



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

MĚSTOKLATOVY



Koncepce veřejného osvětlení ve městě Klatovy

1 Základní plán veřejného osvětlení

1.A Analytická část

TEXTOVÁ ČÁST

ATELIER\



Actispro Light

04/2020 - 08/2021



1 ZÁKLADNÍ PLÁN VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ

1.A Analytická část

Úvod

Identifikační údaje

Název dokumentace: **KONCEPCE VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ MĚSTA KLATOV**

Část dokumentace: **1 ZÁKLADNÍ PLÁN VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ**

1.A Analytická část

Objednatel: **Město Klatovy**

Zhotovitel: **ATELIER L s.r.o., IČ 25056476** ve spolupráci s **Actispro Light s.r.o., IČ 04527241**

Zpracovatelé Ing. Pavel Langer ATELIER L s.r.o. AI ČKAIT 0001255

Ing. Kamil Hořejš ATELIER L s.r.o. AI ČKAIT 0008353

Ing. Mirza Hadžiosmanovič Actispro Light s.r.o.

Jiří Hochman Actispro Light s.r.o.

Ing. Tomáš Maixner Actispro Light s.r.o.

Ing. arch. Jana Langerová ATELIER L s.r.o. AA ČKA 01462

Spolupracovníci Ing. arch. Markéta Hugová ATELIER L s.r.o.

Ing. arch. Lukáš Vacek, Ph.D. ATELIER L s.r.o. AA ČKA 04043

Ing. arch. Lukáš Kopp ATELIER L s.r.o.

Ing. Jaroslav Jelínek ATELIER L s.r.o.

Olga Jaklová ATELIER L s.r.o.

Datum zpracování duben 2020 – srpen 2021

Zadávací podmínky

Cílem analytické části je zjistit a vyhodnotit současný stav území. Analýza podkladů, průzkumů a jejich vyhodnocení a komplexní posouzení hledisek architektonicko-urbanistických, dopravně bezpečnostních, environmentálních a vyhodnocení výsledků dotazníkového šetření budou východisky pro návrh základního plánu veřejného osvětlení města Klatovy.



Členění analytické části 1.A

Kapitola	Obsah	str.
	Úvod analytické části	1
1.A.1	Architektonicko-urbanistická analýza (dálkové a blízké pohledy, funkční struktura)	4
	Úvod	4
1.A.1.1	Historický a urbanistický vývoj města a sídel ve správním území Klatovy	6
1.A.1.2	Zasazení města v krajině, dálkové a blízké pohledy	15
1.A.1.3	Symbolické objekty a prostranství	23
1.A.1.4	Charakteristické zóny (struktury zástavby a využití území)	33
1.A.1.5	Veřejná prostranství a komunikační síť	55
1.A.1.6	Typologie komunikací	60
1.A.1.7	Stručná historie veřejného osvětlení	66
1.A.2	Dopravně bezpečnostní analýza (struktura komunikací, intenzita dopravy, nehodovost)	
	Úvod	72
1.A.2.1	Struktura komunikací	74
1.A.2.2	Intenzity dopravy	86
1.A.2.3	Přechody pro chodce a přejezdy pro cyklisty	90
1.A.2.4	Dopravní nehodovost	94
1.A.2.5	Kriminalita ve veřejných prostranstvích	98
1.A.3	Environmentální analýza (rušivý vliv na obyvatele, řidiče, vzhled města)	101
1.A.4	Dotazníkové šetření a vyhodnocení	117

Podklady

- Strategický plán rozvoje města Klatov 2017 – 2025, KPMG Česká republika s.r.o., 19. 9. 2017
- mapa městské památkové zóny
- ÚP Klatovy ve znění po změně č. 1, Aulík Fišer architekti s.r.o. 04/2019
- celková situace vytyčení VO
- passport lamp
- databáze přechodů
- fotodokumentace lamp
- passport komunikací
- místa s vyšší kriminalitou
- data z geoportálu plzeňského kraje – přírodní parky, ÚSES, dopravní a technická infrastruktura, přírodní plochy, silniční doprava, kolejová doprava, vodovody a kanalizace, specifický rozvoj, objektová mapa povrchové situace, vektorová katastrální mapa



- územní studie veřejných prostranství - ÚS 1 Klatovy - HRADEBNÍ OKRUH, ÚS 3 Klatovy - PLÁNICKÉ PŘEDMĚSTÍ, ÚS 6 Klatovy – JIH, ÚS 6 Klatovy – SEVER, ÚS 24 Klatovy - ÚDOLÍ DRNOVÉHO POTOKA
- dopravní nehodovost rok 2018 a 2019 (otevřená data Policie ČR)
<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>
- výsledky dotazníkových šetření
- intenzity dopravy: otevřená data sčítání ŘSD 2016 (zahrnuje úseky silnic I. a II. třídy)



1 ZÁKLADNÍ PLÁN VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ

1.A Analytická část

1.A.1 Architektonicko-urbanistická analýza

OBSAH		strana
Textová část		
	Úvod	4
1.A.1.1	Historický a urbanistický vývoj města a sídel ve správním území Klatovy	6
1.A.1.2	Zasazení města v krajině, dálkové a blízké pohledy	15
1.A.1.3	Symbolické objekty a prostranství	23
1.A.1.4	Charakteristické zóny (struktury zástavby a využití území)	33
1.A.1.5	Veřejná prostranství a komunikační síť	55
1.A.1.6	Typologie komunikací	60
1.A.1.7	Stručná historie veřejného osvětlení	66
Přílohy Grafická část		
k oddílu:		měřítko
1.A.1.1	G.1 Příběh místa – 1837	1:20 000
	G.2 Příběh místa – 1870	1:20 000
	G.3 Příběh místa – 1954	1:20 000
	G.4 Příběh místa – 1960-1970 – plošná asanace	1:20 000
	G.5 Příběh místa – 1989	1:20 000
	G.1 Příběh místa – 2020	1:20 000
	G.1 Příběh místa – postupný růst	1:20 000
1.A.1.2	G.1 Terénní konfigurace území	1:20 000
	G.2 Viditelnost střešní krajiny z vyhlídkových míst	1:20 000
	G.3 Viditelnost veřejného osvětlení z vyhlídkových míst	1:20 000
1.A.1.3	G.1 Významné stavby a dominanty	1:20 000
	G.2 Významné prostory	1:20 000
	G.3 Viditelnost věží z ulic a parků	1:20 000
	G.4 Pohledy na významné stavby a dominanty	23 listů 1:1 000
1.A.1.4	G.1 Charakteristické zóny (dle struktury zástavby)	1:20 000
	G.2 Charakteristické zóny (dle využití území)	1:20 000
	G.3 Stabilizovaná a zastavitelná území (dle platného územního plánu)	1:20 000
1.A.1.5	G.1 Typologie veřejných prostranství	1:20 000
	G.2 Urbanistický význam veřejných prostranství	1:20 000
	G.3 Struktura zástavby v okolí veřejných prostranství	1:20 000
	G.4 Typická šířka veřejných prostranství	1:20 000
1.A.1.6	G.1 Typologie komunikací – příčné řezy	17 listů 1:200



Přílohy Databázová část (tabulky)

k oddílu:

1.A.1.3	T.1	Významné stavby a dominanty	xls
1.A.1.4	T.1	Charakteristické zóny	xls
1.A.1.5	T.1234	Veřejná prostranství a komunikační síť – kontingenční tabulka	xls
	T.1	Typologie veřejných prostranství	list
	T.2	Urbanistický význam veřejných prostranství	list
	T.3	Struktura zástavbyv okolí veřejných prostranství	list
	T.4	Typická šířka veřejných prostranství	list

Úvod

Cílem architektonicko-urbanistické analýzy je komplexní posouzení hodnot a podmínek území v kontextu širších vztahů, historického vývoje města a sídel, kulturního dědictví míst, prostorového uspořádání města a krajiny.

Vyhodnocení architektonicko-urbanistické analýzy je jedním ze základních podkladů pro návrh parametrů veřejného osvětlení města Klatovy.



1.A.1.1 Historický a urbanistický vývoj města

OBSAH

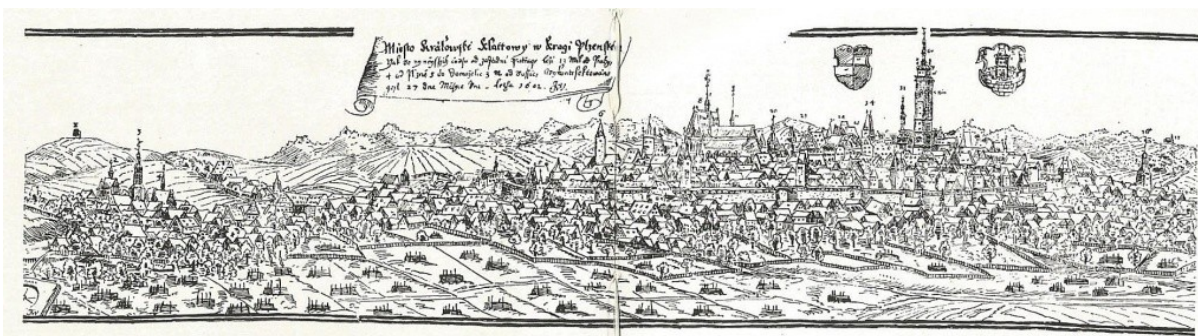
1.A.1.1 Historický a urbanistický vývoj města.....	6
1.A.1.1.1 Stručný historický a urbanistický vývoj města Klatovy a sídel na území Klatov.....	6
1.A.1.1.2 Minulost a současnost.....	13
1.A.1.1.3 Seznam příloh k oddílu 1.A.1 Urbanistický a historický vývoj města.....	14
1.A.1.1.4 Zdroje.....	14

1.A.1.1.1 Stručný historický a urbanistický vývoj města Klatovy a sídel na území Klatov

Osídlení na území Klatov je doloženo archeologickými nálezy už v střední době kamenné.

Předchůdcem města Klatov byla stejnojmenná trhoví ves doložená roku 1253 jako majetek Soběhrda z Drslaviců v místě Pražského předměstí severně od města. O významu této vsi svědčí existence rotundy sv. Jiří z 11. století a kostely sv. Jakuba a sv. Michala, které ukazuje veduta z roku 1602.

Mimořádnou kumulaci sakrálních staveb někdejších starých Klatov po roce 1300 doplnil ještě velký areál dominikánů s kostelem sv. Vavřince, situovaný mezi starou vsí a novým městem. Klášter s kostelem byl roku 1419 zničen husity a později vznikl na jeho místě blok domů (Na Rybníčkách).



Obr. 1.1 veduta Klatov z roku 1602

Královské město Klatovy založil Přemysl Otakar II. kolem roku 1260. Důvodem této lokace byla potřeba získání strategické mocenské opory při bavorských hranicích, ovládající celou Klatovskou kotlinu, otevřenou směrem k horám. Procházela tudy významná cesta, spojující Prahu a Starý Plzenec (později Plzeň) s bavorským Straubingem a Pasovem, výhodou byla blízkost západní hranice českého státu a v neposlední řadě tudy protékal Drnový potok vlévající se nedaleko do řeky Úhlavy. Město bylo postaveno na „zelené louce“, jižně od staré trhoví vsi Klatova. Aby nebyla dvě sídla stejného názvu, jejich názvy se pomnožně spojily a začalo se mluvit (i psát) o Klatové či Klatově. Od 15. století se po reformách v nové spisovné češtině ustálil nový slovní název – Klatovy.

Při založení města byla vybudována mlýnská stoka (celkově cca 5 km) s vodárenskou věží a mlýny, aby město mělo zdroj pitné vody. Část trasy byla využita v mezihradebním prostoru jako vodní příkop. Prvotní dřevěný vzhled nově založeného města byl zničen celkovým devastujícím požárem v roce 1288.

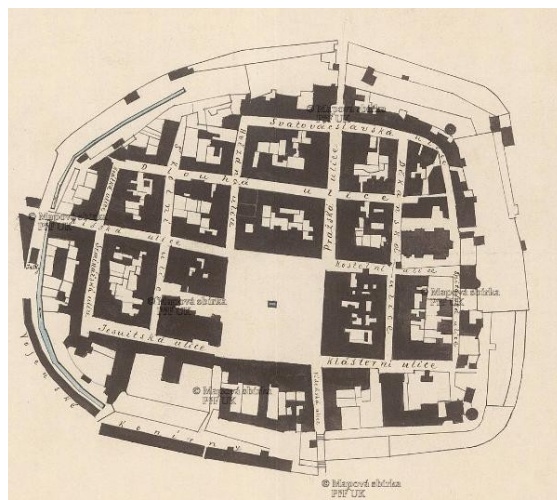


Nové město zaujalo vyvýšenou polohu výběžku svažitého terénu nad Drnovým potokem. Tvar této neprave ostrožny také podmínil obvod nového města, zvláště na jihozápadní straně.

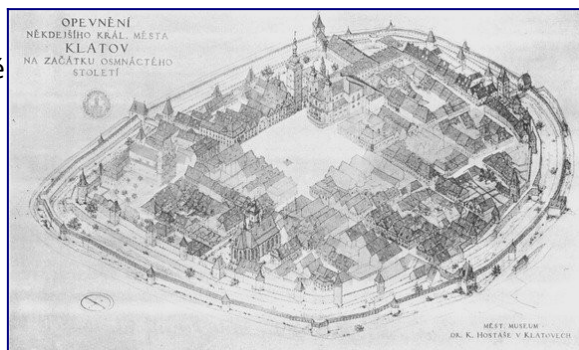
Na nepravidelně oválné ploše města, od počátku zajišťované mohutným opevněním, byl vztyčen vzácně pravidelný šachovnicový půdorys, jehož severo-jihní osu vytvořila Pasovská cesta, z níž uprostřed vybíhala v pravém úhlu podélná osa, směřující k západu směrem na Kdyni a v téže době založené Domažlice. V závislosti na tomto křížení se čtvercové náměstí dostalo do značně excentrické, jižním směrem vysunuté polohy, neboť důsledně dodržaná šachovnicová osnova připouštěla jen koutové napojení ulic na náměstí.

Zatímco na jižní straně města dosahují parcely domů na náměstí a v navazujících ulicích (Jezuitská/Balbínova, Gymnaziální/Plánická) přímo ke hradbám, na ostatních stranách města následují za náměstím vždy dvě paralelní ulice. V rámci k severu se svažující plochy města ovšem náměstí zaujalo hierarchicky významnější polohu na jeho téměř nejvyšším místě.

Klatovy charakterizují velmi široké domovní parcely, široké průměrně 19m. Šířkovou parcelaci sem zřejmě přinesli první kolonisté, pocházející pravděpodobně z Pasovska a z Bavor. Farní chrám Narození Panny Marie zaujal tak vůči náměstí poněkud netypickou polohu, neboť byl umístěný na samý východní okraj města, ke hradbám.



Obr. 1.3 Klatovy uvnitř starých hradeb



Obr. 1.2 Opevnění města Klatov na začátku osmnáctého století

Důležitou dominantou nového města se zřejmě stal i královský hrad, jehož existence ovšem netrvala dlouho. Určitá atypičnost Klatov spočívá i v tom, že přes pravoúhlé křížení hlavních tranzitních ulic byla východní (Křížová) ulice slepá.

Z města vedly jen tři brány: severní Klášterská na konci Pražské ulice, západní Špitálská na konci Říšské ulice (kpt. Jaroše) a jižní Lubská na konci Vídeňské ulice. Na východní, z hlediska městské obrany nejohroženější straně města, brána nebyla též proto, že na Horažďovice se zřejmě vždy odpojovala k jihovýchodu až za Vídeňským předměstím.

Od 2. poloviny 15. století se po pohusitské stagnaci obnovila prosperita města, které počátkem 16. století náleželo mezi deset nejvýznamnějších českých měst a v roce 1540 zaujalo pozici sedmého nejbohatšího města v Čechách. V polovině 16. století se zámožnost města projevila výstavbou honosné nové radnice na západním konci jižní strany náměstí, zdůrazněné 81 m vysokou městskou



věží a zvonící – Černou věží, která se stala hlavní dominantou, již město dosud (kromě hradebních věží) nemělo. Při městském chrámu Narození Panny Marie pravděpodobně existovala vždy jen samostatně stojící zvonice zvaná Bílá věž, nově založená roku 1581 a již tehdy vysunutá před jihozápadní nároží kostelního areálu, takže se stala pohledovou dominantou ukončující průhled jak od Špitálské brány, taky rámci severo-jihní (Krameriovy) ulice.

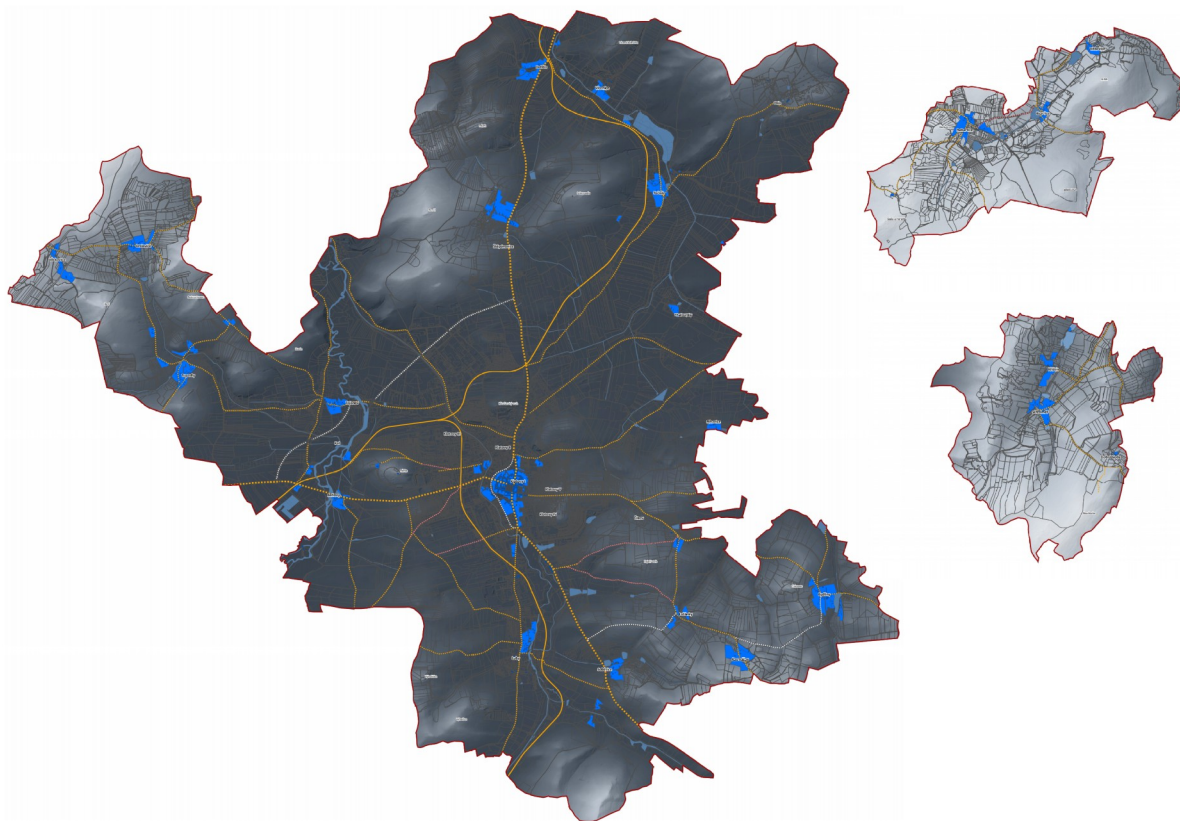
Teprve ve 2. polovině 17. století byla totiž dotvořena pro Klatovy typická skladba hlavních dominant, k jejichž výstavbě dopomohly jak změněné podmínky rekatolizované země, tak konkrétní důsledky válečných škod. Roku 1622 byl obnoven klášter dominikánů, který však vyvinul významnější stavební činnost až po třicetileté válce. Roku 1636 byla v Klatovech založena kolej jezuitů, v poměrně krátké době od roku 1654 jezuité vybudovali v jižní polovině západní strany náměstí nejvýraznější klatovskou kostelní dominantu – monumentální dvojvěžový jezuitský chrám a jižně od něj, po celé délce Balbínovy ulice, komplex koleje, semináře a gymnázia, v několika etapách pak rozšiřovaný a přestavovaný až do roku 1721. Jestliže již stavba renesanční radnice dodala jihozápadnímu koutu náměstí úplně nový akcent, nové chrámové průčelí jeho význam dovršilo. Jezuité také vybudovali východně před hradbami velký dvůr Korálkov. Skromnější nápodobou dvojvěžového jezuitského chrámu se v letech 1694 – 1707 stal nový kostel sv. Vavřince klatovských dominikánů, stavěný současně s novým klášterem. Jeho dvojvěžové průčelí záměrně vytvořilo osový průhled Krameriovou ulicí.

Požár v roce 1689 zničil téměř všechny pozdně gotické a renesanční stavby a vyvolal barokní přestavby městských domů. Další požár v roce 1758 podpořil uplatnění zdobných pozdně barokních fasád. Klatovy se do josefínské doby proměnily v převážně barokní město.



