ 3 000	3 70	M4	E2	max. 7,0	technický	neurčeno	A			
Dobrovského B	Kyjov	místní komunikace	x	mezi Nádražní a Komenského	2	ne	typ 2	sřední	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Dr. Joklka	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Dvořákova	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Fügenerova	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Havlíčkova	Kyjov	silnice	II/432, 422	-	3	dopravní tah	typ 1	nizká	4 000	3 70	M4	E2	max. 8,0	technický	neurčeno	A			
Husova	Kyjov	místní komunikace	x	-	2	ne	typ 2	sřední	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Chmelencec	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Ivana Javora A	Kyjov	silnice	II/432	-	3	dopravní tah	typ 1	nizká	4 000	3 70	M4	E2	max. 8,0	technický	neurčeno	A			
Ivana Javora B	Kyjov	místní komunikace	x	místní komunikace kolmá na silnici II/432	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
J. Uprky	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Jaboučková	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Janáčková	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Jiráskova A	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Jiráskova B	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Jungmannova A	Kyjov	místní komunikace	x	mezi Svatoborská C a Palackého	2	ne	typ 2	sřední	≤ 3 000	3 70	M4	E2	max. 7,0	technický	neurčeno	A			
Jungmannova B	Kyjov	místní komunikace	x	mezi Čelakovského a Svatoborská C	2	ne	typ 2	sřední	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Jurovského	Kyjov	místní komunikace	x	-	2	ne	typ 2	sřední	≤ 3 000	3 70	M5	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Karla Čapka	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	P4	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Křtiny	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	P4	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Křtácká	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	P4	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Květná	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	P4	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Lidická	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	měst. sídliště	typ 2	nizká	≤ 3 000	3 70	P4	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Luzní	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
M. Švabinského	Kyjov	místní komunikace	x	-	2	měst. sídliště	typ 2	sřední	≤ 3 000	3 70	P4	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Masarykovo náměstí	Kyjov	místní komunikace	x	mezi Masarykovo nám. a Dobrovského	1	ne	typ 3	vyšoká	≤ 3 000	3 70	P2+SC4	E3	max. 5,5	dekorativní, historizující	ano	A			
Mezi Mlaty	Kyjov	místní komunikace	x	-	2	ne	typ 2	sřední	≤ 3 000	3 70	M4	E2	max. 8,0	technický	neurčeno	A			
Mezvodí	Kyjov	místní komunikace	x	-	2	ne	typ 2	sřední	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Mlýnská	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Na Trávníkách	Kyjov	místní komunikace	x	-	2	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Nádražní	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 2	sřední	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Náměstí Hrdinů	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	P4	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Nerudova	Kyjov	silnice	I/54	-	3	dopravní tah	typ 2	sřední	4 000	3 70	M3	E2	max. 8,0	technický	neurčeno	A			
Nětčická	Kyjov	silnice	III/43234	-	2	měst. sídliště	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M4	E2	max. 8,0	technický	neurčeno	A			
Palackého A	Kyjov	místní komunikace	x	mezi Dobrovského a Brandlova	2	ne	typ 2	sřední	≤ 3 000	3 70	M4	E2	max. 7,0	technický	neurčeno	A			
Palackého B	Kyjov	místní komunikace	x	mezi Palackého a Újezd	2	ne	typ 2	sřední	≤ 3 000	3 70	P4	E2	4,0	technický	neurčeno	A			
Pod Kohoutkem A	Kyjov	silnice	II/432	mezi Stáňovská C a Boršovská	3	dopravní tah	typ 1	nizká	4 000	3 70	M4	E2	max. 8,0	technický	neurčeno	A			
Pod Kohoutkem B	Kyjov	místní komunikace	x	mezi Svatoborská B a Pod Kohoutkem A	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Pod Lipami	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Pod Vínohrady	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Pod Zvonici	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Polní	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Příční	Kyjov	místní komunikace	x	-	2	ne	typ 2	sřední	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Riegrova A	Kyjov	místní komunikace	x	mezi Nerudova a Svatoborská C	2	ne	typ 2	sřední	≤ 3 000	3 70	M4	E2	max. 7,0	technický	neurčeno	A			
Riegrova B	Kyjov	místní komunikace	x	mezi Nerudova a Dr. Joklka	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M5	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Růžová	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Seifertovo náměstí A	Kyjov	místní komunikace	x	Seifertovo náměstí	3	veř. zeleň	typ 2	nizká	≤ 3 000	3 70	P4	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Seifertovo náměstí B	Kyjov	místní komunikace	x	mezi B. Němcové a Dvořákova	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Sídliště Za Stadionem	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	měst. sídliště	typ 2	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Sídliště Zahradní	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	měst. sídliště	typ 2	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Smetanovo	Kyjov	místní komunikace	x	-	2	ne	typ 2	sřední	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Stražovská A	Kyjov	silnice	I/54	adaptační pásma 0-250m	2	dopravní tah	typ 2	sřední	4 000	3 70	M6*)	E2	max. 8,0	technický	neurčeno	A			
Stražovská B	Kyjov	silnice	I/54	adaptační pásma 150-250m	2	dopravní tah	typ 2	sřední	4 000	3 70	M5	E2	max. 8,0	technický	neurčeno	A			
Stražovská C	Kyjov	silnice	I/54	-	2	dopravní tah	typ 2	sřední	4 000	3 70	M3	E2	max. 8	technický	neurčeno	A			
Stražovská D	Kyjov	místní komunikace	x	za nemocnicí	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Sv. Čecha	Kyjov	místní komunikace	x	-	2,3	ne	typ 2	sřední	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Svatoborská A	Kyjov	silnice	II/422	silnice II/432	3	dopravní tah	typ 1	nizká	4 000	3 70	M4	E2	max. 8,0	technický	neurčeno	A			
Svatoborská B	Kyjov	místní komunikace	x	mezi silnicí II/432 a Pod Kohoutkem B	2,3	ne	typ 1,2	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Svatoborská C	Kyjov	místní komunikace	x	mezi Riegrova A a Jungmannova A	2	ne	typ 2	sřední	≤ 3 000	3 70	M4	E2	max. 7,0	technický	neurčeno	A			
Svatoborská D	Kyjov	místní komunikace	x	mezi Jungmannova A a Masarykovo nám.	1	ne	typ 3	vyšoká	≤ 3 000	3 70	P2+SC4	E3	max. 5,5	dekorativní, historizující	ano	A			
Školní	Boršov	místní komunikace	x	-	3	veř. zeleň	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Trchá	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	P4	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
Tyršova	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	měst. sídliště	typ 2	nizká	≤ 3 000	3 70	P4	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
U Malšinky	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
U Parku	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	M6*)	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A			
U Sklepu	Kyjov	místní komunikace	x	-	3	ne	typ 1	nizká	≤ 3 000	3 70	P4	E2	4						