Johann Venuto @ <http://www.hrady-zrceniny.cz>

Obr. 1.3 veduta Klatov Johann Venuto 1810



Obr. 1.4 Klatovy před rokem 1837

Josefínská doba ochudila Klatovy o tři starší kostely. Jen kostel sv. Anny na Klatovské hůrce byl zrušen záměrně; další dva – sv. Vojtěcha (sv. Jiří) a sv. Jakuba na Pražském předměstí – se staly obětí výbuchu prachu. V podstatě tak zanikl jedinečný kostelní okrsek Starých Klatov, v němž přetrval jen kostel sv. Michala. Důležitou změnou se stala i raabizace městských dvorů včetně bývalého jezuitského dvora Korálkov. V okolí Klatov tak vzniklo několik osad, s vlastním městem však bezprostředně nesouvisejících. Jedinou výjimkou byla osada Korálkov, vzniklá kolem nynějších ulic Měchurovy a Šmilovského, která doplnila dosavadní prstenec klatovských předměstí kolem hradeb, která se od poloviny 18. století výrazně rozrůstala. Klatovy v této době charakterizoval rozmach přádelnictví, plátenictví a koželužství. Rozvoj obchodu významně podpořila výstavba nových císařských silnic od počátku 19. století, v letech 1809-22 byla přestavěna silnice z Plzně, v letech 1811-15 z Domažlic a Brodu nad Lesy (Furth im Wald) přes Kdyni na Horažďovice a Strakonice, a v letech 1817-61 bylo dobudováno i spojení přes Čachrov a Železnou Rudu do Bavor. Naopak zcela zanikla důležitá silnice z Horšovského Týna přes Všepadly a Poleň.

Negativním důsledkem rostoucího silničního provozu se stalo zboření městských bran.

Kontinuální rozvoj města pokračoval i po polovině 19. století, podpořen i napojením Klatov na železnici (1876 a 1888). Nádraží však vzniklo poměrně daleko v polích pod Klatovskou hůrkou, dva kilometry severozápadně od centra města a nestalo se určujícím prvkem urbanistického vývoje. V roce 1945 byla budova během bombardování města zcela zničena a v roce 1959 nahrazena novou stavbou, dnes památkově chráněnou.



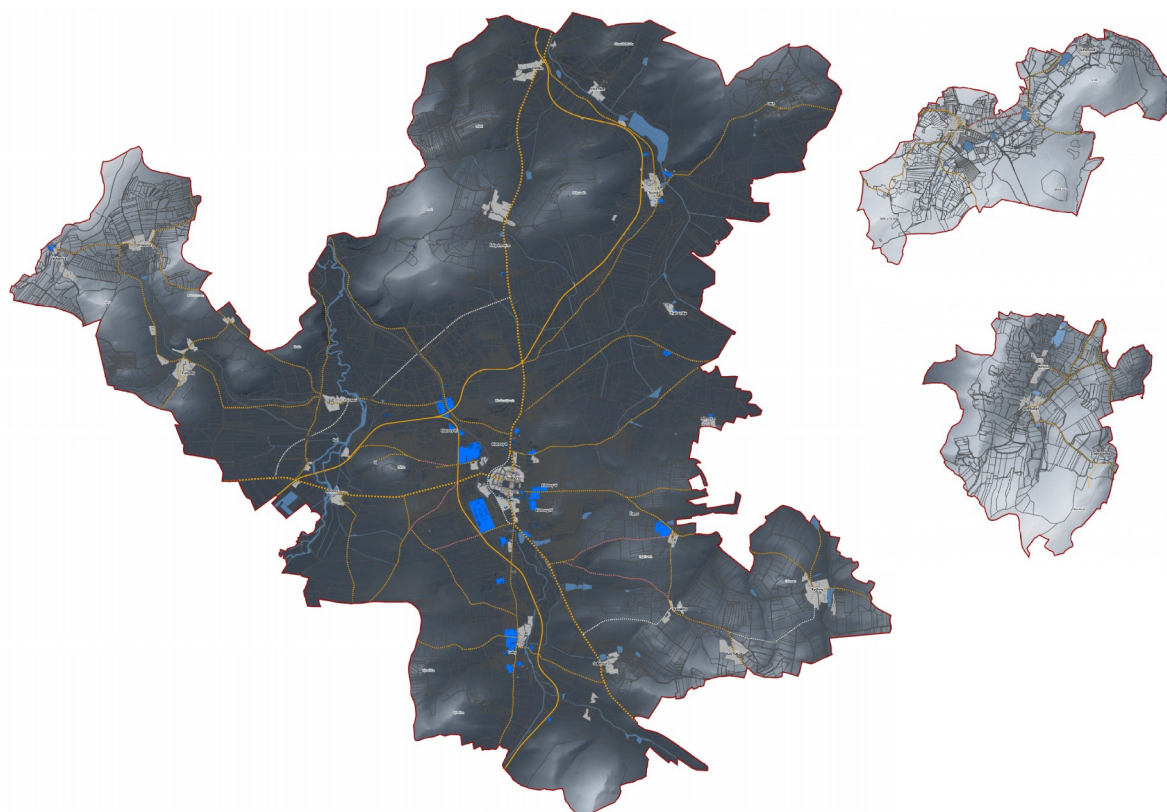
Odsunutá poloha nádraží ovlivnila vývoj města pozitivně v tom smyslu, že nádraží přitáhlo do své blízkosti postupně vznikající průmyslové a zpracovatelské závody (Kozak, jatka).

V historickém jádru města, po požáru v roce 1810 zčásti klasicistně přestavěném, vznikaly v poslední třetině 19. století historizující přestavby a novostavby, které však nenarušily jeho harmonický obraz. Významnou změnou se stalo proražení hradeb východně od dominikánského kláštera, čímž město získalo přímé spojení směrem k Plánici. Nové spojky přes hradební okruh vznikly i na severozápadě (Randova a Denisova ulice). Zčásti byla regulována i historická předměstí, do nichž se až do počátku 20. století soustřeďovala nová výstavba města včetně některých dominantních budov.

V klínu železnorudské a horažďovické silnice při Drnovém potoce byly v letech 1841-45 založeny Městské sady, představující jeden z nejstarších založených městských parků v České republice.



Obr. 1.5 Městské sady na v roce 1870



Obr. 1.6 Klatovy 1870



Stavební rozvoj Klatov ve 20. a 30. letech minulého století představovala především výstavba nových vilových čtvrtí. Byla dokončena urbanistická regulace mezi Drnovým potokem a Vídeňskou ulicí. Zасыпání městského náhonu umožnilo regulaci území mezi potokem a Koldinovou ulicí, kde v trase náhonu vznikla Masarykova ulice. Nové, pravoúhle koncipované vilové čtvrtě vznikly jižně od Plánické ulice, dále severovýchodně od Korálkova a vůbec největší čtvrt (Domažlické předměstí) vznikla západně od průmyslového předměstí mezi Drnovým potokem a horažďovickou tratí, směrem ke Klatovské hůrce, severně od Domažlické ulice.



Obr. 1.7 Pod vodojemem ortofoto 1956

Obr. 1.8 Pod Hůrkou ortofoto 1956

Dalším důležitým zásahem byla výstavba velkých kasáren na Vídeňském (Říšském, Lubském) předměstí, mezi Drnovým potokem a tratí a parkový areál Křesťanského vrchu s nemocnicí severně od města. Výrazně byl rozšířen i městský hřbitov. Město začalo srůstat se sídlem Luby, třebaže souvislost obou obcí zatím zprostředkovávaly jen tři velké cihelny při železnorudské silnici.

Zástavba do 2. světové války respektovala majetkoprávní vztahy a byla tak uchována kontinuita původní zástavby.

Období socialismu začalo výstavbou několika budov v duchu tzv. socialistického realismu severozápadně od Masarykovy ulice. Sorela v Klatovech vyvrcholila v roce 1959, kdy se po čtrnácti letech slavnostně otevřely brány nového vlakového nádraží. Autorem stavby je pražský architekt Josef Danda.

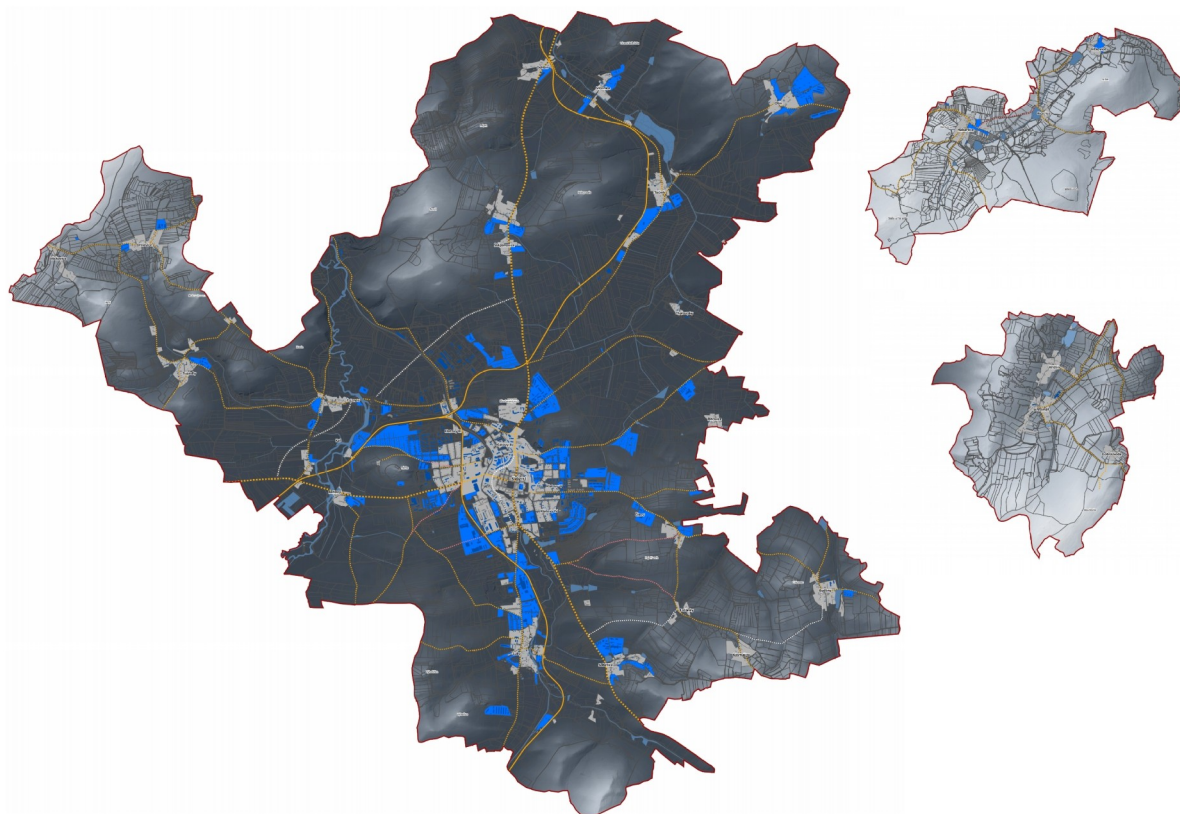
V 60. a 70. letech byl proražen široký průtah Pražským předměstím, kolem západní strany historického jádra města a dále Tyršovou ulicí. Stavby byly provázeny plošnou demolicí téměř celé historické části Pražského a Špitálského předměstí. Uvolněnou plochu zaplnilo panelové sídliště. Východní sousedství historického jádra narušila panelová výstavba sídliště Rozvoj na místě historického Korálkova a bývalého jezuitského dvora. Těmito zásahy se Klatovy zařadily mezi města, v nichž období socialismu napáchalo největší škody. I přesto zůstalo jedinečné městské panorama Klatov zachováno.



Mimo to se Klatovy rozšiřovaly i po obvodu, zde již naštěstí bez negativních dopadů na celek města. Velké panelové sídliště Pod Hůrkou vzniklo jižně od nádraží, která bylo tímto počinem zapojeno do struktury města. Západně odtud, mezi západní částí kolejí a Klatovskou hůrkou, vyrostla rozsáhlá čtvrť rodinných domů a chat, propojující sídliště s meziválečným Domažlickým předměstím, na jehož okraji vznikl velký školní areál a zimní stadion. Nová část předměstí, tvořená jak rodinnými domy, tak panelovými bytovými domy, vyrostla i po jižní straně Domažlické ulice. Bytové a rodinné domy rozšířily také meziválečné Plánické předměstí, a to jednak podél jižní strany Plánické ulice, ale zejména na svahu pod vodojemem, kde vznikla kompozičně zajímavá soustava čtyř soustředných ulic. Menší čtvrť převážně rodinných a řadových domků vznikla také západně a jižně pod Křesťanským vrchem.

Značně se rozšířily i průmyslové plochy – především za nádražím a po pravé straně silnice do Dolan, kde vyrostl velký masokombinát, ale rozrostl se i areál po obou stranách Domažlické ulice mezi tratí a Drnovým potokem, kde proto zcela zanikly dosavadní uliční fronty. Další závody vyrostly jihozápadně od města (za tratí naproti kasárnám) a mezi železničním nadejezdem a Luby, které se již od 1. republiky značně rozrostly zásluhou přírůstkem počtu rodinných domů.

Ve venkovských sídlech byla sice historická zástavba mnohdy pohlcena nebo integrována, přesto je dosud jasně patrná paměť míst v historickém kontextu, včetně stop původní cestní sítě. Venkovská historická jádra byla i při více či méně dynamickém rozvoji zachována.

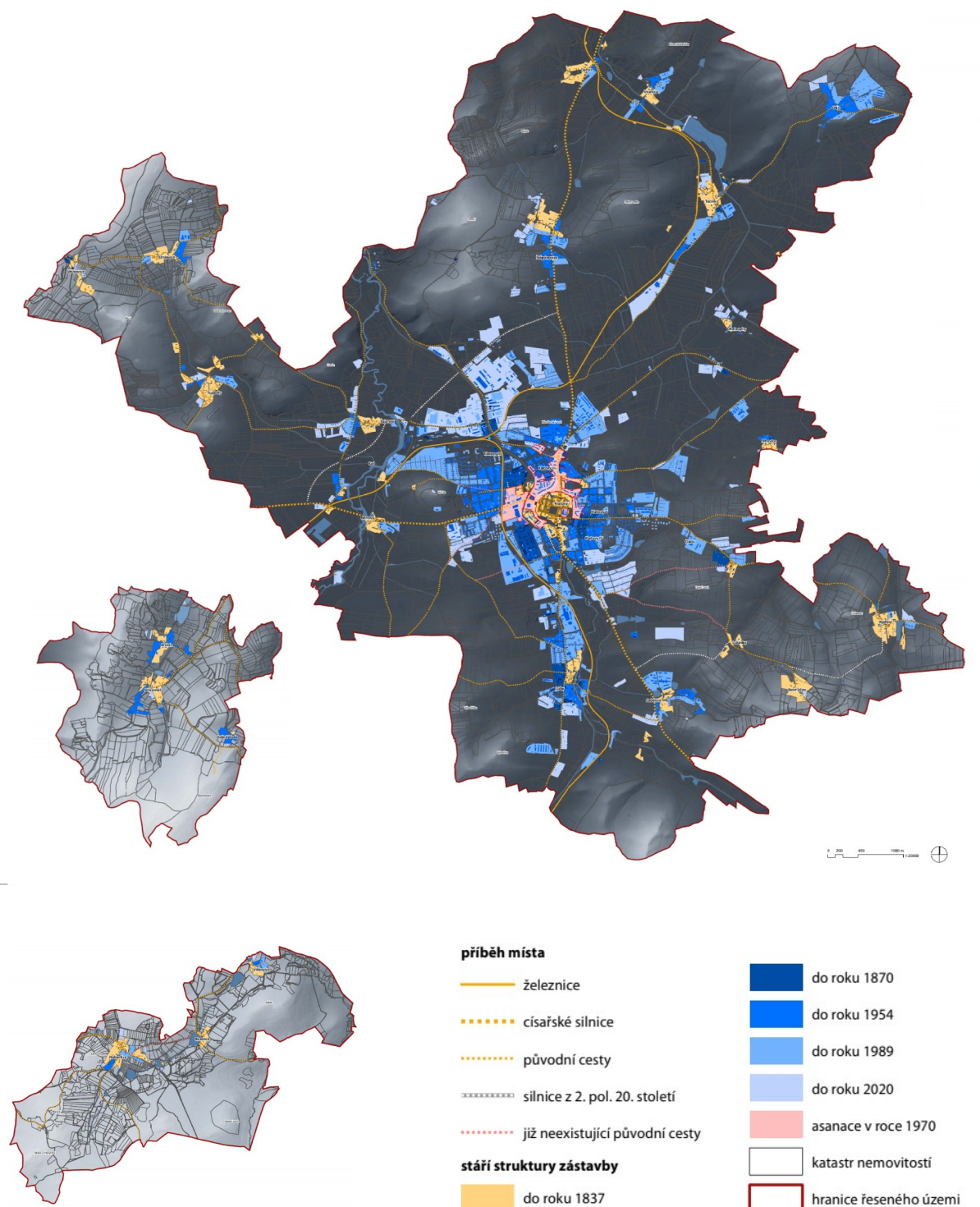


Obr. 1.6 – Klatovy 1989

Po roce 1989 zanikly některé průmyslové podniky. Např. na místě bývalého areálu Škoda Klatovy vzniklo po roce 2007 nové nákupní centrum Škodovka.



1.A.1.1.2 Minulost a současnost



Obr. 1.8 Postupný růst města a sídel ve správním území Klatovy



1.A.1.1.3 Seznam příloh k oddílu 1.A.1 Urbanistický a historický vývoj města

- **Přehled grafických příloh k oddílu 1.A.1:**
 - **1.A.1.1.G.1 Příběh místa – rok 1837**
Mapa území města Klatov v měřítku 1:20 000 (formát A1)
V mapě je zakreslena situace území podle císařských povinných otisků map stabilního katastru z roku 1837
 - **1.A.1.1.G.2 Příběh místa – rok 1870**
Mapa území města Klatov v měřítku 1:20 000 (formát A1)
V mapě je zakreslena situace území v roce 1870
 - **1.A.1.1.G.3 Příběh místa – rok 1954**
Mapa území města Klatov v měřítku 1:20 000 (formát A1)
V mapě je zakreslena situace území v roce 1954
 - **1.A.1.1.G.5 Příběh místa – roky 1960 - 1970 – plošná asanace**
Mapa území města Klatov v měřítku 1:20 000 (formát A1)
V mapě jsou zakreslené části města dotčené asanací v letech 1960 - 1970.
 - **1.A.1.1.G.6 Příběh místa – rok 1989**
Mapa území města Klatov v měřítku 1:20 000 (formát A1)
V mapě je zakreslena situace území v roce 1989
 - **1.A.1.1.G.7 Příběh místa – rok 2020**
Mapa území města Klatov v měřítku 1:20 000 (formát A1)
V mapě je zakreslena situace území v roce 2020
 - **1.A.1.1.G.1 Příběh místa – postupný růst**
Mapa území města Klatov v měřítku 1:20 000 (formát A1)
V mapě je zakreslena situace území v roce 2020

1.A.1.1.4 Zdroje

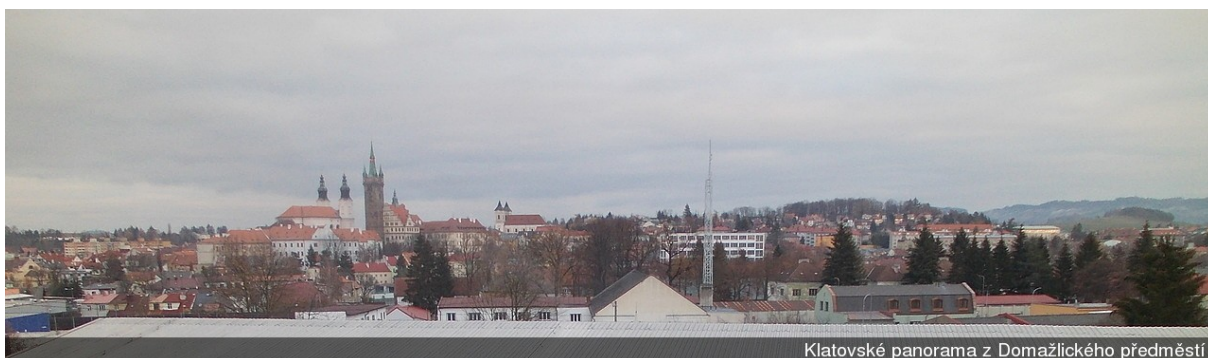
- Města a městečka v Čechách na Moravě a ve Slezsku 2. díl,
Karel Kuča, vydalo nakladatelství Libri r. 1997
- Klatovy – založení města,
Ivan Rubáš, <https://prateleceskehistorie.estranky.cz/clanky/historie---clanky/klatovy---zalozeni-mesta.html>
- <https://www.klatovy.cz/klatovy/fr.asp?tab=snet&id=2364&burl=&pt=HS>



1.A.1.2 Zasazení města a sídel v krajině

OBSAH

1.A.1.2 Zasazení města a sídel v krajině.....	15
1.A.1.2.1 Zasazení města a sídel v krajině.....	15
1.A.1.2.2 Dálkové pohledy, panoramata.....	18
1.A.1.2.3 Rozhledová místa – blízké pohledy.....	20
1.A.1.2.4 Seznam příloh k oddílu 1.A.1.2.....	22
1.A.1.2.5 Zdroje.....	22



Klatovské panorama z Domažlického předměstí

Zdroj: <https://www.klatovy.cz/cam/kt1/image.jpg?stmp=58745>

1.A.1.2.1 Zasazení města a sídel v krajině

Klatovy se rozkládají v široké Klatovské dolině řeky Úhlavy, táhnoucí se od Nýrska k severovýchodu, kde za Klatovy přechází do zvlněné krajiny Měčínska. Západní stranu kotliny ohraničuje výrazné pásmo Švihovské vrchoviny, jihovýchodní stranu kopce Šumavského předhůří, navazující na východě na ostře vystupující pásmo Nepomucké vrchoviny, oddělující povodí Bradlavy na Plánicku. Úhlava opouští kotlinu úzkým hrdlem severozápadně od Klatov, v němž přijímá Drnový potok, nad nímž Klatovy leží, odděleny od nedaleké Úhlavy výraznou elipsovitou vyvýšeninou Klatovské hůrky. Terén ve východním sousedství města se nevýrazně zvedá a odděluje od vlastní Klatovské kotliny její severovýchodní konec, odvodňovaný Točnickým potokem mezi kopci severně od města do Úhlavy nad Švihovem.

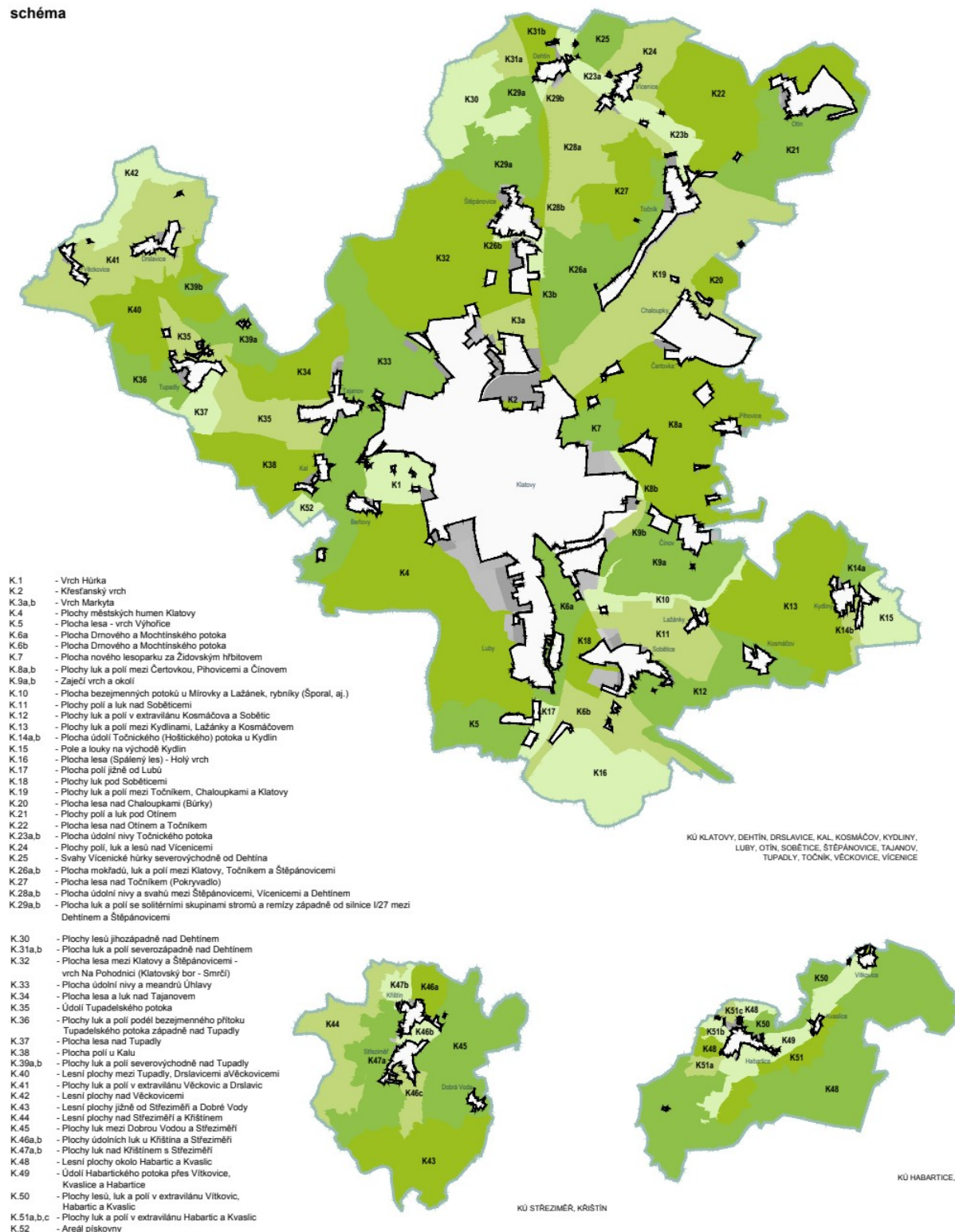
Šumavské podhůří a Švihovská vrchovina vytvářejí kolem města neopakovatelnou scenérii – na severozápadě modelují horizont kopce Vrch, Husín, Na pohodnici a Pokrývadlo, na jihovýchodě Výhořice, Holý a Zaječí vrch a vymezují tak širší rámec extravilánu města.

Město utvářené staletími na rozmanitém terénním reliéfu klatovské kotliny se ve své struktuře a organizaci přizpůsobilo konfiguraci terénu a jednotlivé sídelní struktury vznikaly v jasně vymezeném prostoru, který je dodnes v obrazu města určující.

Pro město Klatovy a sídla na jeho správním území je krajina jedním ze základních prvků stavby jejich struktury. Ve venkovských sídlech je dosud jasně patrná paměť míst v historickém kontextu, včetně stop původní cestní sítě. Venkovská historická jádra s dominantami kostelů a kaplí i při více či méně dynamickém rozvoji zachována, zasazena do kulturní krajiny.

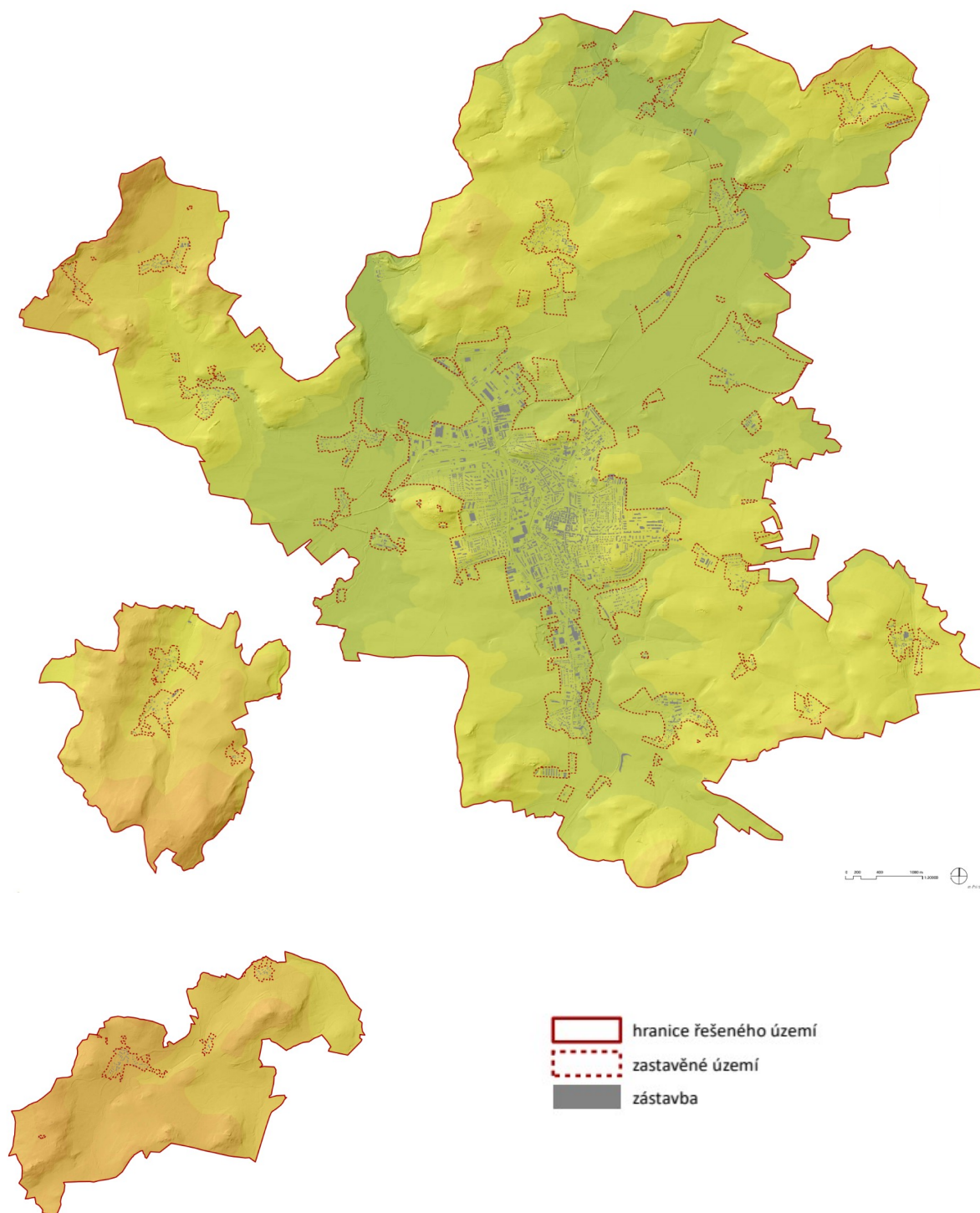
KRAJINNÉ LOKALITY

schéma



obr. 2.1 Krajinné lokality – schéma

Zdroj: Odůvodnění Územního plánu Klatovy



obr. 2.2 Terénní konfigurace



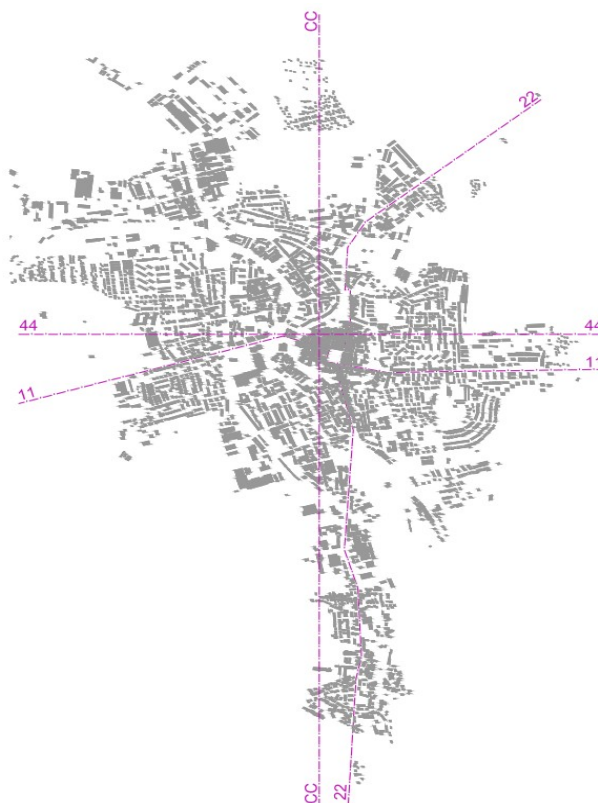
1.A.1.2.2 Dálkové pohledy, panoramata

Přestože sledované území má úvalově kotlinovitý charakter, dochází na poměrně malém území města k značnému relativnímu převýšení většímu než 100 m. Poměrně značná výšková členitost a energie reliéfu umožnila vytvoření typického panoramatu historického centra města, jež se příznivě projevuje z větších vzdáleností, neboť okolní ploché pozemky kotliny až po úbočí lesnatých horizontů byly využity pro fádní polní velkokultury.

Zasazení města do krajiny a vyvýšenina v místě historického jádra a s velkým množstvím výškových dominant (Černá věž, věže kostela Neposkvrněného početí Panny Marie a sv. Ignáce a kostela sv. Vavřince) činí z historického středu města nejdůležitější část panoramat.

Pahorkatinný povrch mělkého a široce rozevřeného údolí střední Úhlavy a přítoku Drnového potoka přechází dále ze zarovnaných povrchů do suků a vrchů. Vrcholy a vyhlídky na území Klatov tvoří Boudovka 729 m (u Střeziměře), Barák 706 m (u Habartic), Kostřáb 690 m (u Habartic), Lipovka 676 m (u Habartic), Ježek 654 m (u Kvaslic), Bezí 582 m (u Věckovic), Smrčí 567,5 m, Sv. Jan / Loreta 539 m, Chlumec 516 m (u Kydlin), Háj 507 m (u Tupadel). Pahorkatinný povrch mělkého a široce rozevřeného údolí střední Úhlavy a přítoku Drnového potoka přechází dále ze zarovnaných povrchů do rulových suků a granodioritových vrchů.

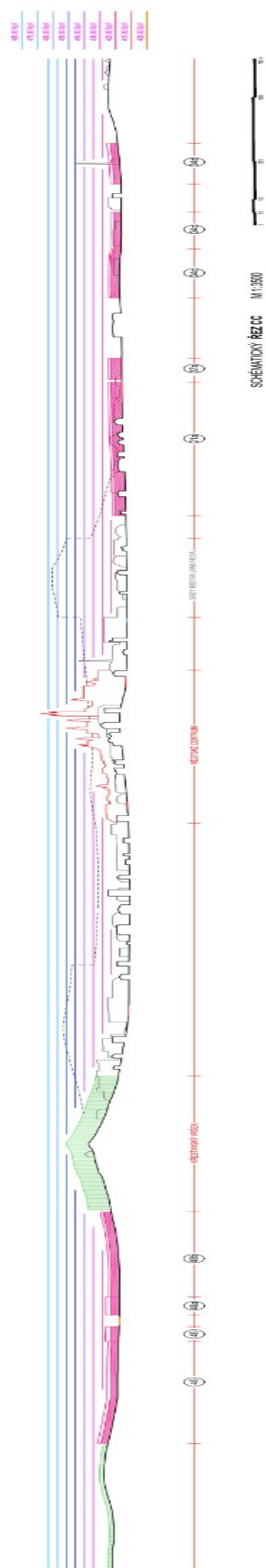
Panoramata jsou viditelná i z dostředných silnic ze severu a z jihu.



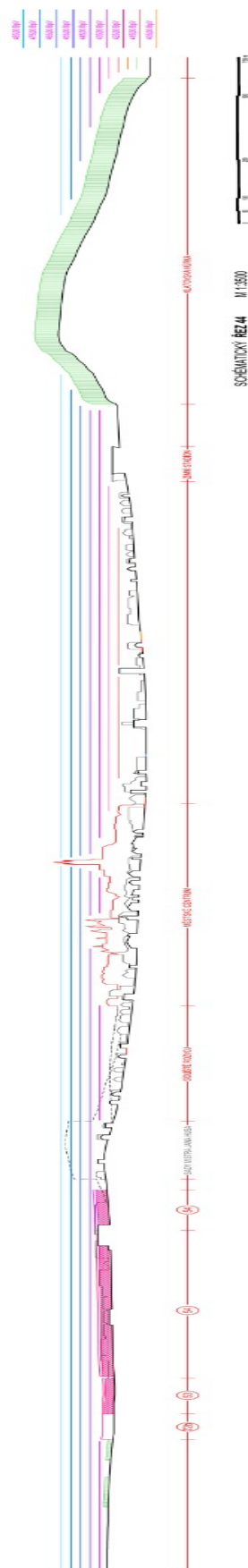
obr. 2.3 Schéma panoramat
Zdroj: Územní plán Klatovy



Význam historického jádra pro celkové panorama Klatov dokladují řezopohledy
Převzato z Územního plán Klatov – Schéma výškové regulace.



obr. 2.4 Severojižní panorama Klatov
Zdroj: Územní plán Klatov

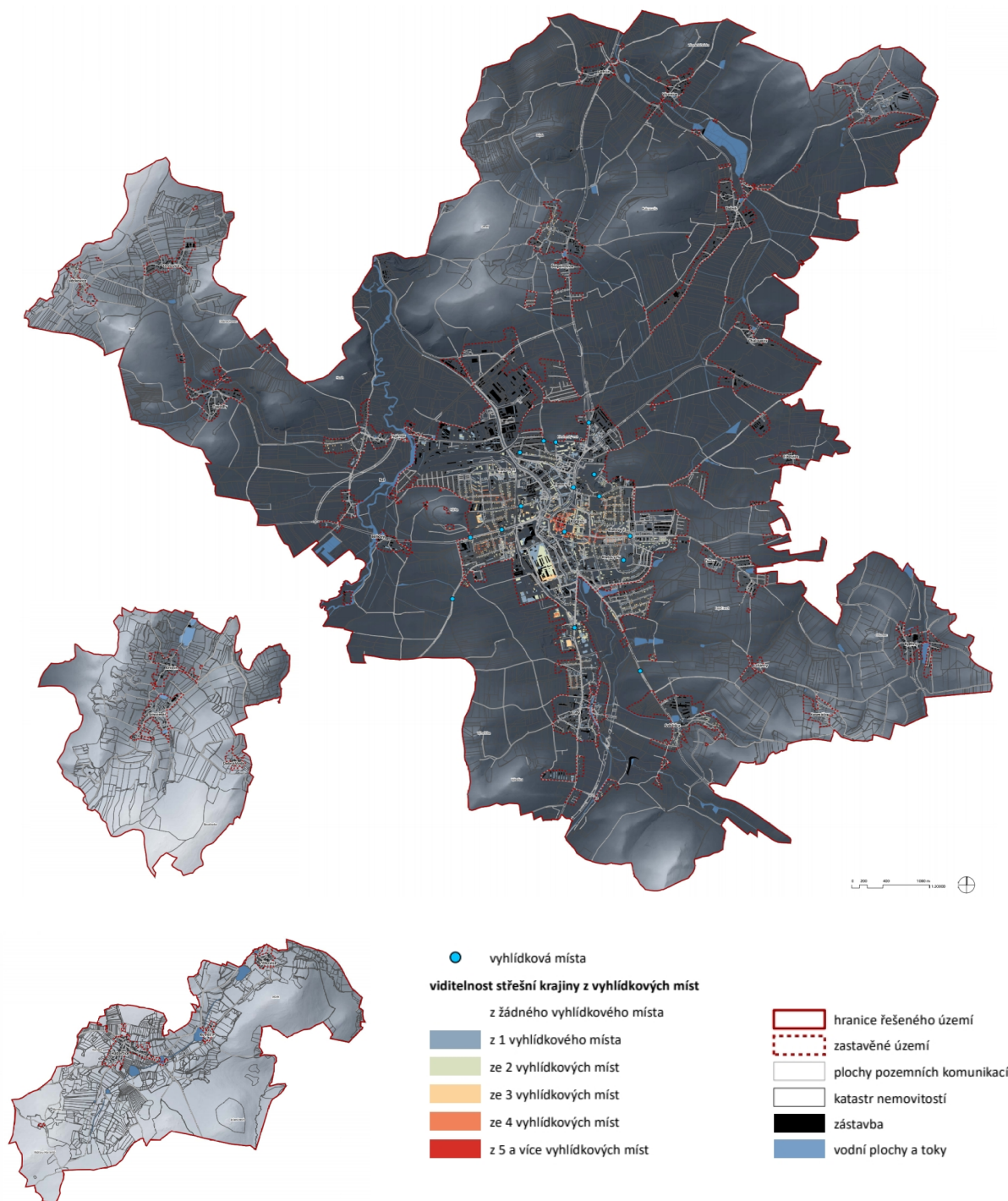


obr. 2.5 Západovýchodní panorama Klatov
Zdroj: Územní plán Klatov

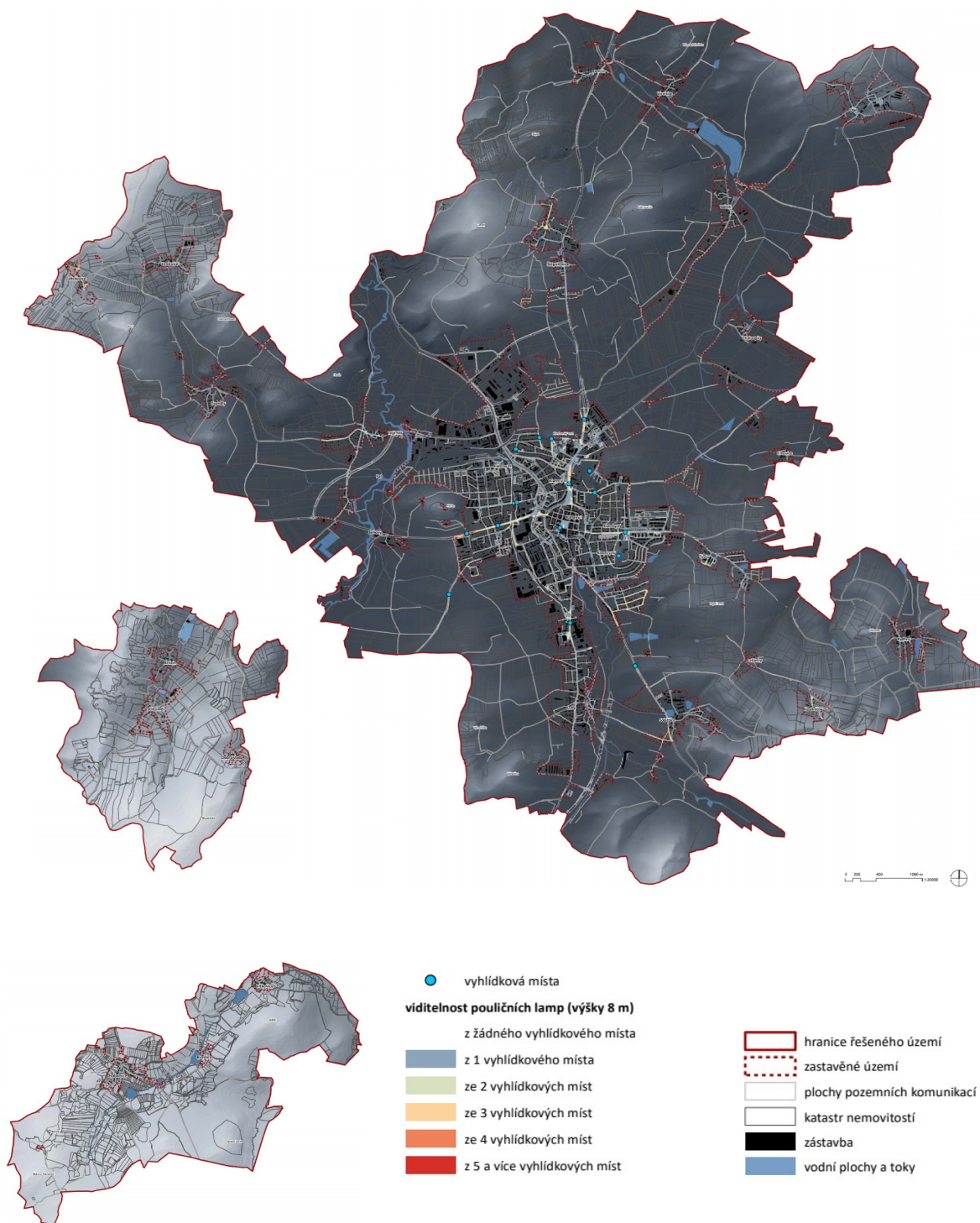


1.A.1.2.3 Rozhledová místa – blízké pohledy

Na základě průzkumů bylo identifikováno celkem 16 vyhlídkových míst.