POZEMNÍ KOMUNIKACE				PARAMETRY OSVĚTLENÍ				PARAMETRY OSVĚTLOVACÍ SOUSTAVY								
Název	Místní část	Kategorie	Třída	Poznámka	Char. zóna	Specifická oblast	Charakter osvětlení	Úroveň jasů	Teplota chromatičnosti T _{cn} (K)	Index podání barev Ra (-)	Třída osvětlení	Zóna životního prostředí	Výška SM H (m)	Typ svítidla	Povrchová úprava	Provozní režim
B. POZEMNÍ KOMUNIKACE PRO CHODCE																
Komunikace v parcích	x	místní komunikace	x	Park u stáionu a u kostela sv. Josefa	2	veř. zeleň	typ 2	nizká	≤ 3 000	≥ 70	P4	E2	4,0 - 5,0	děkoráční, historizující	ano	A
Samostatné chodníky	x	místní komunikace	x	sídlisté, chodníky mezi zastávkou	1	měst. sídlisté	typ 1	nizká	4 000	≥ 70	P4	E2	4,5 - 6,5	technický	neurčeno	A
Chodníky u komunikace M3	x	místní komunikace	x	-	x	x	x	x	dle komunikace M3	≥ 70	P3	E2	osvětlen svítidly pro komunikace M3			
Chodníky u komunikace M4	x	místní komunikace	x	-	x	x	x	x	dle komunikace M4	≥ 70	P4	E2	osvětlen svítidly pro komunikace M4			
Chodníky u komunikace M5, M6 a P4	x	místní komunikace	x	-	x	x	x	x	dle komunikace M5	≥ 70	P5	E2	osvětlen svítidly pro komunikace M5			
C. KONFLIKTNÍ OBLASTI A PŘECHODY PRO CHODCE																
Křížovka 1	Kyjov	silnice	I/54	Stražovská, Pod Kohoutkem.	2	křížovka	typ 2	sřední	4 000	≥ 70	C2	E2	max. 8,0	technický	neurčeno	A
Křížovka 2	Kyjov	silnice	I/54	Stražovská, Nerudova, Riegrova	2	křížovka	typ 2	sřední	4 000	≥ 70	C2	E2	max. 8,0	technický	neurčeno	A
Křížovka 3	Kyjov	silnice	I/54	Nerudova, Jiráskova, Kollářova	2	křížovka	typ 2	sřední	4 000	≥ 70	C2	E2	max. 8,0	technický	neurčeno	A
Křížovka 4	Kyjov	silnice	I/54	Nerudova, V. Bzeneckého,	2	křížovka	typ 2	sřední	4 000	≥ 70	C2	E2	max. 8,0	technický	neurčeno	A
Křížovka 5	Kyjov	silnice	II/422	Havičková, Brandlova, Palackého	2	křížovka	typ 1	nizká	4 000	≥ 70	C2	E2	max. 8,0	technický	neurčeno	A
Křížovka 6	Kyjov	místní komunikace	x	Dobrovského, Urbanova, Ujezd	2	křížovka	typ 2	sřední	≤ 3 000	≥ 70	C3	E2	max. 8,0	technický	neurčeno	A
Křížovka 7	Kyjov	místní komunikace	x	Komenského, Nádražní, stří. Zahradní	2	křížovka	typ 2	sřední	≤ 3 000	≥ 70	C3	E2	max. 8,0	technický	neurčeno	A
Autobusové nádraží	Kyjov	místní komunikace	x	Jiráskova ulice	1	ne	typ 2	nizká	≤ 3 000	≥ 70	C4	E2	max. 6,0	technický	neurčeno	A
Terminál IDS	Kyjov	místní komunikace	x	Nádražní ulice	1	ne	typ 2	nizká	≤ 3 000	≥ 70	C4	E2	max. 6,0	technický	neurčeno	A
Přechody pro chodce u komunikace ME3	x	x	x	-	x	x	x	x	dle komunikace ME3	≥ 70	C3*)	E2	osvětlen svítidly pro komunikace ME3			
Přechody pro chodce u komunikace ME4	x	x	x	-	x	x	x	x	dle komunikace ME4	≥ 70	C4*)	E2	osvětlen svítidly pro komunikace ME4			

*) Pokud u komunikaci M6 nelze vzhledem ke geometrii komunikace použít třídu osvětlení M, použije se třída P4

**) V případě, že má být přechod přisvětlen musí splňovat požadavky podle TKP15. Svítidla pro přisvětlení přechodů jsou samostatně ovládnána a zapínána před VO a vypínána po VO.