obr. 2.6 Vyhlídková místa – viditelnost střešní krajiny



obr. 2.7 Viditelnost veřejného osvětlení z vyhlídkových míst



1.A.1.2.4 Seznam příloh k oddílu 1.A.1.2

Přehled grafických příloh

- **1.A.1.2.G.1 Terénní konfigurace**

Mapa správního území města Klatov v měřítku 1:20 000 (formát A1)

V mapě je zakreslena topografie území

- **1.A.1.2.G.2 Viditelnost střešní krajiny z vyhlídkových míst**

Mapa správního území města Klatov v měřítku 1:20 000 (formát A1)

V mapě je zakreslena viditelnost střech z vyhlídkových míst

- **1.A.1.2.G.3 Viditelnost veřejného osvětlení z vyhlídkových míst**

Mapa správního území města Klatov v měřítku 1:20 000 (formát A1)

V mapě je zakreslena viditelnost veřejného osvětlení z vyhlídkových míst

1.A.1.2.5 Zdroje

- Územní plán Klatov v platném znění (změna č. 1 schválena 23. 4. 2019)
<https://www.klatovy.cz/mukt/uzemniplan.asp>
- Odůvodnění Změny č. 1 Územního plánu Klatovy
04/2018
- Vyhodnocení vlivů koncepce Územního plánu Klatovy – změna č. 1 na životní prostředí
a udržitelný rozvoj – SEA
2018
- Města a městečka v Čechách na Moravě a ve Slezsku 2. díl,
Karel Kuča, vydalo nakladatelství Libri r. 1997
- Průzkumy zpracovatele



1.A.1.3 Symbolické objekty a prostranství

OBSAH

1.A.1.3 Symbolické objekty a prostranství.....	23
1.A.1.3.1 Metodika.....	23
1.A.1.3.2 Ikonické stavby.....	24
1.A.1.3.3 Veřejná prostranství.....	27
1.A.1.3.4 Seznam příloh k oddílu 1.A.1.3.....	32
1.A.1.3.5 Zdroje.....	32

1.A.1.3.1 Metodika

Objekty vytvářející identitu města Klatov byly vybírány ze čtyř kategorií. První jsou všeobecně známé a nezpochybnitelně ikonické objekty jako například Černá věž, kostel Neposkvrněného početí P. Marie a sv. Ignáce nebo radnice.

Druhou skupinou jsou typologicky významné objekty, které byly již historicky vnímány jako lokální dominanty, zejména se jedná o kostely, školy či radnice, ale pro účely analýzy byl výběr doplněn také o kaple, nemocnice, nádražní budovy, pošty, soudní a správní budovy, divadla a muzea.

Další kategorií jsou nemovité kulturní památky, které mohou, ale také nemusí být obsaženy v předchozích dvou skupinách. Protože objekty vyhlášené za nemovité kulturní památky jsou zpravidla vnímány jako symboly bez ohledu na jejich aktuální využití, jsou do výběru zařazeny bez další selekce.

Poslední kategorií jsou drobné stavby (např. kapličky a pomníky), které svým umístěním zvyšují význam veřejných prostranství. Vzhledem k množství zachovaných průmyslových objektů jsou jako doplňková informace ve schématu zařazeny významné komíny.

Celkem tak vznikla databáze cca 220 objektů. Vzhledem k takto vysokému počtu nelze pro každý jednotlivý objekt určit hlavní směry, ze kterých se objekty uplatňují a části objektu, které se v těchto pohledech uplatňují.

Tyto podrobné charakteristiky jsou určeny pouze pro celoměstsky nejvýznamnější ikonické objekty. Pro ostatní objekty lze obecně stanovit, že se uplatňují zejména hlavní fasády, v případě kostelů a sakrálních staveb věže. Jedná-li se o objekty v sídlištní zástavbě, jako například školy nebo správní budovy, nelze často hlavní fasádu jednoznačně určit. Tyto objekty pak budou při návrhu posuzovány buď individuálně, případně budou posuzovány vstupy do areálů.



1.A.1.3.2 Ikonické stavby

Popis	Výřez z mapy	Hlavní směry viditelnosti	Viditelné části (tučně části viditelné z dálkových pohledů)
Černá věž		Náměstí Míru, Plánická, Vídeňská, Plzeňská, Vrbova, Domažlická	věž , severní průčelí
kostel Neposkvrněného početí P. Marie a sv. Ignáce		Náměstí Míru, Plánická, Plzeňská, Vrbova, Domažlická	východní průčelí, věže
radnice		Náměstí Míru, Randova, Vrbova, Domažlická	severní a západní průčelí
kostel Narození Panny Marie		Hostašovy sady, Václavská, Křížová, Krameriova, Jirsíkova, Jiráskova	všechna průčelí, sanktusníková věžička
Bílá věž		Náměstí Míru, Jiráskova, Krameriova	věž
lékárna U Bílého jednorozce		náměstí Míru	průčelí



Popis

Výřez z mapy

Hlavní směry
viditelnosti

Viditelné části
(tučně části viditelné
z dálkových pohledů)

kostel sv. Martina



Domažlická,
Beňovy,
Novákovice,
Drážský mlýn, Kal,
Lomec

jižní a západní průčelí

kostel sv. Vavřince



Plánická,
Krameriova,
Náměstí Míru

severní průčelí, věže

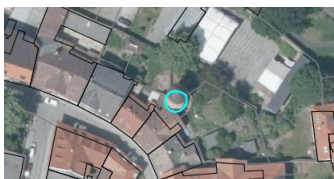
kaple Panny Marie
Klatovské



Jiráskova,
Dobrovského,
Palackého

**severní, jižní a západní
fasáda**

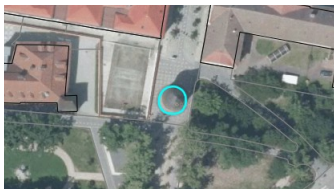
Okrouhlice ve
Václavské ulici



Dobrovského,
Palackého

severozápadní strana

Okrouhlice ve
Vrchlického sadech



Komenského

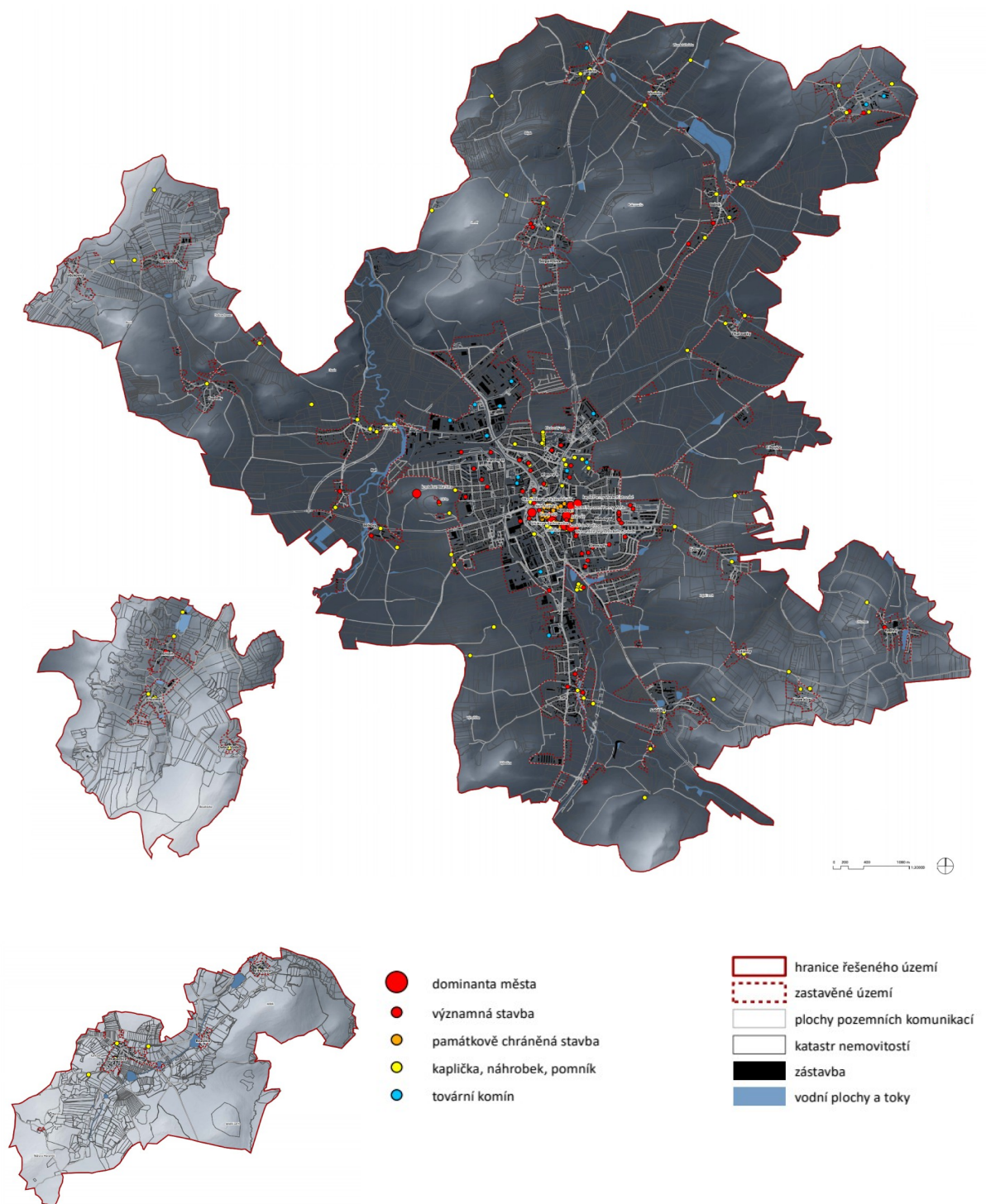
věž

dům kultury



Tyršova,
V Řekách,
Domažlická

všechna průčelí



obr. 3.1 Schéma dominant a významných prvků



1.A.1.3.3 Veřejná prostranství

Obdobně jako u významných objektů byly významné veřejné prostory vybírány podle různých kritérií. Z hlediska typologie byla brána jako významná všechna náměstí, návsi a centrální prostory, parky, hřbitovy a předprostory budov. Zdrojem byla především databáze významných veřejných prostorů z územního plánu. I zde tak vznikla databáze o několika stech položkách, kterou by nebylo efektivní popisovat podle požadovaných kritérií.

Opět byly proto vybrány nejvýznamnější ikonické veřejné prostory, popsané v následující tabulce.

Současně s tímto seznamem byla z UP převzata místa krajinných dominant, významných prostorů a (významných) přírodních prvků.

Ikonické veřejné prostory:

Popis

Výřez z mapy

Hlavní směry viditelnosti

náměstí Míru



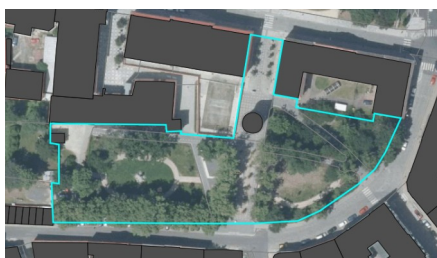
Vídeňská, Plánická, Křížová,
Pražská, Randova, Kpt. Jaroše,
Divadelní, Balbínova

sady Na Valech



Tyršova, Podbranská, Vrbova

Vrchlického sady



Komenského, Školní,
Hostašova, Plánická



Popis

Výřez z mapy

Hlavní směry viditelnosti

Hostašovy sady



Plánická, Pavlíkova, Václavská,
Jiráskova

Mercandinovy sady



Puškinova, 5. května, Sadová,
U parku, Národních
mučedníků, Šumavská

sady Mistra Jana Husa



K vodojemu, Jabloňová,
Studentská, Žižkova, Maškova

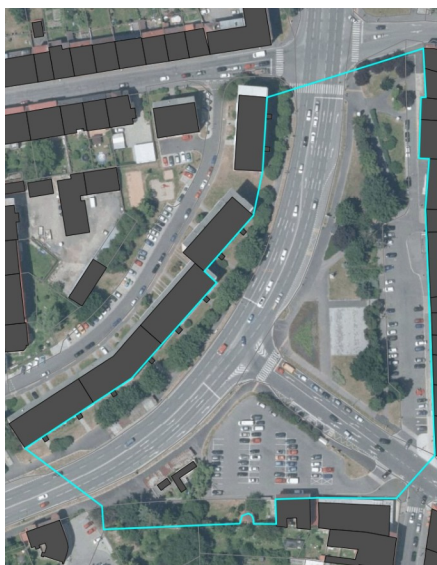


Popis

Výřez z mapy

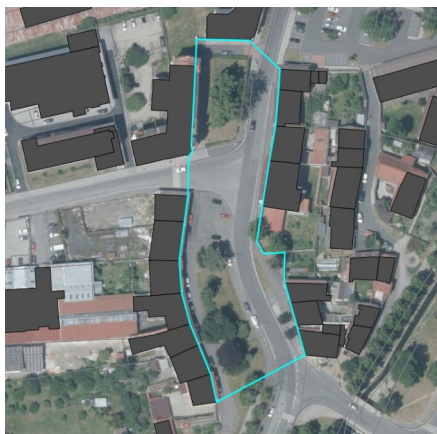
Hlavní směry viditelnosti

náměstí Přemysla
Otakara II.



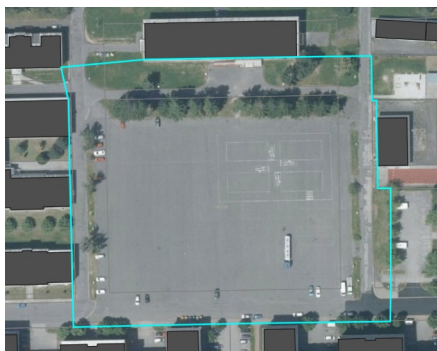
Plzeňská, Dobrovského,
Rybníčky, Maxima Gorkého,
Kollárova, Pražská

Husovo náměstí

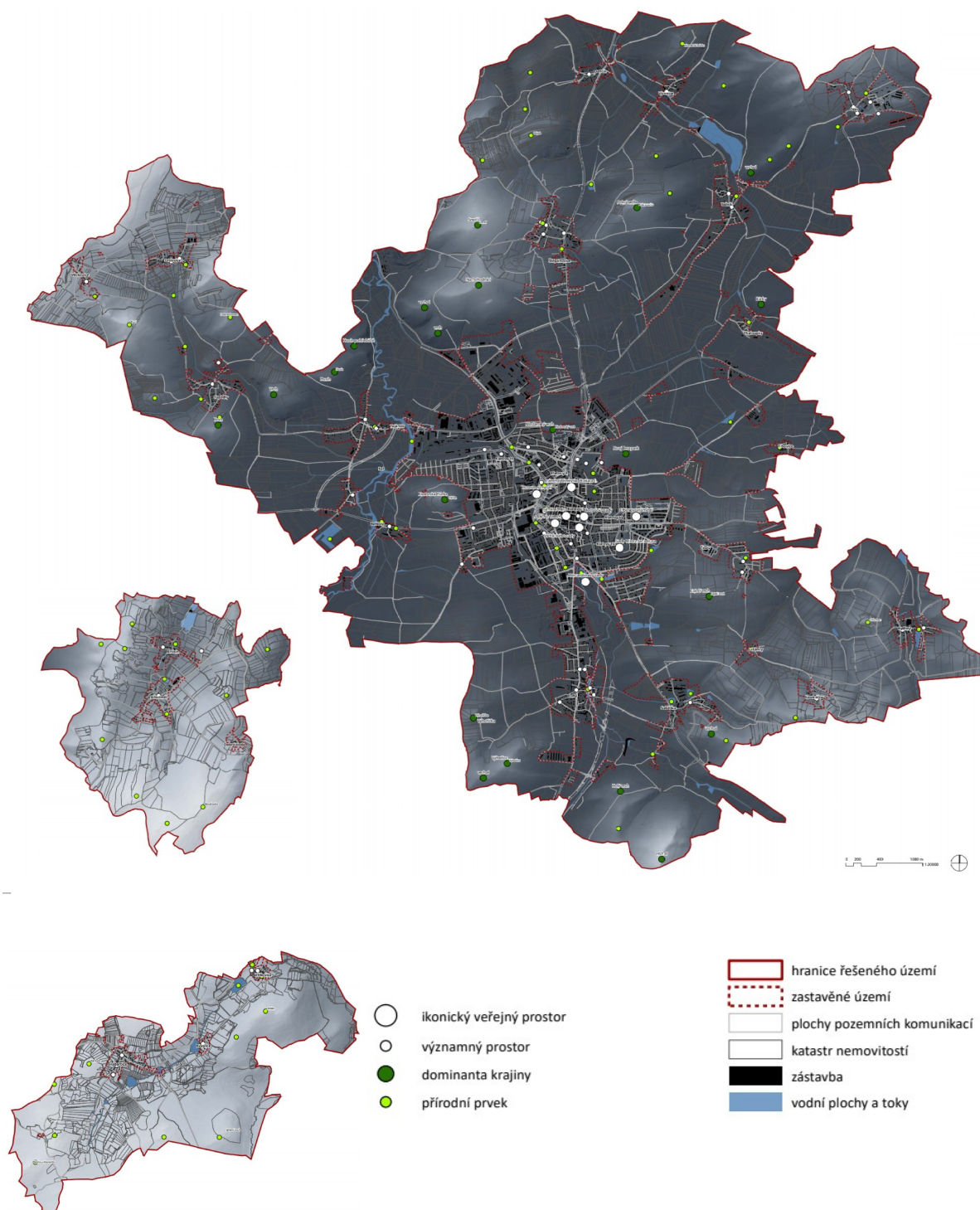


Nádražní, Voříškova

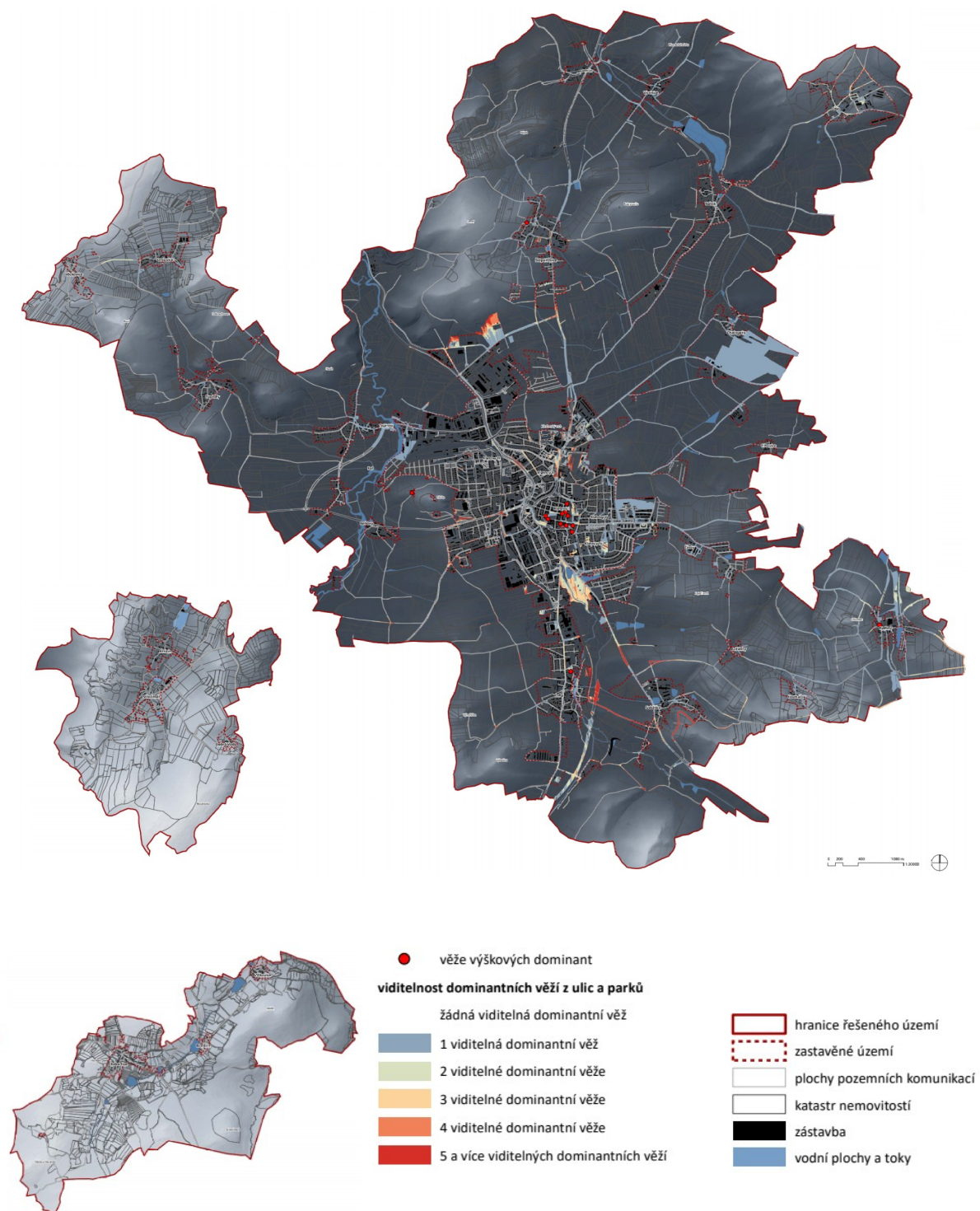
Erbenovo náměstí



Čapkova, Mayerova, Hálkova,
Plánická



obr. 3.2 Schema významných veřejných prostranství



obr. 3.3 Viditelnost věží z ulic a parků



1.A.1.3.4 Seznam příloh k oddílu 1.A.1.3

Přehled grafických příloh

- **1.A.1.3.G.1 Dominanty a významné objekty**
Mapa území města Klatovy v měřítku 1:20 000 (formát A1)
V mapě jsou zakresleny významné objekty
- **1.A.1.3.G.2 Významná veřejná prostranství**
Mapa území města Klatovy v měřítku 1:20 000 (formát A1)
V mapě jsou zakreslena významná veřejná prostranství
- **1.A.1.3.G.3 Viditelnost dominantních věží z ulic a parků**
Mapa území města Klatovy v měřítku 1:20 000 (formát A1)
Mapa znázorňuje uliční a parkové prostory podle viditelnosti dominant města
- **1.A.1.3.G.4 Pohledy na významné stavby a dominanty**
Karty jednotlivých objektů a dominant (23 stran A4)
Jednotlivé objekty jsou zobrazeny v širším vztahu k okolí a jsou určeny jejich exponované pohledové části a určeny jejich pohledové osy