TABULKY S PARAMETRY OSVĚTLENÍ

Tab.1 Třídy osvětlení pro komunikace pro motorovu dopravu

Třída osvětlení	Průměrný jas L _m (cd/m ²)	Celková rovnoměrnost U _o (-)	Podélná rovnoměrnost U _l (-)	Prahový přírůstek Tl (%)	Osvětlení okolí SR (-)
M1	2,00	0,40	0,70	10	0,35
M2	1,50	0,40	0,70	10	0,35
M3	1,00	0,40	0,60	15	0,30
M4	0,75	0,40	0,60	15	0,30
M5	0,50	0,35	0,40	15	0,30
M6	0,35	0,35	0,40	20	0,30

Tab. 2 Třídy osvětlení pro konfliktní oblasti

Třída osvětlení	Průměrná osvětlenost E _m (lx)	Rovnoměrnost osvětlenosti U _o (-)
C0	50,0	0,40
C1	30,0	0,40
C2	20,0	0,40
C3	15,0	0,40
C4	10,0	0,40
C5	7,5	0,40

Tab. 3 Třídy osvětlení pro pozemní komunikace pro chodce, vytklisy a pomalou dopravu

Třída osvětlení	Průměrná osvětlenost E _m (lx)	Minimální osvětlenost E _{min} (lx)	Třída osvětlení*)	Minimální poloválcová osvětlenost E _{SC:min} (lx)
P1	15,0	3,00	SC3	5,00
P2	10,0	2,00	SC4	3,00
P3	7,50	1,50	SC5	2,00
P4	5,00	1,00	SC6	1,50
P5	3,00	0,60	SC7	1,00
P6	2,00	0,40	SC8	0,75
P7	nestanoveno	nestanoveno	x	nestanoveno

*) Používá se u pozemních komunikací pro chodce většího významu

Tab. 4 Zóny životního prostředí pro omezení rušivého světla

Zóna životního prostředí	Osvětlenost v úrovni oken		Svítivost v pohledovém směru		Prahový přírůstek		Světelný tok nahoru		Jas	
	E _v (lx) před t _n	E _v (lx) po t _n	I _v (cd) před t _n	I _v (cd) po t _n	TI (%)	ULR (%)	L _n (cd/m ²)	L _s (cd/m ²)	L _o (cd/m ²)	L _o (cd/m ²)
E1	2	0	2 500	0	15	0	0	50	0	50
E2	5	1	7 500	500	15	5	5	400	5	400
E3	10	2	10 000	1 000	15	15	10	800	10	800
E4	25	5	20 000	2 500	15	25	25	1 000	25	1 000

Tab. 5 Parametry osvětlení pro přisvětlení přechodů

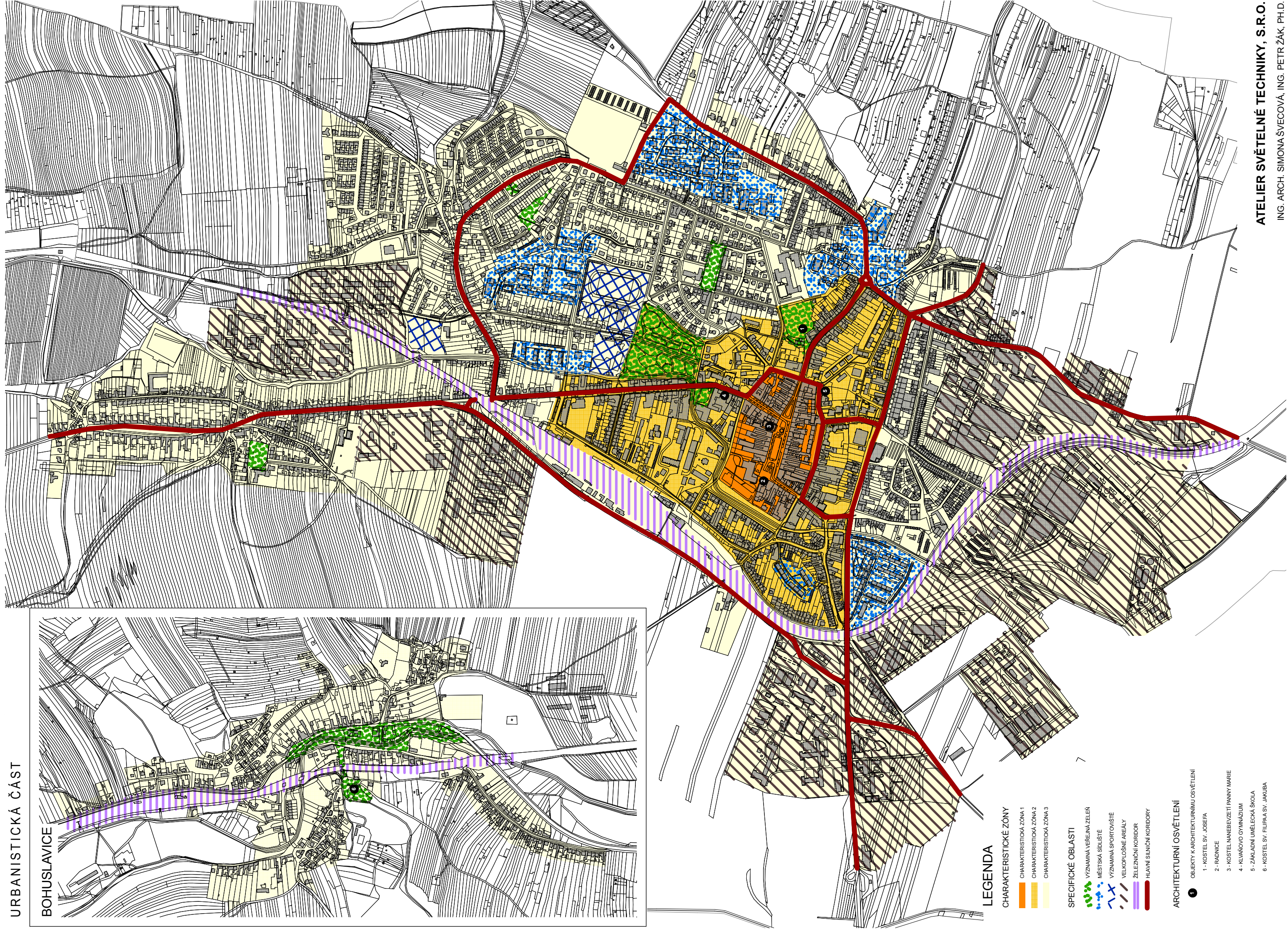
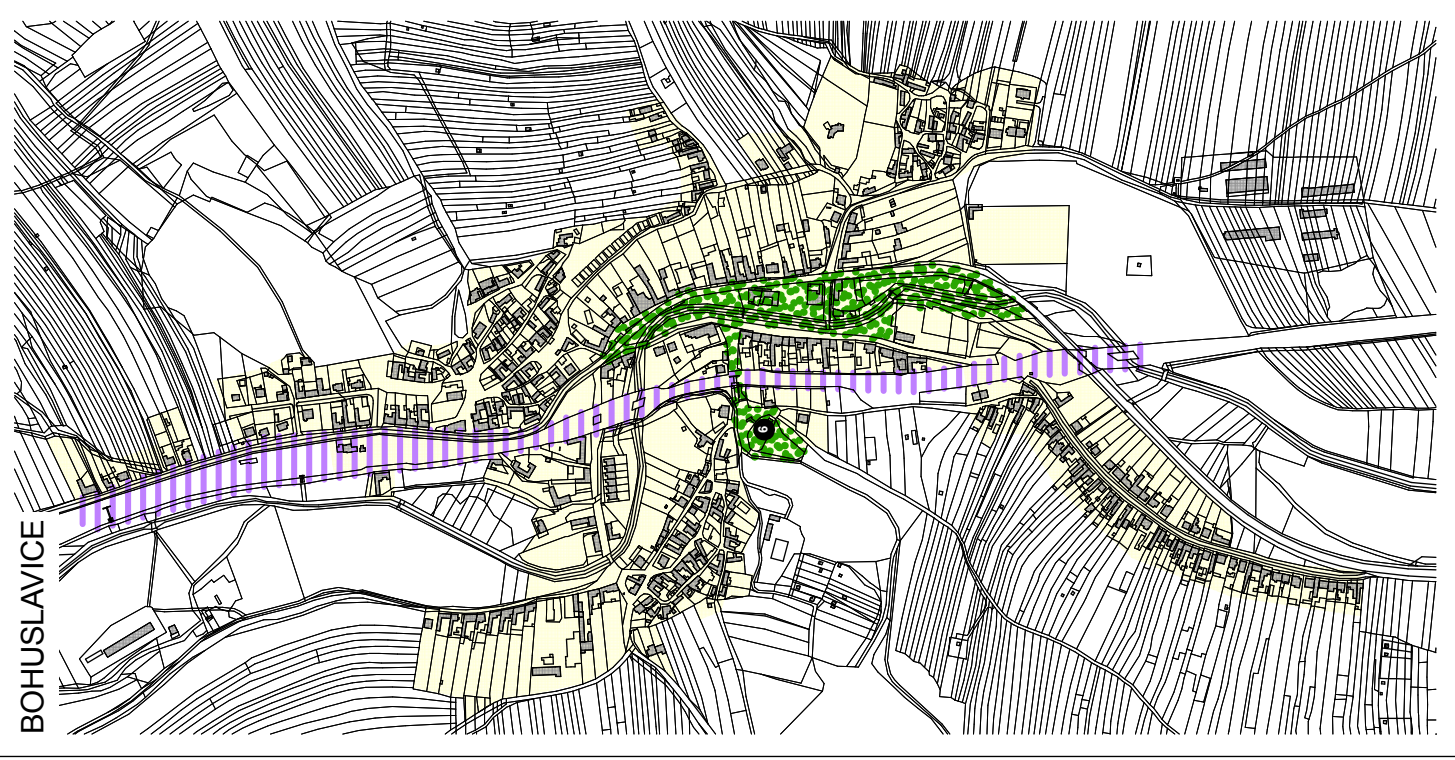
Třída komunikace	Průměrná svislá osvětlenost přechodu E _{v,m} (lx)		Rovnoměrnost osvětlení U _o (-)	Teplota chromatičnosti T _{cp} (K)
	nejnižší	nejvyšší		
	základní	prostor doplňkový		
M3	75	50	200	6 000
M4	50	30	150	
M5	30	20	100	
M6	15	10	50	

Pozn. - Pro třídy osvětlení M1 a M2 se přisvětlení přechodů nezřizuje

KONCEPCE VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ MĚSTA KYJOV - ZÁKLADNÍ PLÁN VO