Přehled databázových příloh (tabulek) k oddílu A.1.2.2 Intenzita dopravy:

- **1.A.1.3.T.1 Významné symboly města Klatovy**
Databáze významných symbolů obce a jejich umístění

1.A.1.3.5 Zdroje

- Územní plán Klatov v platném znění (změna č. 1 schválena 23. 4. 2019)
<https://www.klatovy.cz/mukt/uzemniplan.asp>
- Města a městečka v Čechách na Moravě a ve Slezsku 2. díl,
Karel Kuča, vydalo nakladatelství Libri r. 1997
- Průzkumy zpracovatele



1.A.1.4 Charakteristické zóny

OBSAH

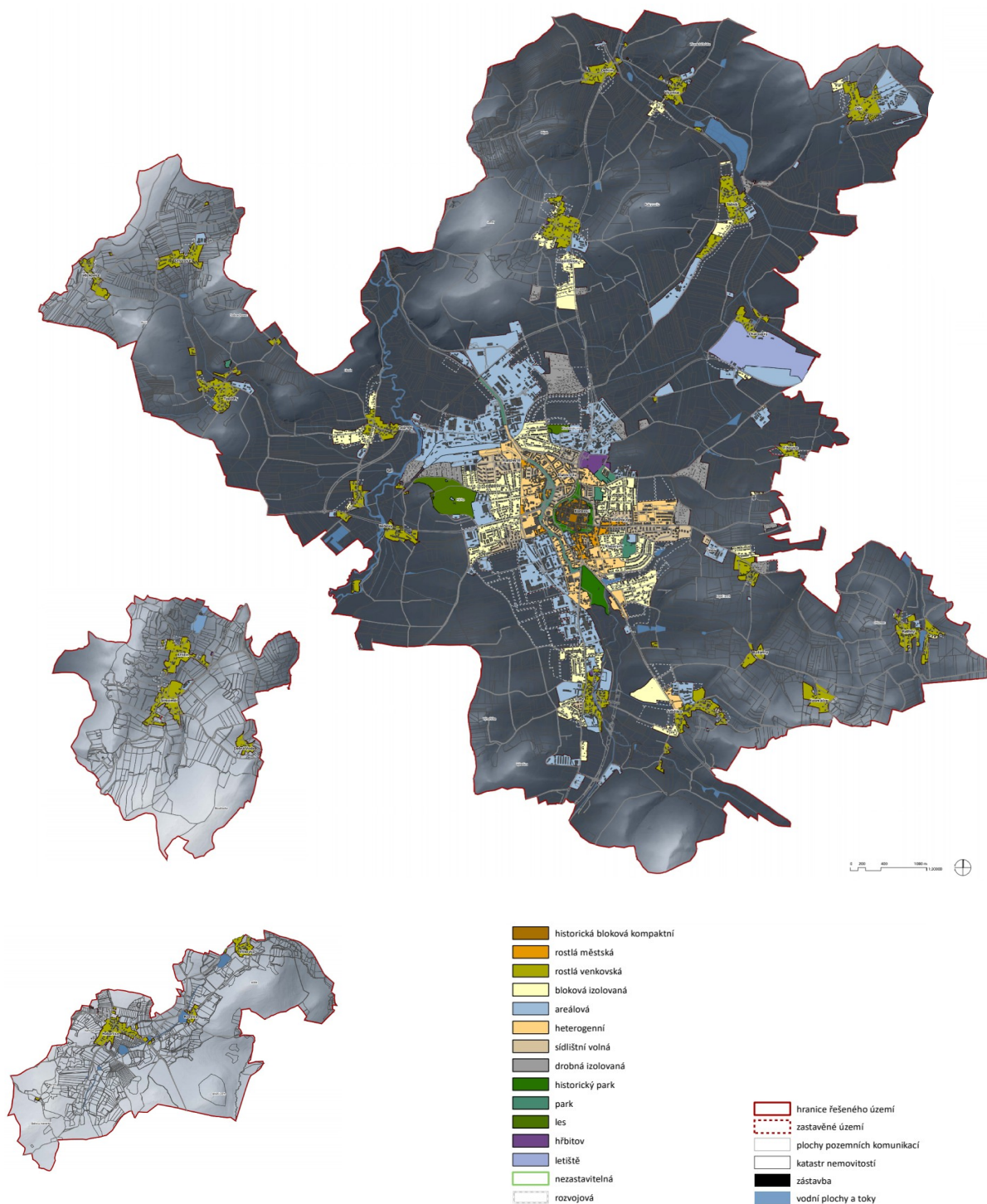
1.A.1.4 Charakteristické zóny.....	33
1.A.1.4.1 Metodika.....	33
1.A.1.4.2 Charakteristické zóny (dle struktury zástavby).....	33
1 Historická kompaktní bloková struktura zástavby.....	35
2 Rostlá městská struktura zástavby.....	36
3 Rostlá venkovská struktura zástavby.....	37
4 Bloková izolovaná struktura zástavby.....	38
5 Sídlištní volná struktura zástavby.....	39
6 Areálová struktura zástavby.....	40
7 Drobná izolovaná struktura zástavby.....	41
8 Heterogenní struktura zástavby.....	42
9 Historický park.....	43
10 Park.....	43
11 Les.....	43
1.A.1.4.3 Charakteristické zóny (dle způsobu využití).....	44
1 Obytné využití.....	45
2 Smíšené využití.....	46
3 Občanská vybavenost.....	47
4 Sport.....	48
5 Rekreační individuální.....	49
6 Výroba.....	50
7 Speciální využití.....	51
8 Sídlní zeleň.....	52
9 Hřbitovy.....	53
1.A.1.4.4 Seznam příloh k oddílu 1.A.1.4.....	53
1.A.1.4.5 Zdroje.....	54

1.A.1.4.1 Metodika

Součástí urbanisticko-architektonické analýzy je posouzení hodnot a podmínek území v kontextu širších vztahů, kulturního dědictví místa, prostorového uspořádání sídla a krajiny. Na základě průzkumu a jeho vyhodnocení je řešené území rozděleno na charakteristické zóny, definované podle struktury (prostorového uspořádání) a podle způsobu využití. Nelze-li některé vlastnosti u jednotlivých charakteristických zón určit, nebo není-li jejich určení žádoucí, je tato vlastnost v popisu zóny proškrtuta.

1.A.1.4.2 Charakteristické zóny (dle struktury zástavby)

1 Historická kompaktní bloková	6 Areálová
2 Rostlá městská	7 Drobná izolovaná
3 Rostlá venkovská	8 Heterogenní
4 Bloková izolovaná	9 Historický park
5 Sídlištní volná	10 Les



Obr. 4.1 Charakteristické zóny (dle struktury zástavby)



1 Historická kompaktní bloková struktura zástavby

Založená středověká struktura lemovaná zeleným, dříve hradebním pásem.

Veřejná prostranství jsou dimenzována prostorově úsporně, výjimku tvoří rozlehlé hlavní náměstí.

Veřejná prostranství ulic a náměstí jsou jasně vymezena a ohraničena souvislou uliční frontou.

Po obvodu historického jádra jsou hranice veřejných prostranství nejasné. To je dáno šířkou hradebního pásu, různými typy hran (pozůstatky hradebních zdí, proluky, nové bloky) a nejasnou urbanistickou strukturou přiléhajících lokalit.

Veřejná prostranství jsou zde celoměstsky významná, ulice a náměstí s velkým podílem společenské a obchodní funkce. Atraktivní živý parter je většinou omezen na náměstí a z něj vycházející ulice.

Sadový okruh kombinuje zejména funkci dopravní a obchodní.



typický charakter veřejného prostranství

význam: město

měřítko: střední

sídelní hustota: 74 obyvatel/ha

stupeň uzavření: velký

velikost prostoru: střední

veřejný život: rušný

vymezení hrany: obchodní parter / stěny objektů

množství zeleně: malé

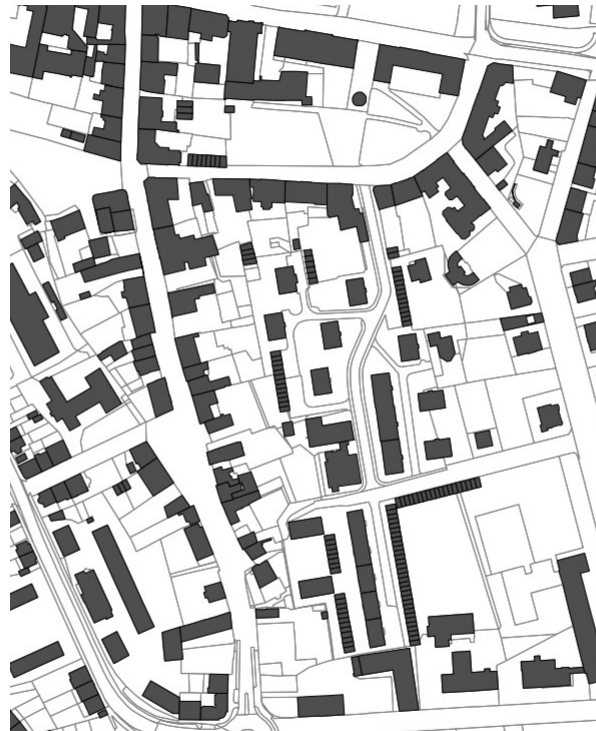
běžná uliční šířka: 11 m

Charakteristický příklad: Historické jádro města Klatovy, vyhlášená městská památková zóna



2 Rostlá městská struktura zástavby

Kompaktní zástavba původních historických předměstí vytváří nepravidelné uliční prostory a prostranství. Původní struktura je často narušená a rozvolněná prolukami nebo necitlivými novodobými přestavbami. Veřejná prostranství jsou v dochovaných částech jasně vymezena uliční frontou. Ve zbývajících částech území s narušenou uliční frontou nejsou veřejná prostranství prostorově vymezena a ztrácejí charakter rostlé struktury. Veřejná prostranství v zachovalé rostlé městské zástavbě jsou charakteristická příjemným měřítkem.



typický charakter veřejného prostranství

význam: město

měřítko: střední

sídelní hustota: 72 obyvatel/ha

stupeň uzavření: velký

velikost prostoru: střední

veřejný život: rušný

vymezení hrany: obchodní parter / stěny objektů

množství zeleně: malé

běžná uliční šířka: 14 m

Charakteristický příklad: Vídeňská



3 Rostlá venkovská struktura zástavby

Vesnická struktura se zachovalým původním charakterem rostlé zástavby hospodářských stavení podél návesního prostoru a přilehlých ulic. Veřejná prostranství jsou většinou členěna na vozovku a extenzivní zelené pásy. Chodníky jsou v uličních profilech vzácně a obvykle pouze v návaznosti na novější zástavbu. V uličních prostorech je při jejich úzkém profilu podíl zeleně minimální, návsi a přilehlé plochy zeleně jsou doplněné vzrostlými listnatými stromy v souladu s charakterem lokality.



typický charakter veřejného prostranství

význam: původní obec

měřítko: malé

sídelní hustota: 7 obyvatel/ha

stupeň uzavření: velký

velikost prostoru: malá

veřejný život: klidný

vymezení hrany: stěna usedlosti / plot

množství zeleně: malé

běžná uliční šířka: 7 m

Charakteristický příklad: Kydliny



4 Bloková izolovaná struktura zástavby

Převážně nízkopodlažní zástavba izolovaných rodinných domů drobnějšího měřítka, s vymezenými zahradami a pozemky uspořádanými do bloků, s charakterem předměstí a rezidenčních zahradních čtvrtí vystavěných od počátku 20. století do současnosti. Bloková struktura určuje většinou zřejmou hranici mezi veřejným a soukromým, s ohraničením ve formě plotů s nízkými podezdívkami. Téměř výhradně se v této struktuře vyskytují uliční prostory, případně komponované prostory rozšířené křižovatky na styku ulic. Charakter uliční zeleně je různý na škále od travnatých pruhů se vzrostlými stromy (spíše výjimečné) až po ulice zcela bez zeleně.



typický charakter veřejného prostranství

význam: původní obec/předměstí

měřítko: malé

sídelní hustota: 42 obyvatel/ha

stupeň uzavření: střední

velikost prostoru: střední

veřejný život: klidný

vymezení hrany: plot / živý plot

množství zeleně: velké

běžná uliční šířka: 10 m

Charakteristický příklad: Korálkova



5 Sídlištní volná struktura zástavby

Zástavba z druhé poloviny 20. století, tvořená bytovými domy o třech až osmi podlažích doplněná nízkopodlažními objekty občanské vybavenosti. Uspořádání objektů založené na parametrech oslunění a technologie výstavby vytváří volně plynoucí veřejný prostor bez zřejmé hierarchie. Urbanistické soubory naznačují vymezení uličního prostoru a vnitrobloku, případně tvoří řádkovou strukturu s meziprostory. Forma ulic osciluje mezi velkoryse pojatými uličními prostory s chodníky a stromořadím, a komunikacemi postrádajícími jak vymezení, tak přirozené lidské měřítko. Zeleň tvoří podstatnou složku sídlištního prostředí. Charakteristické jsou rozsáhlé travnaté plochy se vzrostlými stromy nebo smíšené výsadby s keřovým podrostem.



typický charakter veřejného prostranství

význam: předměstí

měřítko: velmi velké

sídelní hustota: 135 obyvatel/ha

stupeň uzavření: malý

velikost prostoru: velmi velká

veřejný život: klidný

vymezení hrany: nejednoznačné

množství zeleně: velké

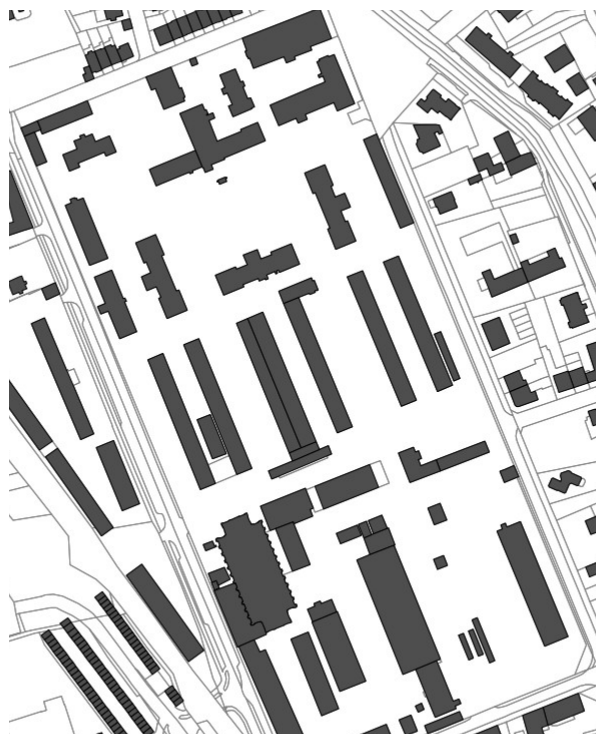
běžná uliční šířka: 35 m

Charakteristický příklad: Sídliště Pod Hůrkou



6 Areálová struktura zástavby

Obvykle oplocené areály zastavěné halovými i vícepodlažními objekty, různé rozlohy a stáří. Využívané pro výrobu, vybavenost a ostatní specifické funkce (nádraží, ČOV, kasárna). Ve výrobních areálech je uspořádání budov a prostranství většinou podřízeno technologickým a dopravním požadavkům. Nevýrobní areály jsou většinou také racionálně uspořádané s ohledem na provoz. V uzavřených areálech obvykle nejsou plnohodnotná veřejná prostranství, zpravidla jen plochy bez přístupu veřejnosti. Pouze v místech kolem administrativních nebo návštěvnických objektů jsou zohledňovány parametry veřejného prostoru. Tyto veřejné prostory jsou částečně vymezeny právě objekty souvisejícími s pohybem osob (nádražní hala, školy, nemocnice).



typický charakter veřejného prostranství

význam: předměstí / periferie

měřítko: velké

sídelní hustota: -

stupeň uzavření: různý

velikost prostoru: -

veřejný život: různý

vymezení hrany: plot / zeď

množství zeleně: velké

běžná uliční šířka: -

Charakteristický příklad: Kasárna klatovských dragounů



7 Drobná izolovaná struktura zástavby

Převážně chatové a zahrádkářské osady s drobnými stavbami v zeleni. Veřejná prostranství se zde vyskytují sporadicky a pokud ano, pak v minimálních dimenzích. Veřejná prostranství se omezují převážně na nezbytnou obsluhu území, případně je struktura území tvořena plochami s vnitřní obsluhou bez veřejné přístupnosti.



typický charakter veřejného prostranství

význam: periferie

měřítko: malé

sídelní hustota: -

stupeň uzavření: velký

velikost prostoru: malá

veřejný život: klidný

vymezení hrany: plot / živý plot

množství zeleně: velké

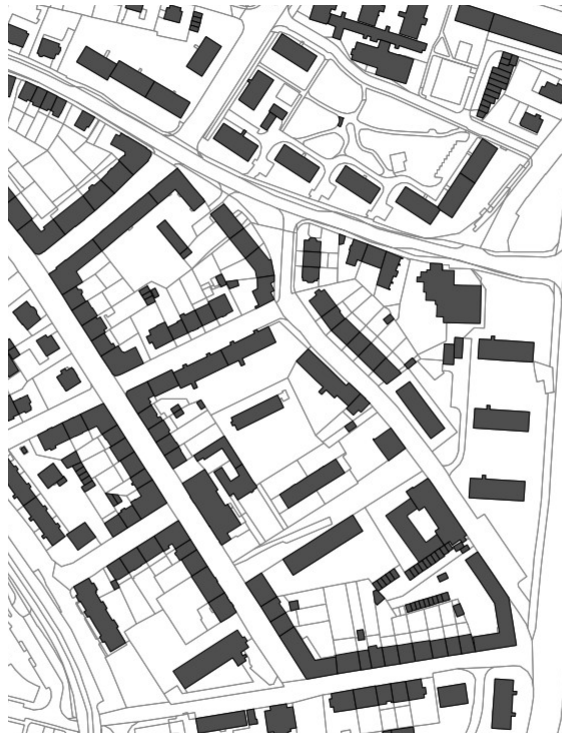
běžná uliční šířka: -

Charakteristický příklad: Zahrádkářská kolonie Markyta



8 Heterogenní struktura zástavby

Zástavba s nespécifickou strukturou. Území bez převažujícího charakteru nebo území složené z velmi malých lokalit s rozdílnou strukturou. Charakter území a veřejných prostorů nelze určit, řešení veřejného osvětlení bude posuzováno individuálně.



typický charakter veřejného prostranství

význam: -

měřítko: -

sídelní hustota: -

stupeň uzavření: -

velikost prostoru: -

veřejný život: -

vymezení hrany: -

množství zeleně: -

běžná uliční šířka: -

Charakteristický příklad: Pražské předměstí



9 Historický park

Zeleň parkového charakteru s vysokou historickou hodnotou a významem. Veřejná prostranství celoměstského a nadměstského významu.

Charakteristický příklad: Mercandinovy sady, parky v hradebním okruhu

10 Park

Komponovaná zeleň parkového charakteru jako součást městských i vesnických veřejných prostorů.

Charakteristický příklad: Sady Mistra Jana Husa

11 Les

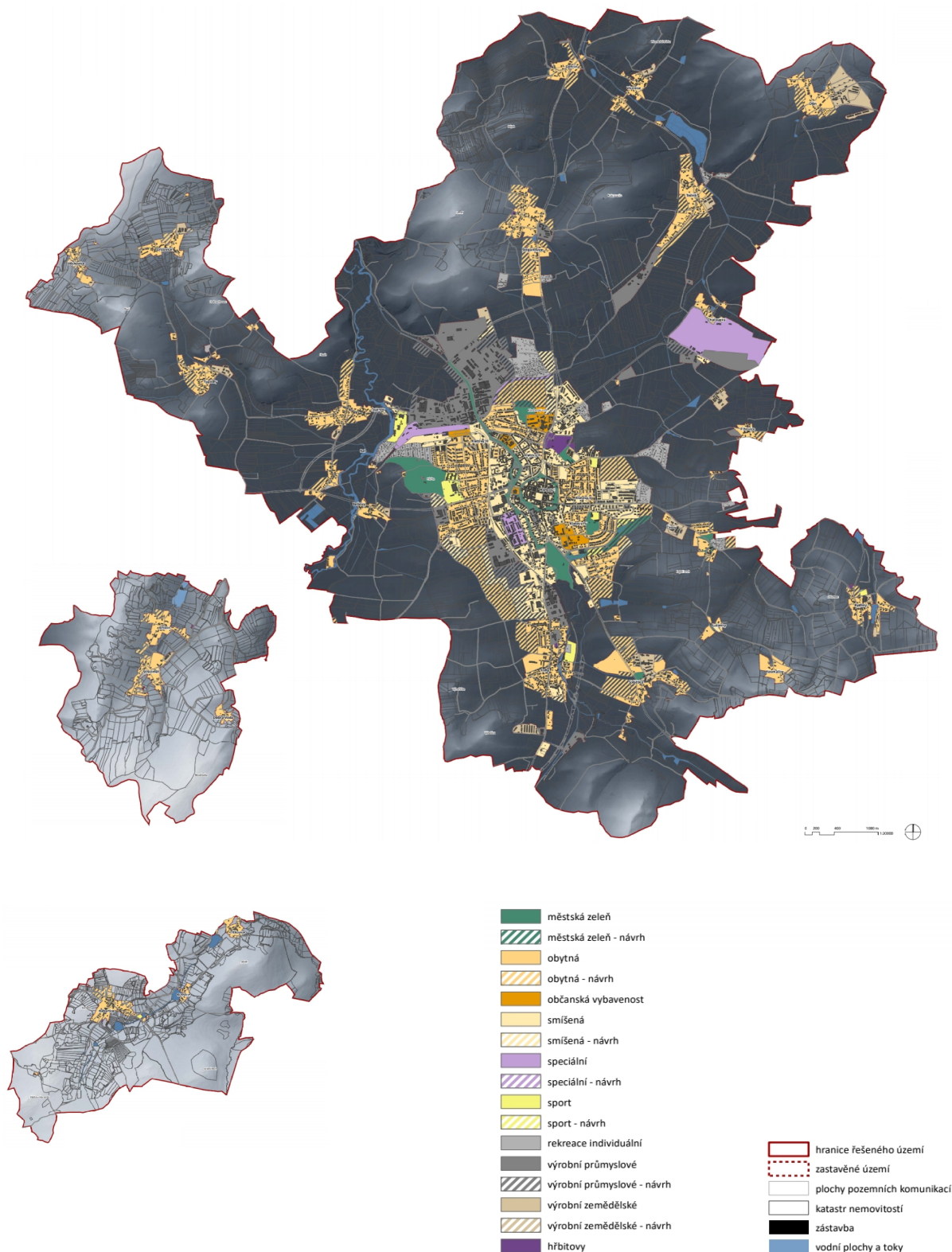
Přírodě blízká zeleň převážně na lesních pozemcích.

Charakteristický příklad: Hůrka, Křesťanský vrch

Ve výkresu **1.A.1.4.G.1 Charakteristické zóny (struktura zástavby)** jsou dále vyznačeny plochy hřbitovů a letišť. Tyto plochy mají obtížně definovatelnou strukturu a zároveň se na území Klatov vyskytují v malém rozsahu. Při návrhu veřejného osvětlení budou proto posuzovány individuálně s ohledem na svou funkci.



1.A.1.4.3 Charakteristické zóny (dle způsobu využití)



Obr. 4.2 Charakteristické zóny (dle způsobu využití)



1 Obytné využití

Území s převažující funkcí bydlení. Další funkce se vyskytují pouze jako doplňkové a sloužící potřebám obyvatel území (drobná komerce, školství). V případě vesnické zástavby může být na bydlení navázána drobná zemědělská produkce.



*Charakteristický příklad:
Domažlické předměstí*



*Charakteristický příklad:
Plánické předměstí*



*Charakteristický příklad:
Tajanov*

typická funkce veřejného prostranství

pěší a motorová doprava; rekreace; parkování automobilů

intenzita pěší dopravy: střední / vysoká

intenzita motorové dopravy: střední

intenzita využití hran veřejného prostoru: nízká



2 Smíšené využití

Polyfunkční území se zastoupením velkého množství vzájemně se nerušících funkcí. Měřítko funkcí se pohybuje od drobných provozů v polyfunkčních objektech – typicky v městském centru, kde je často kombinováno s bydlením, po velké monofunkční objekty s různým využitím sdružené v jednom území.



*Charakteristický příklad:
městské centrum*



*Charakteristický příklad:
bývalá kasárna Plánické předměstí*

typická funkce veřejného prostranství

pěší a motorová doprava; předprostory veřejných a komerčních budov; shromažďování; parkování automobilů

intenzita pěší dopravy: střední / vysoká

intenzita motorové dopravy: střední / vysoká

intenzita využití hran veřejného prostoru: vysoká



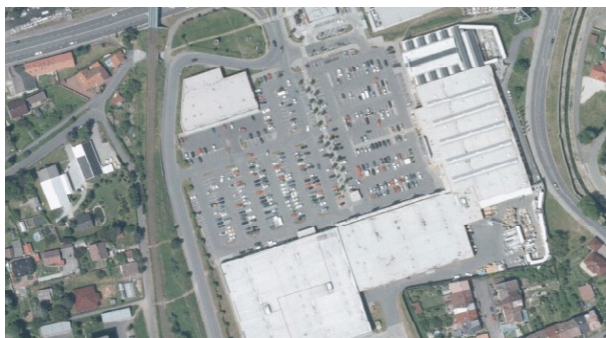
3 Občanská vybavenost

Funkce komerční i veřejné vybavenosti předpokládají vysoké koncentrace lidí, ať už stabilně v průběhu dne nebo nárazově v určité časy (nemocnice, nádraží, obchodní a kulturní centra, školy). S nimi související venkovní prostory nejsou nutně veřejné, jsou však vždy veřejnosti alespoň částečně přístupné.

S ohledem na počet uživatelů a význam budov a k nim přiléhajících veřejných prostorů se zde předpokládají zvýšené požadavky na kvalitu veřejného osvětlení.



*Charakteristický příklad:
Klatovská nemocnice*



*Charakteristický příklad:
obchodní centrum Škodovka*

typická funkce veřejného prostranství

pěší a motorová doprava; předprostory veřejných a komerčních budov; shromažďování; parkování automobilů

intenzita pěší dopravy: střední / vysoká

intenzita motorové dopravy: střední / vysoká

intenzita využití hran veřejného prostoru: vysoká



4 Sport

Území se sportovním využitím, typicky větší sportovní areály s možným nárazovým vyšším výskytem veřejnosti při sportovních akcích.



*Charakteristický příklad:
zimní a atletický stadion*



*Charakteristický příklad:
koupaliště*

typická funkce veřejného prostranství

pěší a motorová doprava; shromažďování; parkování automobilů

intenzita pěší dopravy: nízká

intenzita motorové dopravy: nízká / střední

intenzita využití hran veřejného prostoru: nízká

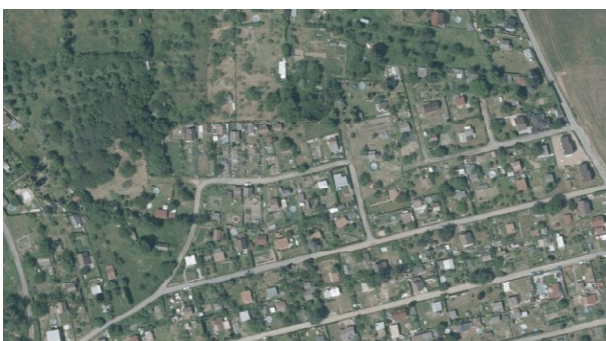


5 Rekreační individuální

Zahrádkové osady a související individuální rekreace.



*Charakteristický příklad:
zahrádková osada Pod Hůrkou*



*Charakteristický příklad:
zahrádková osada Markyta*

typická funkce veřejného prostranství

pěší a motorová doprava

intenzita pěší dopravy: nízká

intenzita motorové dopravy: nízká

intenzita využití hran veřejného prostoru: nízká



6 Výroba

Průmyslová a zemědělská výroba.



*Charakteristický příklad:
Klatovy, Koldinova ulice*



*Charakteristický příklad:
Sobětkovice*

typická funkce veřejného prostranství

motorová doprava

intenzita pěší dopravy: nízká

intenzita motorové dopravy: střední / vysoká

intenzita využití hran veřejného prostoru: nízká



7 Speciální využití

Atypické areály pro dopravu a armádu. Funkce definované jako specifické nejsou využívány způsobem srovnatelným s jinými funkcemi v území.

Řešení jejich veřejného osvětlení bude posuzováno samostatně.



*Charakteristický příklad:
nádraží Klatovy*



*Charakteristický příklad:
letišť Klatovy*



*Charakteristický příklad:
Kasárna klatovských dragounů*

typická funkce veřejného prostranství

-

intenzita pěší dopravy: různá

intenzita motorové dopravy: různá

intenzita využití hran veřejného prostoru: různá

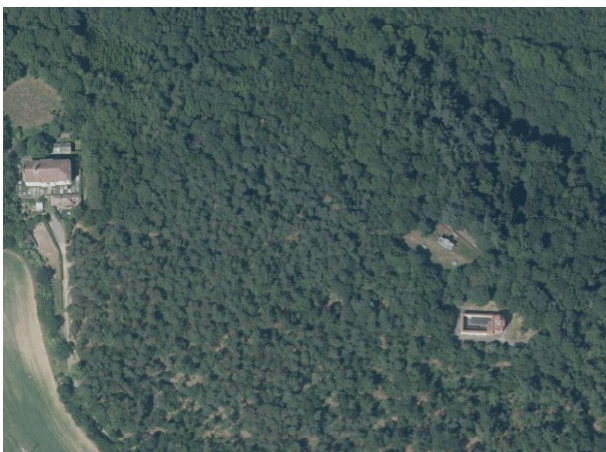


8 Sídlní zeleň

Zeleň ve městě a v ostatních sídlech, sloužící k rekreaci, zvýšení ekologické stability a zlepšení mikroklimatu.



*Charakteristický příklad:
Mercandinovy sady*



*Charakteristický příklad:
Hůrka*

typická funkce veřejného prostranství

pěší, cyklistická a výjimečně motorová doprava; rekreace

intenzita pěší dopravy: střední / vysoká

intenzita motorové dopravy: nízká

intenzita využití hran veřejného prostoru: -



9 Hřbitovy

Území veřejných pohřebišť, pietních prostorů a staveb pro pohřbívání.



*Charakteristický příklad:
Hřbitov u sv. Jakuba*

typická funkce veřejného prostranství

pěší doprava, pietní prostory

intenzita pěší dopravy: střední

intenzita motorové dopravy: nízká

intenzita využití hran veřejného prostoru: nízká

1.A.1.4.4 Seznam příloh k oddílu 1.A.1.4

Přehled grafických příloh

- **1.A.1.4.G.1 Charakteristické zóny (struktura zástavby)**

Mapa území města Klatov v měřítku 1:20 000 (formát A1)

V mapě jsou zakresleny jednotlivé zóny dle převažující struktury zástavby

- **1.A.1.4.G.2 Charakteristické zóny (způsob využití)**

Mapa území města Klatov v měřítku 1:20 000 (formát A1)

V mapě jsou zakresleny jednotlivé zóny dle převažujícího způsobu využití

- **1.A.1.4.G.3 Stabilita a zastavitelnost území**

Mapa území města Klatov v měřítku 1:20 000 (formát A1)

V mapě jsou zakresleny stabilizované a zastavitelné lokality dle platného Územního plánu po změně č. 1

Přehled databázových příloh (tabulek)

- **1.A.1.4.T.1 Charakteristické zóny**

Databáze charakteristických zón a jejich umístění



1.A.1.4.5 Zdroje

- Územní plán Klatov v platném znění (změna č. 1 schválena 23. 4. 2019)
<https://www.klatovy.cz/mukt/uzemniplan.asp>
- Územní studie veřejných prostranství
 - ÚS 1 Klatovy - HRADEBNÍ OKRUH
 - ÚS 3 Klatovy - PLÁNICKÉ PŘEDMĚSTÍ
 - ÚS 6 Klatovy – JIH
 - ÚS 6 Klatovy – SEVER
 - ÚS 24 Klatovy - ÚDOLÍ DRNOVÉHO POTOKA
<https://www.klatovy.cz/mukt/fr.asp?tab=mukt&id=12355&burl=&pt=UPU3>
- Průzkumy zpracovatele



1.A.1.5 Veřejná prostranství a komunikační síť

OBSAH

1.A.1.5 Veřejná prostranství a komunikační síť.....	55
1.A.1.5.1 Veřejná prostranství.....	55
Ulice.....	55
Náměstí.....	55
Náves.....	56
Sídlištní mezidomí a vnitroblok.....	56
Průchod, podchod, pasáž.....	56
Park.....	56
Nábřeží.....	56
Předprostor významné budovy.....	57
Dopravní a technické prostory.....	57
Příměstská krajina.....	57
1.A.1.5.2 Význam prostranství.....	58
1.A.1.5.3 Struktura okolní zástavby.....	58
1.A.1.5.4 Komunikační síť.....	58
1.A.1.5.5 Současný stav automobilové dopravy.....	58
1.A.1.5.6 Současný stav nemotorové (pěší a cyklistické) dopravy.....	59
1.A.1.5.7 Seznam příloh k oddílu 1.A.1.5.....	59
1.A.1.5.8 Zdroje.....	59

1.A.1.5.1 Veřejná prostranství

Veřejná prostranství lze obecně dělit například do následujících typologických kategorií, které se odvíjí zejména od jejich prostorového vymezení, od provozních požadavků a předpokladů pro jejich využití.

Ulice

Ulice je základním prvkem urbanistické struktury města. Je liniovým prostorem se zřejmou úlohou obsluhy objektů a často i širšího území města. Charakter ulice je určen zejména jejím profilem, charakterem okolní zástavby, podobou parteru a mírou dopravního zatížení. Z hlediska souladu dopravy a dalších funkcí veřejného prostoru jsou ulice rozděleny do těchto typů:

- Sdílené prostory – pěší a obytné zóny
- Obslužné ulice – ostatní běžné místní ulice
- Městské třídy a další významné ulice – hlavní ulice
- Dopravní koridory – ulice s převážně motorovou dopravou

Náměstí

Náměstí je jedním ze základních prvků ve struktuře města. Je významným prvkem z hlediska kompozice, orientace, funkčního i společenského významu. Náměstí může nabývat různé formy – od tradičních prostorů souvisle vymezených budovami až po prostory téměř volné, pojmenované sice jako náměstí, ale nemající (jeho) charakteristické znaky a funkce.

Historická náměstí často tradičně sdružují více významů od obchodního a společenského po reprezentační; náměstí také mohou být předprostorem významných budov nebo například parkovým prostorem vymezeným okolní blokovou zástavbou.



V systému veřejných prostranství města je rozlišen význam náměstí:

- celoměstský (např. náměstí Míru)
- okrskový (např. Erbenovo náměstí)
- lokální (Husovo náměstí)

Náves

Centrální prostory původních samostatných vesnic, které jsou v současnosti součástí území města. Návesi jsou vymezeny (bývalými) hospodářskými staveními; jejich plocha je zpravidla členěna na zpevněné plochy komunikací a plochy zeleně se vzrostlými stromy. Akcentem v prostoru bývá drobná sakrální stavba.

Sídlíštní mezidomí a vnitroblok

Sídlíštní mezidomí je neohraničený nebo jen velmi volně ohraničený prostor mezi solitérními domy s funkcí bydlení nebo občanské vybavenosti, s vloženými komunikacemi, často oddělenými pro pěší a automobily.

Vnitroblok je vnitřní prostor uzavřených bloků i prostranství mezi domy v polouzavřených a řádkových strukturách jsou podstatnou částí městského organismu. Zatímco v uzavřených blocích se jedná převážně o soukromý prostor, ve volnější struktuře zástavby je prostorem spíše veřejným. Tyto prostory mají charakter dvorů, zahrad i volně přístupných travnatých ploch pod stromy, v některých případech slouží z části jako plochy parkování.

Veřejné osvětlení uzavřené soukromé prostory vnitrobloků neřeší. Veřejné vnitrobloky a sídlíštní mezidomí mají naopak velmi podobný charakter, funkci a tím i způsob osvětlení.

Průchod, podchod, pasáž

Zastřešené prostranství, které je většinou součástí soukromého objektu, technické nebo dopravní stavby. Charakteristický je velmi sevřený, obvykle lineární prostor.

Park

Prostranství s převažujícím podílem zeleně, primárně určené pro relaxaci a rekreaci, plní také ekologické funkce.

Parky lze členit podle rozlohy na velké městské parky (Mercandinovy sady) a menší parkové plochy (sady Na Valech), podle charakteru na komponovaná parková náměstí s vysokou náročností na údržbu (Hostašovy sady) nebo přírodě blízké, méně intenzivně udržované plochy.

Parky se liší také podle významu od celoměstského (Mercandinovy sady) až po okrskový nebo lokální. Do kategorie parků z hlediska typu veřejného prostoru spadají také hřbitovy.

Nábřeží

Prostranství lemující vodní toky mohou mít různý charakter a vlastnosti z pohledu veřejného osvětlení. Jednotlivé níže zmíněné typy nejsou pevně dané a jejich charakter se může prolínat.



Pobytové nábřeží

Úprava břehů umožňuje lokálně nebo v delším úseku přístup k vodnímu toku. Nejbližší okolí vodního toku slouží pobytové a rekreační funkci. Charakter území se může podobat parku s vyšším či nižším podílem zpevněných ploch, ovšem s výrazným prvkem vodního toku. (Tylovo nábřeží dle ÚS)

Dopravní nábřeží

Úprava břehů se zděnými regulačními stěnami i nezpevněnými náplavkami, přístup k vodnímu toku je převážně servisního charakteru. Břehy jsou lemovány nábřežními uličními prostory, které slouží v různé míře automobilové nebo pěší dopravě. Druhá hrana veřejného prostoru je obvykle zastavěná. (severní část ulice Koldinovy)

Přírodní /úcelové nábřeží

Zpevněné i nezpevněné břehy nejsou doprovázeny žádnou komunikací. Pohyb veřejnosti podél vodního toku se nepředpokládá. (levý břeh Drnového potoka v jižní části Mercadinových sadů)

Předprostor významné budovy

Prostranství uvozuující vstup do významné budovy je v blokové struktuře buď náměstím, nebo jinak hmotově zvýrazněným prostranstvím. Ve volné struktuře zástavby však není takto vymezeno ani názvoslovně ani prostorově; veřejná (významná) budova nicméně přirozeně vyzdvihuje význam předprostoru v hierarchii veřejných prostranství. V Klatovech jsou to například prostory u gymnázia, státního zastupitelství, kulturního domu, ZŠ Čapkova, ZŠ Tolstého, kaple Panny Marie Klatovské a vlakové nádraží.

Dopravní a technické prostory

Dopravní terminál

Prostranství zastávek a uzlů veřejné dopravy.

Specifický typ veřejného prostranství plnící v první řadě požadavky na bezkolizní odbavování cestujících veřejnou dopravou, případně přestupování z jednoho typu dopravního prostředku na jiný.

Parkoviště

Jednouúčelové plochy pro parkování automobilů nejen u nákupních center a supermarketů, ale i na dalších místech na území města. Provedení parkovišť často plní pouze nejzákladnější provozní parametry. Lepší příklady zahrnují zeleň ve formě keřových porostů nebo výsadby stromů, vítaných pro jejich mikroklimatický a hygienický význam. Plochy parkovišť jsou často bariérou v území pro ty, kteří jej pro parkování neužívají, zejména pro chodce.

Technický prostor

Mezi plochami splňujícími definici veřejných prostranství najdeme i místa, která mají ryze technický účel, často související s dopravními stavbami (křižovatky, prostranství pod mosty apod.)

Příměstská krajina

Krajina navazující na zastavěné území města. S městem souvisí pohledově, provozně a také svým ekologickým a rekreačním významem. Kromě extravilánu se mohou přírodní lokality definovatelné jako příměstská krajina vyskytovat i uvnitř zastavěného území. V Klatovech do této kategorie spadá například Klatovská Hůrka, Křesťanský vršek a Sady Mistra Jana Husa.



1.A.1.5.2 Význam prostranství

Jednotlivá prostranství lze také dělit dle jejich významu. Tento parametr definuje roli prostranství v celoměstském systému z hlediska charakteru užívání. Např. náměstí celoměstského významu (náměstí Míru) má jiné požadavky na využití a osvětlení než náměstí lokální (Husovo náměstí).

Z hlediska role ve struktuře města je rozlišen význam:

- celoměstský – veřejná prostranství využívaná většinou obyvatel a uživatelů města; prostranství, které je cílem (také) pro návštěvníky města
- okrskový – prostory významné v měřítku čtvrti; hlavní prostranství čtvrti, okrsku, obytného souboru; prostranství vyššího než lokálního významu, ale ne celoměstského
- lokální – všechna veřejná prostranství, na kterých jsou aktivity navázané na své bezprostřední okolí

1.A.1.5.3 Struktura okolní zástavby

Struktura zástavby je parametrem, který předurčuje také charakter veřejných prostranství.