URBANISTICKÁ ČÁST

BOHUSLAVICE



LEGENDA

CHARAKTERISTICKÉ ZÓNY

- CHARAKTERISTICKÁ ZÓNA 1
- CHARAKTERISTICKÁ ZÓNA 2
- CHARAKTERISTICKÁ ZÓNA 3

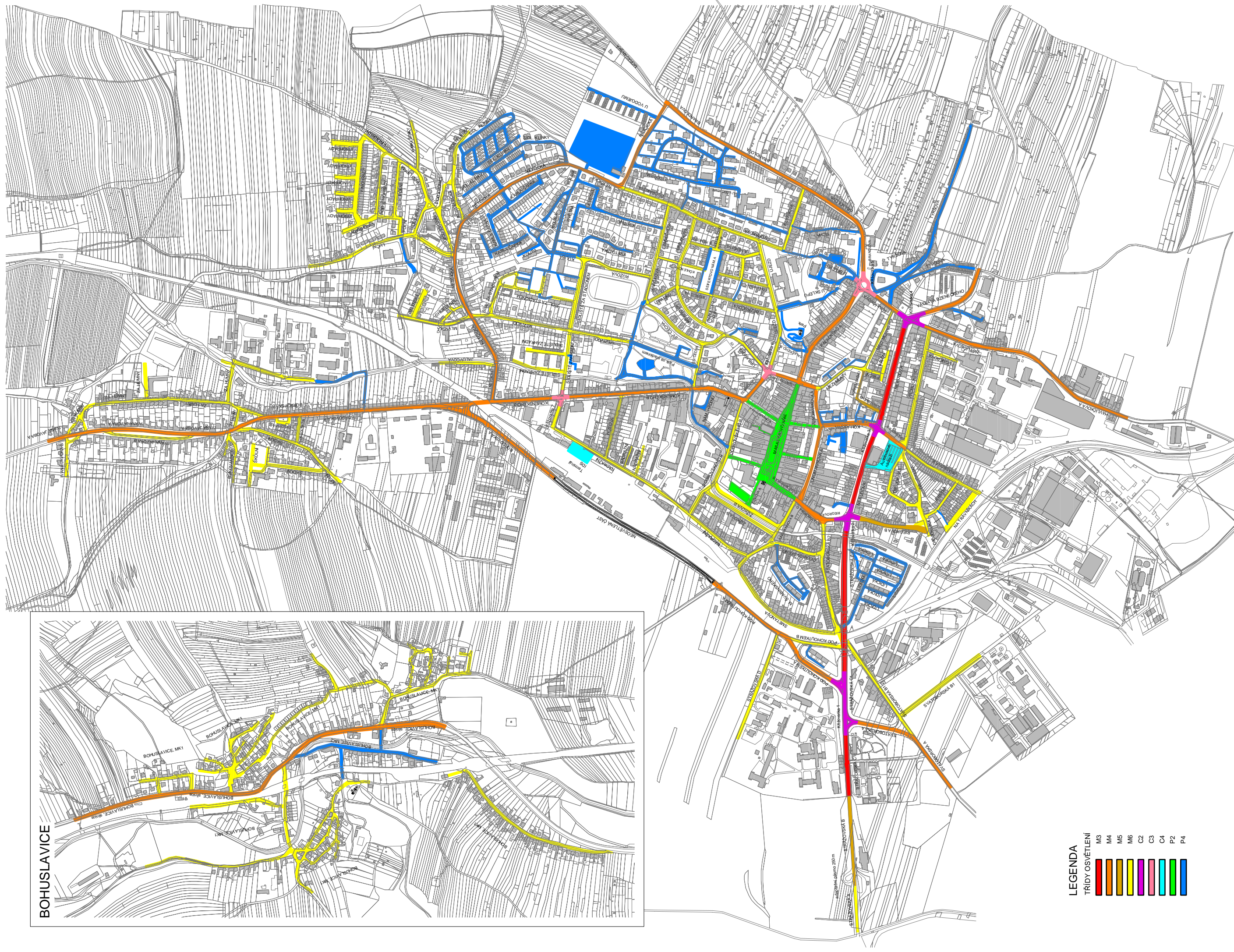
SPECIFICKÉ OBLASTI

- VÝZNAMNÁ VEŘEJNÁ ZELEN
- MĚSTSKÁ SIDLIŠTĚ
- VÝZNAMNÁ SPORTOVISŤE
- VELKOPLOŠNÉ AREÁLY
- ŽELEZNIČNÍ KORIDOR
- HLAVNÍ SILNIČNÍ KORIDORY