Nezastavěné prostory mezi budovami tvoří inverzní struktury k zástavbě. Mezi charakterem zástavby a parametry veřejných prostranství je tak úzká spojitost. Jednotlivými strukturami, typickými pro zástavbu Klatov se podrobněji zabývá oddíl 1.A.1.4 Charakteristické zóny.

1.A.1.5.4 Komunikační síť

Kostra současné komunikační sítě je tvořena původními císařskými silnicemi a dalšími významnými historickými cestami. Jejich stopa je základem, který se do současnosti již příliš nezměnil a je pouze doplňován novými komunikacemi. Pozdější bariéry železničních tratí měly vliv spíše na rozvoj zástavby než uliční sítě. Rozhodující vliv na strukturu a funkci dnešní komunikační sítě měla druhá polovina 20. století. Zejména probourání obchvatu centra ve stopě původního hradebního okruhu, nárůst automobilizace a přebudování historické ulice Plzeňské na kapacitní čtyřpruhovou komunikaci přineslo do centra neúměrnou dopravní zátěž.

V kapitole 1.A.1.2 Dopravně bezpečnostní analýza jsou uvedena podrobné údaje o struktuře komunikací, intenzitách dopravy, přechodech pro chodce, přejezdech pro cyklisty a o dopravní nehodovosti.

V tabulkách ke kapitole 1.A.1.2 jsou databáze sledovaných prvků a údajů.

1.A.1.5.5 Současný stav automobilové dopravy

Klatovy leží na křižovatce dvou silnic I. třídy. Silnice I/27 – E53 ve směru na sever spojuje město s krajským městem Plzní. Ve směru na jih vede do Železné Rudy na státní hranici s Německem. Silnice I/22 vede z Domažlic přes Klatovy, Horažďovice, Strakonice do Vodňan. Na obou těchto tazích se počítá s jejich modernizací a zvýšením jízdních standardů a zároveň s převedením těchto tras mimo město pomocí východního obchvatu města.

Přes Klatovy dále vede důležitý tah silnice II. třídy II/191, vedoucí od státní hranice s Německem přes Klatovy na Rožmitál pod Třemšínem. Od východu směřuje do města silnice II/186 Defurovy Lažany – Klatovy a od severozápadu silnice II/185 Staňkov – Klatovy. Silnice II/185 se napojuje na nově zrealizovanou severozápadní větev obchvatu Klatov (ulice Štěpánovická).



1.A.1.5.6 Současný stav nemotorové (pěší a cyklistické) dopravy

Pěší a cyklistická doprava v zastavěném území využívá uliční síť, případně samostatné nebo smíšené stezky určené pro pohyb chodců nebo jiné veřejné prostory. Bariérami v pohybu jsou zejména železniční trati a na ně navázané areály, částečně také vodní toky. Přes Klatovy vedou dvě hlavní turistické trasy. Ve směru sever jih vede trasa Plzeň – Klatovy – Železná Ruda. Ve směru západ – východ vede trasa Domažlice – Klatovy – Vimperk. Ve městě je postupně budován vycházkový okruh.

V krajinném prostředí pěší a cyklistická doprava využívá síť cest v krajině ve formě polních cest a účelových komunikací. Využívané jsou zejména úseky podél vodních toků, a to zejména pro sportovně rekreační využití. Jejich síť však zatím není ve všech úsecích spojitá. Přes Klatovy vede v severojižním směru mezinárodní Česko – bavorská cyklotrasa č. 38 Plzeň – Klatovy - Železná Ruda – Deggendorf, na které již byla zrealizována řada úseků jako samostatné cyklostezky.

1.A.1.5.7 Seznam příloh k oddílu 1.A.1.5

Přehled grafických příloh

- **1.A.1.5.G.1 Typologie veřejných prostranství**
Mapa území města Klatovy v měřítku 1:20 000 (formát A1)
Mapa znázorňuje typy veřejných prostranství
- **1.A.1.5.G.2 Urbanistický význam veřejných prostranství**
Mapa území města Klatovy v měřítku 1:20 000 (formát A1)
Mapa znázorňuje veřejná prostranství podle významu
- **1.A.1.5.G.3 Struktura zástavby v okolí veřejných prostranství**
Mapa území města Klatovy v měřítku 1:20 000 (formát A1)
Mapa znázorňuje veřejná prostranství podle okolní struktury zástavby
- **1.A.1.5.G.4 Typická šířka veřejných prostranství**
Mapa území města Klatovy v měřítku 1:20 000 (formát A1)
Mapa znázorňuje veřejná prostranství podle typické šířky

Přehled databázových příloh (tabulek)

- **1.A.1.5.T.1234 Veřejná prostranství a komunikační síť – kontingenční tabulka**
 - T.1 Typologie veřejných prostranství – list
 - T.2 Urbanistický význam veřejných prostranství – list
 - T.3 Struktura zástavby v okolí veřejných prostranství – list
 - T.4 Typická šířka veřejných prostranství – list

1.A.1.5.8 Zdroje

- Územní plán Klatov v platném znění (změna č. 1 schválena 23. 4. 2019)
<https://www.klatovy.cz/mukt/uzemniplan.asp>



1.A.1.6 Typologie komunikací

OBSAH

1.A.1.6 Typologie komunikací.....	60
1.A.1.6.1 Metodika.....	60
1.A.1.6.2 Příčné řezy.....	60
1.A.1.6.3 Význam.....	60
1.A.1.6.4 Charakter jednotlivých typů komunikací podle struktury okolní zástavby.....	61
1 Historická kompaktní bloková struktura zástavby.....	62
2 Rostlá městská struktura zástavby.....	62
3 Rostlá venkovská struktura zástavby.....	62
4 Bloková izolovaná struktura zástavby.....	63
5 Sídlištní volná struktura zástavby.....	63
6 Areálová struktura zástavby.....	63
7 Drobná izolovaná struktura zástavby.....	64
8 Heterogenní struktura zástavby.....	64
9 Historický park.....	64
10 Park.....	65
11 Les.....	65
1.A.1.6.5 Seznam příloh k oddílu 1.A.1.6.....	65
1.A.1.6.6 Zdroje.....	65

1.A.1.6.1 Metodika

Typologie komunikací byla posouzena z hlediska příčného řezu, významu a struktury okolní zástavby.

1.A.1.6.2 Příčné řezy

Příčné řezy komunikacemi zobrazují typické příklady uličního profilu dle charakteru jednotlivých typů komunikací podle struktury okolní zástavby a jsou zakresleny v příloze 1.A.1.6.G.1.

1.A.1.6.3 Význam

Jednotlivá prostranství lze také dělit dle jejich významu. Tento parametr definuje roli prostranství v celoměstském systému z hlediska charakteru užívání. Kategoriemi významu, typickými pro zástavbu Klatov se podrobněji zabývá oddíl 1.A.1.5 Veřejná prostranství a komunikační síť.



1.A.1.6.4 Charakter jednotlivých typů komunikací podle struktury okolní zástavby

Struktura navazující zástavby	Význam komunikace	Typická šířka	Příklady ulic
historická bloková kompaktní	celoměstský	6-10	Kpt. Jaroše
		11-15	Komenského
		21-25	nám. Míru
		26-30	nám. Míru
	okrskový	1-5	Randova - pěší
		11-15	Randova
	lokální	1-5	Hostašovovy sady - pěší
		6-10	Balbínova
		11-15	Jirsíkova
rostlá městská	celoměstský	16-20	Plánická
		11-15	Měchurova
		16-20	Kolíárova
		21-25	Nádražní
	okrskový	31 a více	OK Nádražní x Tylovo nábřeží
		1-5	Nádražní - podchod pod trať
	lokální	6-10	Budovcova
		11-15	Dvořákova
		16-20	Tylovo nábř.
rostlá venkovská	celoměstský	11-15	I/22 Sobětky
		16-20	I/27 Klatovy - Dehtín
		21-25	I/22 Beňovy
	okrskový	1-5	cesta ke kapli
		6-10	hlavní cesta do Věckovic
		11-15	hlavní silnice do Vícenic
		16-20	náves
	lokální	1-5	cesta do Křišťina
		6-10	cesta do Dehtína
		11-15	hlavní silnice Kal - Tajanov
bloková izolovaná	celoměstský	11-15	ul. 5. května
		16-20	Domažlická
	okrskový	6-10	U Elektrárny
		11-15	Maxima Gorkého
		1-5	Jabloňová
	lokální	6-10	Akátová
		11-15	Alešova
		16-20	cesta u novostaveb u nádraží
		21-25	Voříškova
sídlištní volná	celoměstský	11-15	Plánická
		21-25	Plánická
		31 a více	OK Plánická x U Čedíků x Viléma Glose
		6-10	hlavní silnice Klatovy - Ostřetice
	okrskový	11-15	Studentská
		21-25	Pod Koničky
		26-30	Podhůrecká
		1-5	Sídliště U Pošty - pěší
	lokální	6-10	Luční
		11-15	Podhůrecká - u bytovek
		16-20	Suvorovova - appendix u bytovek
		21-25	Dukelská
		6-30	V lázni - parkoviště

Struktura navazující zástavby	Význam komunikace	Typická šířka	Příklady ulic
areálová	celoměstský	16-20	Domažlická
		26-30	Plzeňská
		6-10	hlavní cesta Drslavice - Věckovice
		11-15	Dr. Sedláka
	okrskový	16-20	K Letišti
		26-30	OK II/185 Tajanov
		31 a více	OK Dr. Sedláka x Říční lázně x II/185
	lokální	1-5	Podhůrecká - pěší
		6-10	U Elektrárny
		11-15	Podborská
drobná izolovaná	celoměstský	16-20	Průmyslová
		21-25	Plzeňská - parkoviště Mountfield
		31 a více	OK Štěpánovická x Podborská
	okrskový	11-15	hlavní silnice Točnick - Otín
		1-5	Pod Hůrkou - pěší
	lokální	6-10	U Červeného Mlýna - pěší
		16-20	cesta Pod Hrází
		21-25	track
heterogenní	celoměstský	11-15	Jiráskova
		16-20	Tyršova
		21-25	Dobrovského
		26-30	Domažlická
	okrskový	31 a více	OK Domažlická x V Řekách x Nádražní
		6-10	Franty Šumavského
		11-15	Dragounská
		16-20	Národních mučedníků
	lokální	1-5	Mercandiny sady - pěší
		6-10	Na Chmelnici
		11-15	Dukelská
historický park	celoměstský	16-20	Masarykova
		21-25	Bullmannova
		26-30	Hlávkova - parkoviště před nádražím
	okrskový	1-5	Hostašovovy sady - pěší
		6-10	Sadová
		16-20	parkoviště u sadů Na Valech
		21-25	Vrchlického sady - ulice pro pěší
park	lokální	1-5	sady Mistra Jana Husa - pěší
		6-10	Hřbitovní
		11-15	nábř. Kpt. Nálepky
les	lokální	6-10	cesta na Hůrku
		16-20	cesta v areálu nemocnice



1 Historická kompaktní bloková struktura zástavby



Pražská ulice



Vídeňská ulice



ulice Kpt. Jaroše

2 Rostlá městská struktura zástavby



Hostašova ulice



Plánická ulice



Vídeňská ulice

3 Rostlá venkovská struktura zástavby



Chaloupky



Tajanov



Točnick



4 Bloková izolovaná struktura zástavby



ulice Haise Týneckého



Podhůrecká ulice



Procházková ulice

5 Sídlištní volná struktura zástavby



Kličkova ulice



Prusíkova ulice



Suvorovova ulice

6 Areálová struktura zástavby



Jateční ulice



ulice K Letišti



ulice Za Kasárny



7 Drobná izolovaná struktura zástavby



zahrádkářská osada Markyta



zahrádkářská osada Rozhraní I



zahrádkářská osada Harfa

8 Heterogenní struktura zástavby



Koldinova ulice



Masarykova ulice



ulice Národních mučedníků

9 Historický park



sady Na Valech



Hostašovy sady



Mercandinovy sady



10 Park



Hřbitovní ulice



sady Mistra Jana Husa

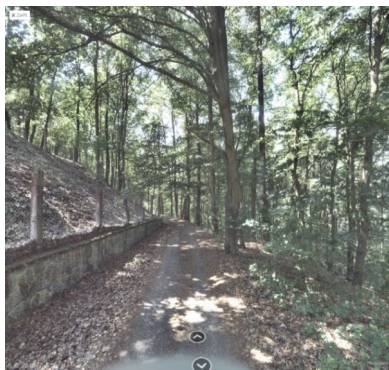


Tylovo nábreží

11 Les



Klostermannova (cesta na Hůrku)



Klostermannova (cesta na Hůrce)



cesta za nemocnicí

1.A.1.6.5 Seznam příloh k oddílu 1.A.1.6

Přehled grafických příloh

- 1.A.1.6.G.1 Typologie komunikací – příčné řezy

Katalog typických příčných řezů v měřítku 1:500 (formát 9 x A4)

Příčné řezy konkrétních ulic typické pro jednotlivé struktury zástavby města Klatovy

1.A.1.6.6 Zdroje

- Územní plán Klatov v platném znění (změna č. 1 schválena 23. 4. 2019)

<https://www.klatovy.cz/mukt/uzemniplan.asp>



1.A.1.7 Stručná historie veřejného osvětlení

OBSAH

1.A.1.7 Stručná historie veřejného osvětlení.....	66
1.A.1.7.1 Pravěk.....	66
1.A.1.7.2 Starověk.....	66
1.A.1.7.3 Středověk.....	67
1.A.1.7.4 Novověk.....	68
Olejové lampy.....	68
Plynové lampy.....	69
Elektrické osvětlení.....	70
1.A.1.7.5 Zdroje.....	71

1.A.1.7.1 Pravěk

Přírodní světelné podmínky si člověk začal přizpůsobovat od doby, kdy ovládl oheň (před přibližně milionem let). První formou jeho využití bylo ohniště, které mimo jiné navozovalo pocit bezpečí v prostoru kruhu vymezeného světlem ohně.

Dalším krokem k ovládnutí světla byl vynález jednoduché olejové lampy, umožňující zamýšlené využití umělého světla v přenosné formě s možností snadné kontroly a udržování. Nejstarší kamenné olejové lampy, jejichž stáří se odhaduje na 11 000 až 17 000 let, byly nalezeny na území Francie v jeskynním komplexu Lascaux.

*Obr. 7.1 Pískovcová olejová lampa z jeskyně Lascaux
(délka 225 mm, průměr misky 110 mm, hloubka 30 mm)*

Uložena: Musee National de Prehistoire, Francie



1.A.1.7.2 Starověk

Nejstarší veřejné osvětlení bylo pravděpodobně ve starověké Číně. Kolem roku 500 př. n. l. byl z geologicky aktivních sopouchů a trhlin unikající zemní plyn veden bambusovým potrubím do Pekingu, kde byl využíván pro vaření i pro venkovní osvětlení města (zřejmě první veřejné plynové osvětlení).

Noční osvětlení ulic prý měla i Antiochie, údajně nejlépe vybavené město své doby (zal. 300 př. n. l. na území dnešního Turecka). Osvětlena byla i mnohá řecká a římská antická města.

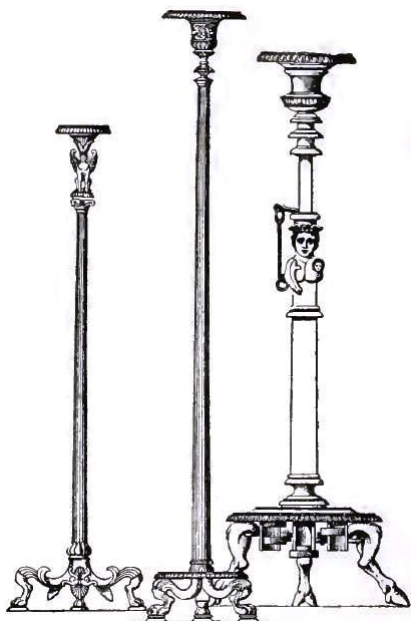
Jeden z prvních archeologicky podložených nálezů a důkazů venkovního osvětlení je znám z antických Pompejí. Archeolog Dr. G. Spano uvádí, že na hlavní severojižní třídě Stabijské, dlouhé 700 metrů, našel (v roce 1910) celkem 510 lamp pro osvětlení ulic a vstupů do domů. Lampy osvětlovaly ulici dlouhou 700 m. Při délce ulice a počtu lamp byly rozestupy mezi lampami cca 2,8 metrů, což poskytovalo i z dnešního pohledu přijatelné osvětlení (Pompeje byly zasypany v roce 79 n. l.).

Systém osvětlení ulic Říma navazoval na již v té době 750 let starou konstrukci olejových svítidel,

původně z Řecka, které představovaly déle trvající zdroj světla než do té doby užívané louče a svíčky. Zprávy o osvětlení v Řecku a v Říši římské lze nalézt antické literatuře; například okolo roku 110 n. l. se Římský satirik Junius Juvenalis nelichotivě zmiňuje o osvětlení města Říma, které označuje za nedostatečné, až nebezpečné.

Nedostatečné uliční osvětlení doplňovaly přenosné lucerny, které nosil laternarius (většinou mladý otrok).

Profese placených „světloňošů“ pak prosperovala až do 19. století



Obr. 7.2 Římské pouliční kandelábry



Obr. 7.3 Laternarius (1. -2. století n. l.)

Museo Nazionale Romano,
Museo delle Terme di Diocleziano, Řím, Itálie

Technologický rozvoj umělého osvětlení končí v období stěhování národů, další zmínky o venkovním osvětlení se objevují cca o tisíc let později.

1.A.1.7.3 Středověk

Zařízení lamp se od starověku téměř nezměnilo. Umělé osvětlení však bylo ve středověku většinou pouze interiérové.

I ve středověku vycházely systémy osvětlení zpravidla z technologie olejových lamp, které vyžadovaly pravidelnou obsluhu. Okolo roku 1000 n. l. byly zaznamenány technologické inovace v Arabské říši (Káhira v Egyptě nebo Bagdád v Iráku), kde se k zapalování knotů lamp využíval samočinný systém rozsvícení.

První zpráva o osvětlení středověkého města v Evropě pochází z roku 1319 z Paříže, kde byla na hlavních náměstích trvale udržována tři světla. V Praze vstoupilo v platnost nařízení o nočním osvětlení v roce 1329. Každý, kdo šel noční Prahou, měl povinnost nést vlastní lucernu, v případě porušení nařízení byl sankcionován - o veřejné osvětlení v současném smyslu tedy ještě nešlo.



- V Klatovech ve středověku pravděpodobně veřejné městské osvětlení ve středověku zřízeno nebylo. Noční chodci však byli povinni mít lucernu nebo svítící louč.

1.A.1.7.4 Novověk

V Paříži a v Londýně vstoupilo v roce 1525 v platnost nařízení, které ukládalo všem majitelům městských domů udržovat v oknech v přízemí alespoň jednu zapálenou svíci nebo kahan. Veřejně vyžadované a prosazované osvětlení tak v principu plnilo funkci osvětlení veřejného.

Nejobvyklejším zdrojem světla byly dlouho především louče.

Ve městech nadále vzkvétalo a profesionalizovalo se řemeslo placených „světlonošů“, kterou vykonávali obvykle chlapi. Zákazníci ve velkých městech je objednávali nebo najímali na stabilních stanovištích (na náměstích, u divadel a u frekventovaných křižovatek).

V Anglii se světlonošům říkalo Link boys, v německy mluvících zemích Laternbuben atd..



Obr. 7.4 Cupid as a Link Boy, Sir Joshua Reynolds, cca 1771
Olej na plátně, Albright-Knox Art Gallery, Norsko

Veřejné osvětlení v současném smyslu bylo pak v roce 1558 zavedeno v Paříži, kde bylo po městě (zpravidla na křižení ulic) rozmístěno několik stovek železných košů, ve kterých museli majitelé okolních domů po soumraku zapalovat nachystané palivo, které vydrželo do půlnoci.

Podobný systém byl zaveden ve Starém městě v Praze mezi lety 1606 – 1610.

- Zatím se nepodařilo dohledat, zda a kdy byla v Klatovech zavedena opatření pro zajištění obdobného „primitivního“ nočního osvětlení města.

Olejoyé lampy

Největší rozmach technologicky pokročilejšího znovuzrození olejového osvětlení se dostavil až v sedmáctém století (r. 1667 v Paříži, r. 1669 v Amsterdamu, r. 1675 v Hamburku, r. 1675 v Turíně, r. 1682 v Berlíně, r. 1693 v Kodani či mezi lety 1684 – 1694 v Londýně).

V Praze bylo zavedeno první trvalé osvětlení olejovými lucernami až v roce 1723, kdy Královskou cestu mezi Prašnou Bránou a Hradčanským náměstím osvětlovalo 121 luceren. Soustava se postupně rozšiřovala, v roce 1823 již Prahu osvětlovalo na 1050 luceren.

- V Klatovech bylo veřejné městské osvětlení zřízeno v roce 1827. Zpočátku byl prý v lampách namísto oleje (který nebyl vždy dostupný) využíváno sádlo (i psí), od poloviny 19. století byly lucerny olejové (a možná i petrolejové).
Nepodařilo se zatím dohledat, v jakých místech a počtu byly lucerny v Klatovech umístěny.



Plynové lampy

Stále rostoucí požadavky na osvětlenost měst vedly k vynalézání nových technologií. Výrazný pokrok umožnilo zavedení svítiplynu. První plynové osvětlení bylo zavedeno ve Filadelfii v roce 1803, téhož roku v Londýně na třídě Pall Mall.