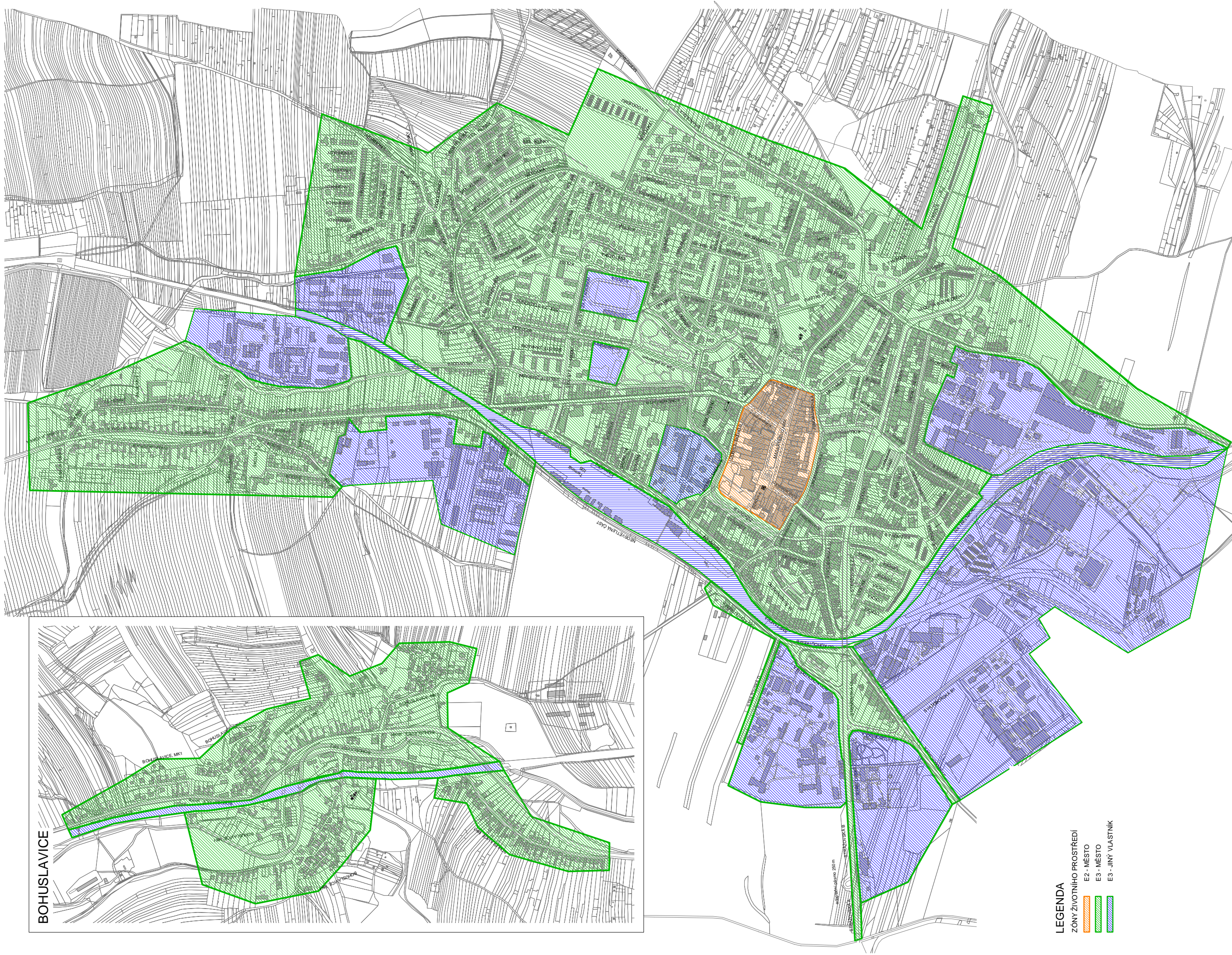
ARCHITEKTURNÍ OSVĚTLENÍ

- OBJEKTY K ARCHITEKTURNÍMU OSVĚTLENÍ
- 1 - KOSTEL SV. JOSEFA
- 2 - RADNICE
- 3 - KOSTEL NANEBEŽETI PANNY MARIE
- 4 - KLVAŇOVO GYMNÁZIUM
- 5 - ZÁKLADNÍ UMELECKÁ ŠKOLA
- 6 - KOSTEL SV. FILIPA A SV. JAKUBA

KONCEPCE VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ MĚSTA KYJOV - ZÁKLADNÍ PLÁN VO
DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ ČÁST



KONCEPCE VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ MĚSTA KYJOV - ZÁKLADNÍ PLÁN VO
OMEZENÍ RUŠIVÉHO SVĚTLA



BOHUSLAVICE

- LEGENDA**
ZÓNY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
E2 - MĚSTO
E3 - MĚSTO
E3 - JINÝ VLASTNÍK

Kyjov, silnice I. třídy I/54: ulice Strážovská, Nerudova

Výběr třídy osvětlení														
Skupiny světelných situací														
Uživatel	Hlavní	Motorová doprava			Velmi pomalá vozidla			Cyklisté			Chodci			
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Další povolený uživatel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Nepovolený uživatel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Typická rychlost hlavního uživatele [km/h]	> 60			> 30 a ≤ 60			> 5 a ≤ 30			Rychlost chůze			
Skupina světelné situace		A1	A2	A3	B1	B2	C1	D1	D2	D3	D4	E1	E2	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Charakteristické parametry														
Konfliktní oblast	Ano						Ne							
	<input type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>							
Složitost zorného pole	Běžná						Velká							
	<input checked="" type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>							
Náročnost navigace	Běžná						Větší než běžná							
	<input checked="" type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>							
Parkující vozidla	Ano						Ne							
	<input type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>							
Riziko kriminality	Běžné						Větší než běžné							
	<input checked="" type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>							
Rozpoznání obličeje	Není potřebné						Potřebné							
	<input checked="" type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>							
Jas okolí	Malý			Střední			Velký							
	<input type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>							
Převládající počasí	Suché						Vlhké							
	<input checked="" type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>							
Stavební opatření ke zklidnění dopravy	Ano						Ne							
	<input type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>							
Směrově rozdělená komunikace	Ano						Ne							
	<input type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>							
Druh křižovatky	Mimoúrovňové						Úrovňové							
	Vzdálenost křižovatek [km]						Hustota [křižovatky/ km]							
	> 3		≤ 3		≥ 3		< 3							
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>							
Intenzita silničního provozu za den	< 4 000		4 000 až 7 000		7 000 až 15 000		15 000 až 25 000							
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>							
Intenzita cyklistického provozu	Běžná						Velká							
	<input checked="" type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>							
Intenzita pěšího provozu	Běžná						Velká							
	<input checked="" type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>							

Shrnutí

Třída osvětlení	M3					C3	
Parametry	L_m (cd/m ²)	U_o (-)	U_i (-)	TI (%)	EIR (-)	E_m (lx)	U_o (-)
	≥ 1,00	≥ 0,4	≥ 0,6	≤ 15	≥ 0,3	≥ 15	≥ 0,4

Kyjov, silnice I/54, II/422,II/423: ulice Svatoborská A, Havlíčkova, Brandlova, Pod Kohoutkem A, Boršovská A, Ivana Javora A, Bohuslavice, V. Bzeneckého

Výběr třídy osvětlení														
Skupiny světelných situací														
Uživatel	Hlavní	Motorová doprava			Velmi pomalá vozidla			Cyklisté			Chodci			
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Další povolený uživatel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Nepovolený uživatel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Typická rychlost hlavního uživatele [km/h]	> 60			> 30 a ≤ 60			> 5 a ≤ 30			Rychlost chůze			
Skupina světelné situace		A1	A2	A3	B1	B2	C1	D1	D2	D3	D4	E1	E2	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Charakteristické parametry														
Konfliktní oblast	Ano						Ne							
	<input type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>							
Složitost zorného pole	Běžná						Velká							
	<input checked="" type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>							
Náročnost navigace	Běžná						Větší než běžná							
	<input checked="" type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>							
Parkující vozidla	Ano						Ne							
	<input type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>							
Riziko kriminality	Běžné						Větší než běžné							
	<input checked="" type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>							
Rozpoznání obličeje	Není potřebné						Potřebné							
	<input checked="" type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>							
Jas okolí	Malý			Střední			Velký							
	<input checked="" type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>							
Převládající počasí	Suché						Vlhké							
	<input checked="" type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>							
Stavební opatření ke zklidnění dopravy	Ano						Ne							
	<input type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>							
Směrově rozdělená komunikace	Ano						Ne							
	<input type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>							
Druh křižovatky	Mimoúrovňové						Úrovňové							
	Vzdálenost křižovatek [km]						Hustota [křižovatky/ km]							
	> 3		≤ 3		≥ 3		< 3							
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>							
Intenzita silničního provozu za den	< 4 000		4 000 až 7 000		7 000 až 15 000		15 000 až 25 000							
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>							
Intenzita cyklistického provozu	Běžná						Velká							
	<input checked="" type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>							
Intenzita pěšího provozu	Běžná						Velká							
	<input checked="" type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>							

Shrnutí

Třída osvětlení	M4					C4	
Parametry	L_m (cd/m ²)	U_o (-)	U_i (-)	TI (%)	EIR (-)	E_m (lx)	U_o (-)
	≥ 0,75	≥ 0,4	≥ 0,6	≤ 15	≥ 0,30	≥ 10	≥ 0,4

Kyjov, silnice III. třídy II/43234: ulice Nečtická

Výběr třídy osvětlení														
Skupiny světelných situací														
Uživatel	Hlavní	Motorová doprava	Velmi pomalá vozidla			Cyklisté			Chodci					
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Další povolený uživatel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Typická rychlost hlavního uživatele [km/h]	Nepovolený uživatel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	> 60	> 30 a ≤ 60	> 5 a ≤ 30	Rychlost chůze										
Skupina světelné situace		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Charakteristické parametry														
Konfliktní oblast	Ano						Ne							
Složitost zorného pole	Běžná						Velká							
Náročnost navigace	Běžná						Větší než běžná							
Parkující vozidla	Ano						Ne							
Riziko kriminality	Běžné						Větší než běžné							
Rozpoznání obličeje	Není potřebné						Potřebné							
Jas okolí	Malý			Střední				Velký						
Převládající počasí	Suché						Vlhké							
Stavební opatření ke zklidnění dopavy	Ano						Ne							
Směrově rozdělená komunikace	Ano						Ne							
Druh křižovatky	Mimoúrovňové						Úrovňové							
	Vzdálenost křižovatek [km]						Hustota [křižovatky/ km]							
	> 3	≤ 3		≥ 3		< 3								
Intenzita silničního provozu za den	< 4 000	4 000 až 7 000		7 000 až 15 000		15 000 až 25 000								
Intenzita cyklistického provozu	Běžná						Velká							
Intenzita pěšího provozu	Běžná						Velká							

Shrnutí

Třída osvětlení	M4					C4	
Parametry	L_m (cd/m ²)	U_o (-)	U_i (-)	TI (%)	EIR (-)	E_m (lx)	U_o (-)
	≥ 0,75	≥ 0,4	≥ 0,6	≤ 15	≥ 0,30	≥ 10	≥ 0,4

Kyjov, místní komunikace s velkou intenzitou dopavy: Dobrovského A, Jiráskova A, Jungmannova A, Komenského B, Kollárova, Palackého A, Riegrova A, Svatoborská C

Výběr třídy osvětlení														
Skupiny světelných situací														
Uživatel	Hlavní	Motorová doprava	Velmi pomalá vozidla			Cyklisté			Chodci					
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Další povolený uživatel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Typická rychlost hlavního uživatele [km/h]	Nepovolený uživatel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	> 60	> 30 a ≤ 60	> 5 a ≤ 30	Rychlost chůze										
Skupina světelné situace		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Charakteristické parametry														
Konfliktní oblast	Ano						Ne							
Složitost zorného pole	Běžná						Velká							
Náročnost navigace	Běžná						Větší než běžná							
Parkující vozidla	Ano						Ne							
Riziko kriminality	Běžné						Větší než běžné							
Rozpoznání obličeje	Není potřebné						Potřebné							
Jas okolí	Malý			Střední				Velký						
Převládající počasí	Suché						Vlhké							
Stavební opatření ke zklidnění dopavy	Ano						Ne							
Směrově rozdělená komunikace	Ano						Ne							
Druh křižovatky	Mimoúrovňové						Úrovňové							
	Vzdálenost křižovatek [km]						Hustota [křižovatky/ km]							
	> 3	≤ 3		≥ 3		< 3								
Intenzita silničního provozu za den	< 4 000	4 000 až 7 000		7 000 až 15 000		15 000 až 25 000								
Intenzita cyklistického provozu	Běžná						Velká							
Intenzita pěšího provozu	Běžná						Velká							

Shrnutí

Třída osvětlení	M4					C4	
Parametry	L_m (cd/m ²)	U_o (-)	U_i (-)	TI (%)	EIR (-)	E_m (lx)	U_o (-)
	≥ 0,75	≥ 0,4	≥ 0,6	≤ 15	≥ 0,30	≥ 10	≥ 0,4

Kyjov, místní komunikace s malou intenzitou dopravy

Výběr třídy osvětlení														
Skupiny světelných situací														
Uživatel	Hlavní	Motorová doprava			Velmi pomalá vozidla			Cyklisté			Chodci			
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Další povolený uživatel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nepovolený uživatel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Typická rychlost hlavního uživatele [km/h]		> 60			> 30 a ≤ 60			> 5 a ≤ 30			Rychlost chůze			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Skupina světelné situace		A1	A2	A3	B1	B2	C1	D1	D2	D3	D4	E1	E2	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Charakteristické parametry														
Konfliktní oblast		Ano					Ne							
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input checked="" type="checkbox"/>							
Složitost zorného pole		Běžná					Velká							
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>							
Náročnost navigace		Běžná					Větší než běžná							
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input checked="" type="checkbox"/>							
Parkující vozidla		Ano					Ne							
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>							
Riziko kriminality		Běžné					Větší než běžné							
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>							
Rozpoznání obličeje		Není potřebné					Potřebné							
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>							
Jas okolí		Malý			Střední				Velký					
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>					
Převládající počasí		Suché					Vlhké							
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>							
Stavební opatření ke zklidnění dopravy		Ano					Ne							
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input checked="" type="checkbox"/>							
Směrově rozdělená komunikace		Ano					Ne							
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input checked="" type="checkbox"/>							
Druh křižovatky		Mimoúrovňové					Úrovňové							
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input checked="" type="checkbox"/>							
Intenzita silničního provozu za den		< 4 000			4 000 až 7 000			7 000 až 15 000			15 000 až 25 000			
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			
Intenzita cyklistického provozu		Běžná					Velká							
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>							
Intenzita pěšího provozu		Běžná					Velká							
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>							

Shrnutí

Třída osvětlení	M6					P4	
Parametry	L_m (cd/m ²)	U_o (-)	U_l (-)	TI (%)	EIR (-)	E_m (lx)	E_{min} (lx)
	≥ 0,35	≥ 0,35	≥ 0,40	≤ 20	≥ 0,30	≥ 5,00	≥ 1,00

Kyjov, místní komunikace pro chodce

Výběr třídy osvětlení														
Skupiny světelných situací														
Uživatel	Hlavní	Motorová doprava			Velmi pomalá vozidla			Cyklisté			Chodci			
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Další povolený uživatel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nepovolený uživatel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Typická rychlost hlavního uživatele [km/h]		> 60			> 30 a ≤ 60			> 5 a ≤ 30			Rychlost chůze			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Skupina světelné situace		A1	A2	A3	B1	B2	C1	D1	D2	D3	D4	E1	E2	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Charakteristické parametry														
Konfliktní oblast		Ano					Ne							
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>							
Složitost zorného pole		Běžná					Velká							
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>							
Náročnost navigace		Běžná					Větší než běžná							
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>							
Parkující vozidla		Ano					Ne							
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>							
Riziko kriminality		Běžné					Větší než běžné							
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>							
Rozpoznání obličeje		Není potřebné					Potřebné							
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>							
Jas okolí		Malý			Střední				Velký					
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>					
Převládající počasí		Suché					Vlhké							
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>							
Stavební opatření ke zklidnění dopravy		Ano					Ne							
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input checked="" type="checkbox"/>							
Směrově rozdělená komunikace		Ano					Ne							
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input checked="" type="checkbox"/>							
Druh křižovatky		Mimoúrovňové					Úrovňové							
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>							
Intenzita silničního provozu za den		< 4 000			4 000 až 7 000			7 000 až 15 000			15 000 až 25 000			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			
Intenzita cyklistického provozu		Běžná					Velká							
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>							
Intenzita pěšího provozu		Běžná					Velká							
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input checked="" type="checkbox"/>							

Shrnutí

Třída osvětlení	P4	
Parametry	E_m (lx)	E_{min} (-)
	≥ 5,0	≥ 1,0

Kyjov, historický střed města: Masarykovo náměstí, Svatoborská A, Komenského A, Žižkova A

Výběr třídy osvětlení													
Skupiny světelných situací													
Uživatel	Hlavní	Motorová doprava	Velmi pomalá vozidla			Cyklisté			Chodci				
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Další povolený uživatel	Motorová doprava	Velmi pomalá vozidla			Cyklisté			Chodci				
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Nepovolený uživatel	Motorová doprava	Velmi pomalá vozidla			Cyklisté			Chodci				
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Typická rychlost hlavního uživatele [km/h]		> 60	> 30 a ≤ 60			> 5 a ≤ 30			Rychlost chůze				
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skupina světelné situace		A1	A2	A3	B1	B2	C1	D1	D2	D3	D4	E1	E2
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Charakteristické parametry													
Konfliktní oblast	Ano						Ne						
	<input type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>						
Složitost zorného pole	Běžná						Velká						
	<input checked="" type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>						
Náročnost navigace	Běžná						Větší než běžná						
	<input checked="" type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>						
Parkující vozidla	Ano						Ne						
	<input checked="" type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>						
Riziko kriminality	Běžné						Větší než běžné						
	<input checked="" type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>						
Rozpoznání obličeje	Není potřebné						Potřebné						
	<input type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>						
Jas okolí	Malý				Střední				Velký				
	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>				<input checked="" type="checkbox"/>				
Převládající počasí	Suché						Vlhké						
	<input checked="" type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>						
Stavební opatření ke zklidnění dopravy	Ano						Ne						
	<input type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>						
Směrově rozdělená komunikace	Ano						Ne						
	<input type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>						
Druh křižovatky	Mimoúrovňové						Úrovňové						
	Vzdálenost křižovatek [km]						Hustota [křižovatky/ km]						
	> 3			≤ 3			≥ 3			< 3			
	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			
Intenzita silničního provozu za den	< 4 000			4 000 až 7 000			7 000 až 15 000			15 000 až 25 000			
	<input checked="" type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			
Intenzita cyklistického provozu	Běžná						Velká						
	<input type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>						
Intenzita pěšího provozu	Běžná						Velká						
	<input type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>						

Shrnutí

Třída osvětlení	P2		SC4
Parametry	E_m (lx)	E_{min} (lx)	$E_{sc,min}$ (lx)
	≥ 10,0	≥ 2,0	≥ 3,0