V Praze byla tato technologie zavedena v roce 1847, kdy na 200 ks plynových svítidel, napojených na soukromou plynárnu, svítilo na oslavu narozenin císaře Ferdinanda I. Dobrotivého. Tato síť pak prošla v následujících letech modernizací a výrazným rozvojem po přechodu na veřejnou plynárnu.

- V Klatovech bylo plynové osvětlení zavedeno v roce 1873, kdy byla uvedena do provozu klatovská plynárna. Plynové lucerny byly umístěny především ve vnitřním městě.



Obr. 7.5 Jihovýchodní kout náměstí v roce 1890

Pohled od severu

Plynové lampy na stožárech v chodníku



Obr. 7.6 Severozápadní kout náměstí v roce 1890

Pohled od jihu

Plynové lampy na stožárech v chodníku



Obr. 7.7 Severozápadní kout náměstí v roce 1890



Obr. 7.8 Pozdrav z Klatov rok 1899

Na náměstí u kašny jsou vyobrazeny trojramenné kandelábry plynového osvětlení

Elektrické osvětlení

Po zavedení elektřiny a vynálezu obloukové lampy se začalo uplatňovat osvětlení elektrické.

Od roku 1842, kdy bylo v Paříži využito poprvé, bylo postupně rozšiřováno do dalších měst a zemí.

První trvalé elektrické venkovní osvětlení na našem území bylo zavedeno v Jindřichově Hradci v roce 1887 a později téhož roku v Písku, kde svítily čtyři obloukové lampy. Praha se dočkala trvalého obloukového osvětlení až o dva roky později, v roce 1889.

- O rozvoj elektrického osvětlení pro použití ve veřejných prostranstvích v našich zemích nejvíce zasloužil František Křižík (1847 – 1941), který se narodil na Klatovsku v nedaleké Plánici. František Křižík studoval na gymnáziu v Klatovech. Středoškolské studium nedokončil jen proto, že neměl peníze na zaplacení maturitní taxy.

V Plzni byly první obloukové Křižíkovy lampy instalovány už v roce 1880, trvalo ještě dlouho, než se elektrického osvětlení ve městě rozšířilo. Došlo k tomu až roku 1905.



- V Klatovech bylo elektrické veřejné osvětlení zavedeno po roce 1907, kdy byla zprovozněna první městská elektrárna (Bílý mlýn v Tajanově).



Obr. 7.8 Severovýchodní část náměstí v roce 1936
se stožárem elektrického osvětlení

V následujících desetiletích se technologie plynového a elektrického osvětlení v oblasti veřejného osvětlení dlouho prolínaly. Plyn však byl ještě dlouho výrazně levnější (ale nebezpečnější) než elektřina.

Náročnost údržby a nízká životnost obloukových elektrických svítidel vedla k rozvoji technologie žárovkového osvětlení a později výbojek.

Současnost je popsána podrobně v dalších kapitolách.

1.A.1.7.5 Zdroje

- **Města a městečka v Čechách na Moravě a ve Slezsku 2. díl**,
Karel Kuča, vydalo nakladatelství Libri r. 1997
- **Klatovy – založení města**
Ivan Rubáš
<https://prateceskehistorie.estranky.cz/clanky/historie---clanky/klatovy---zalozeni-mesta.html>
- **Klatovy a okolí**
<https://www.klatovy.cz/klatovy/fr.asp?tab=snet&id=2364&burl=&pt=HS>
- **KLATOVY moje městečko**
Radek Sedláček
<https://klatovymojemesto.majestat.cz/>



1 ZÁKLADNÍ PLÁN VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ

1.A Analytická část

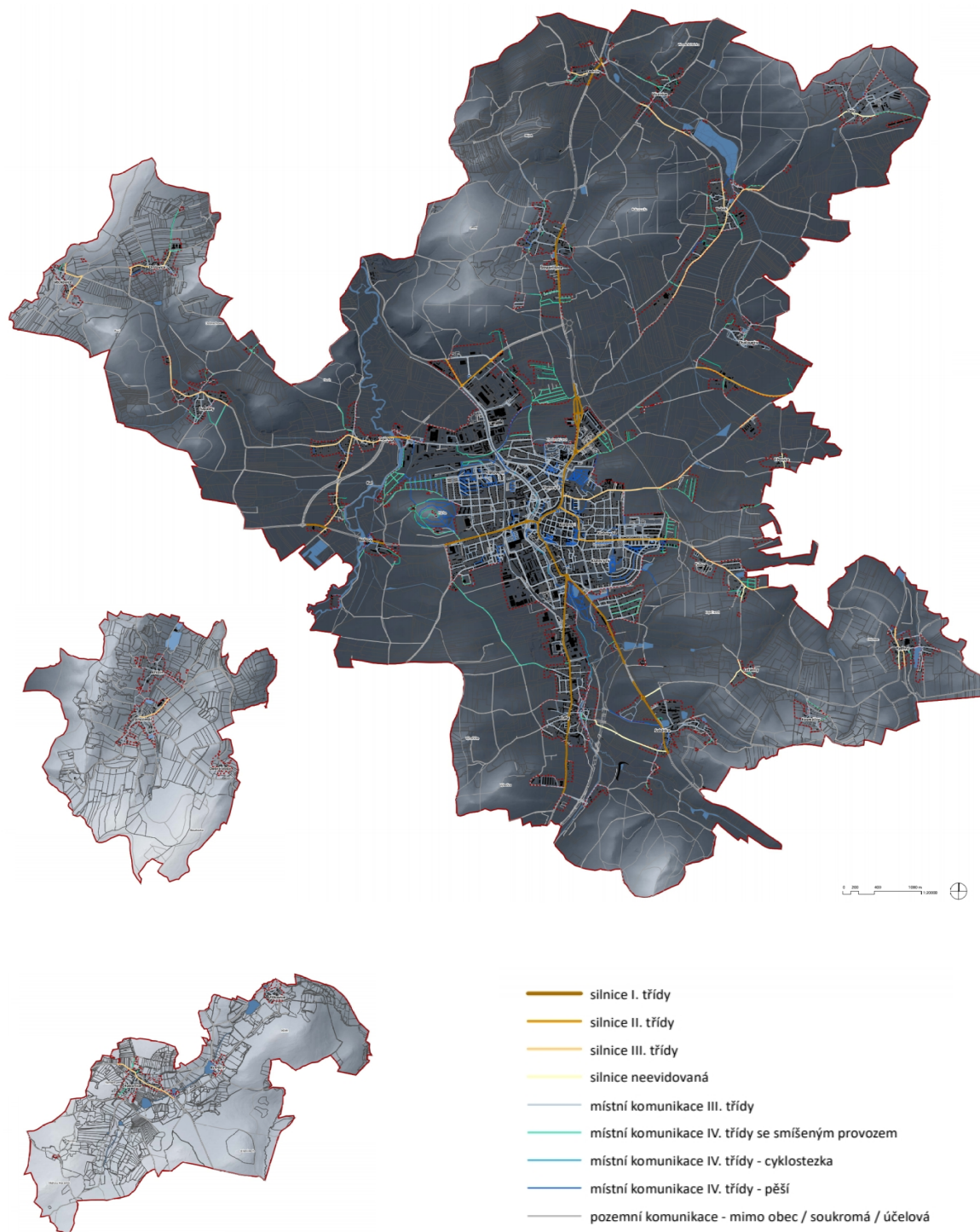
1.A.2 Dopravně bezpečnostní analýza

OBSAH		strana
Textová část		
	Úvod	72
1.A.2.1	Struktura komunikací	74
1.A.2.2	Intenzita dopravy	86
1.A.2.3	Přechody pro chodce	90
1.A.2.4	Dopravní nehodovost	94
1.A.2.5	Kriminalita ve veřejných prostranstvích	98
Přílohy Grafická část		
k oddílu:		měřítko
1.A.2.1	G.1 Třídy pozemních komunikací	1:20 000
1.A.2.2	G.1 Intenzity dopravy dle sčítání ŘSD 2016	1:20 000
1.A.2.3	G.1 Přechody pro chodce a přejezdy pro cyklisty	1:20 000
1.A.2.4	G.1 Dopravní nehodovost v r. 2018 a 2019	1:20 000
1.A.2.5	G.1 Kriminalita ve veřejných prostranstvích	1:7 500
Přílohy Tabulky (databáze)		
k oddílu:		
1.A.2.1	T.1 Struktura komunikací	xls
1.A.2.2	T.1 Intenzita dopravy	xls
1.A.2.3	T.1 Přechody pro chodce	xls
1.A.2.4	T.1 Dopravní nehodovost	xls
1.A.2.5	T.1 Kriminalita ve veřejných prostranstvích	xls

Úvod

Dopravně bezpečnostní analýza je zaměřena na strukturu komunikací, intenzitu dopravy, nehodovost a další aspekty, ovlivňující parametry veřejného osvětlení města Klatovy a sídel v jeho správním území.

Podrobný popis uspořádání a vývoje komunikační sítě a veřejných prostranství v kontextu širších souvislostí a urbanistické kompozice města je uveden v kapitole 1.A.1. Architektonicko-urbanistická analýza, v oddílech 1.A.1.4 Charakteristické zóny, 1.A.1.5 Veřejná prostranství a komunikační síť a 1.A.1.6 Typologie komunikací.





1.A.2.1 Struktura komunikací

OBSAH

1.A.2.1 Struktura komunikací.....	74
1.A.2.1.1 Dopravní infrastruktura Klatov.....	74
Pozemní komunikace.....	74
Železnice.....	75
Cyklotrasy.....	75
Turistické trasy.....	75
Letiště.....	75
1.A.2.1.2 Pozemní komunikace v legislativě.....	75
Kategorie komunikací podle § 2 Zákona č. 13/1997.....	75
Třídy silnic podle § 5 Zákona č. 13/1997.....	76
Třídy místních komunikací podle § 6 Zákona č. 13/1997.....	76
Účelové komunikace podle § 7 Zákona č. 13/1997.....	76
Funkční skupiny místních komunikací podle ČSN 73 6100.....	76
1.A.2.1.3 Rozdělení komunikací v Územním plánu Klatovy z hlediska obsluhy území.....	77
Silniční doprava.....	77
Cyklistická doprava.....	77
Pěší doprava.....	77
1.A.2.1.4 Dálnice a silnice ve správním území Klatovy.....	77
Dálnice.....	77
Silnice I. třídy (I/27 a I/22).....	78
Silnice II. třídy (II/185, II/186 a II/191).....	79
Silnice III. třídy.....	80
Místní, účelové a ostatní komunikace.....	83
1.A.2.1.5 Seznam příloh k oddílu 1.A.2.1.....	85
1.A.2.1.6 Zdroje.....	85

1.A.2.1.1 Dopravní infrastruktura Klatov

Pozemní komunikace

Klatovy leží na křižovatce dvou silnic I. třídy. Silnice I/27 – E53 ve směru na sever spojuje město s krajským městem Plzní, kde se také připojuje na dálnici D5. Ve směru na jih vede do Železné Rudy na státní hranici s Německem. Silnice E53 pokračuje dále přes Regen a Deggendorf do Mnichova. Silnice I/22 vede z Domažlic přes Klatovy, Horažďovice, Strakonice do Vodňan, kde se napojuje na silnici I/20 vedoucí do Českých Budějovic. V souladu se Zásadami územního rozvoje Plzeňského kraje se na obou těchto tazích počítá s jejich modernizací a zvýšením jízdních standardů. V katastru Klatov se počítá s převedením těchto tras mimo město.

Přes Klatovy dále vede důležitý tah silnice II. třídy II/191, vedoucí od státní hranice s Německem přes Nýrsko – Janovice nad Úhlavou – Klatovy - Nepomuk - Rožmitál pod Třemšínem, kde se napojuje na silnici I/18 vedoucí do Příbrami. V Rožmitálu pod Třemšínem se kříží rovněž se silnicí I/19 Plzeň – Tábor. Od severozápadu směřuje do města silnice II/185 Staňkov (I/26) – Klatovy a od východu silnice II/186 Defurovy Lažany (II/188) – Plánice – Klatovy.



Železnice

Přes Klatovy vede jednokolejná železniční trať č.183 Plzeň – Klatovy – Železná Ruda – Bayerisch Eisenstein. V souladu se ZUR Plzeňského kraje se počítá se zdvoukolejněním úseku Plzeň – Klatovy a s elektrifikací celé této trati. V Klatovech se na tuto trať připojuje trať č. 185 Horažďovice – Sušice – Klatovy, která pokračuje v souběhu s tratí č.183 do Janovic nad Úhlavou a odtud dále přes Kdyni do Domažlic.

Cyklotrasy

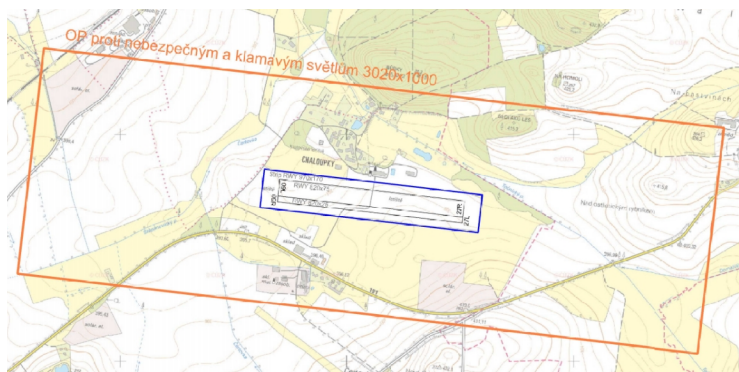
Přes Klatovy vede v severojižním směru mezinárodní Česko – bavorská cyklotrasa č.38 Plzeň – Klatovy – Železná Ruda – Deggendorf, na které již byla zrealizována řada úseků jako samostatné cyklostezky. V západovýchodním směru vede trasa č.305 Koloveč (trasa č.3) – Klatovy – Sušice.

Turistické trasy

Přes Klatovy vedou dvě hlavní turistické trasy. Ve směru sever jih vede trasa Plzeň – Švihov – Klatovy – Železná Ruda. Ve směru západ – východ vede trasa Domažlice – Klatovy – Sušice – Vimperk. Ve městě je postupně budován vycházkový okruh.

Letiště

Letiště v Klatovech má od roku 1994 statut Mezinárodního veřejného letiště. Od roku 1992 je využíváno a spravováno občanským sdružením Pošumavský Aeroklub Klatovy (PaK). V okolí letiště se vymezuje ochranné pásmo proti nebezpečným a klamavým světům, pro které platí zejména, že každé světlo v tomto ochranném pásmu, které by mohlo dle letecko-provozního posouzení ÚCL ohrozit bezpečnost letadel, musí být odstraněno nebo upraveno tak, aby neznamenal nebezpečí leteckému provozu. Do tohoto OP zasahují části komunikací II/191, III/11766 a další místní a účelové komunikace.



*detail přílohy 2 OOP
19/730/0095/OPLKKT/01/19,
kterým se zřizují ochranná
pásma letiště Klatovy*

1.A.2.1.2 Pozemní komunikace v legislativě

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.

Kategorie komunikací podle § 2 Zákona č. 13/1997

o pozemních komunikacích v platném znění

- dálnice
- silnice
- místní komunikace



- účelová komunikace

Třídy silnic podle § 5 Zákona č. 13/1997

o pozemních komunikacích v platném znění

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci.

Silnice tvoří silniční síť.

Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd

- I. třídy (určené zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu)
- II. třídy (určené pro dopravu mezi okresy)
- III. třídy (určené k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace)

Třídy místních komunikací podle § 6 Zákona č. 13/1997

o pozemních komunikacích v platném znění

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.

Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:

- I. třídy
- II. třídy (sběrná s omezením přímého připojení nemovitostí)
- III. třídy (obslužná)
- IV. třídy (komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz)

Účelové komunikace podle § 7 Zákona č. 13/1997

o pozemních komunikacích v platném znění

- Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.
- Účelovou komunikací je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu.

Funkční skupiny místních komunikací podle ČSN 73 6100

Projektování místních komunikací v platném znění

Revidovaná ČSN dělí **místní komunikace** na funkční skupiny, popřípadě podskupiny.

Podle urbanisticko-dopravní funkce se místní komunikace dělí na funkční skupiny (článek 5):

- A rychlostní, s funkcí dopravní
- B sběrné, s funkcí dopravně-obslužnou



- C obslužné, s funkcí obslužnou
- D komunikace se smíšeným provozem a komunikace s vyloučením motorového provozu
komunikace funkční skupiny D se dále dělí na podskupiny:
 - D1 komunikace se smíšeným provozem
 - D2 komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel

Základní komunikační systém obce tvoří vybrané komunikace, které plní převážně dopravní funkci.

Podle velikosti obce (města) to jsou komunikace funkčních skupin A a/nebo B případně C.

Na komunikacích funkčních skupin B a C se mohou použít zklidňovací prvky podle zvláštních předpisů.

Ostatní komunikační síť tvoří zejména komunikace funkční skupiny C a D. Na komunikacích funkční skupiny C a podskupiny D1 (v odůvodněných případech i funkční skupiny B) musí být v co největší míře aplikovány zklidňovací principy a prvky uvedené ve zvláštních předpisech 7,8 a podle článků 3.1.9, 3.1.10 a dalších. Mezi významné zklidňovací principy patří také uplatnění plošných dopravních omezení v ucelených zónách obcí, např. rychlostních limitů 30 km/h.

1.A.2.1.3 Rozdělení komunikací v Územním plánu Klatovy z hlediska obsluhy území

Silniční doprava

Koncepce silniční dopravy v území rozvíjí stávající stav dopravní obsluhy území, jejíž síť je stabilizovaná, v závislosti na:

- navrhovaném rozvoji silniční sítě nadmístního významu
- úpravách a rekonstrukcích stávající sítě
- dostavbách sítě pro navrhovaná rozvojová území v závislosti na jejich etapizaci

Pro zajištění dopravní obsluhy území se v jednotlivých plochách Územním plánem vymezují následující stavby pro dopravní infrastrukturu:

- místní obslužné komunikace (MOK)
- místní sběrné komunikace (MSK)

Cyklistická doprava

Pro zajištění koncepce rozvoje se v jednotlivých plochách Územním plánem vymezují trasy a koridory pro cyklistickou dopravu (cyklotrasy a cyklostezky).

Pěší doprava

V souladu se stanovenými základními požadavky a principy naplnění základních cílů územního plánu je v dopravní soustavě města preferován pohyb chodců (údržbou, rozvojem a zatraktivněním sítě pěších komunikací zajistit prostupnost území a eliminace barierových efektů).

1.A.2.1.4 Dálnice a silnice ve správním území Klatovy

Téměř všechny silnice na správním území Klatov jsou vedeny ve stopách staré cestní, později silniční sítě.

Dálnice

Správním územím města Klatov dálnice neprochází. S nejbližší dálnicí D5 spojuje Klatovy silnice I/27 – E53 ve směru na sever. Exit 80 Litice je vzdálen cca 35 km od města Klatovy.



Silnice I. třídy (I/27 a I/22)

Od jihu k severu prochází územím ve stopě staré cesty **silnice I/27**, součást **evropské silnice E53** ze Železné Rudy do Dubí.

Na správní území Klatov vstupuje jižně od sídla Luby před křižovatkou, kde se ze západu připojuje silnice III/19124. Ulicí 5. května pokračuje sídlem Luby do Klatov, kde podjíždí železniční trať a pokračuje severním směrem k OK v jižním závěru Vídeňské ulice, kde se od jihovýchodu připojuje silnice I/22.



vjezd silnice I/27 na správní území Klatov od jihu zdroj: mapy.cz

Dále jsou obě silnice I/27 a I/22 vedeny v peáži Tyršovou ulicí západním okruhem podél hradeb ke křižovatce s Domažlickou ulicí, kde se silnice I/22 odpojuje směrem na západ. Silnice I/27 pokračuje navazující Plzeňskou ulicí v peáži se silnicí II/191 podél hradebního okruhu k severnímu výběžku, kde se na křižovatce s Dobrovského ulicí připojuje silnice I/186, vedená dále v peáži se silnicí I/27. Následuje nejfrekventovanější úsek komunikace uvnitř města Klatov (v peáži I/27, II/186 a II/191): dle sčítání ŘSD v roce 2016 projíždělo Plzeňskou ulicí v úseku mezi křižovatkami s ulicí Dobrovského a M. Gorkého přes 18 tisíc motorových vozidel denně. Na následující křižovatce s ulicí M. Gorkého se odděluje/připojuje silnice III/19122. Silnice I/27 pokračuje na sever k OK u nemocnice, kde se ulicí K Letišti odpojuje silnice II/191.

Za severním okrajem města se mimoúrovňově odpojuje silnice III/11766 a obslužná komunikace k Markytě.

Silnice I/27 pokračuje severním směrem, prochází východní částí Štěpánovic, pokračuje volnou krajinou, po cca 1 km míjí sjezd k deponii pod Hájkem a pokračuje k Dehtínu, kde se ze západu odděluje silnice III/1842, za podjezdem pod železniční trať se východním směrem odpojuje silnice III/11767. Silnice I/27–E53 opouští správní území Klatov a pokračuje na sever k dálnici D5 a do Plzně.



podjezd silnice I/27 pod trať v Dehtíně (pohled od jihu)

Autor: Pavel Hrdlička

Od západu k jihovýchodu prochází územím **silnice I/22** z Domažlic do Vodňan.

Na správní území Klatov vstupuje od Domažlic ze západu před OK, kde se severním směrem odpojuje silnice II/185. Silnice I/22 pokračuje východním směrem, prochází jižní částí sídla Kal, kde úrovně na chráněném přejezdu kříží železniční trať.



Silnice přechází mostem přes řeku Úhlavu, prochází severní částí sídla Beňovy a pokračuje do Domažlického předměstí Klatov. Domažlickou ulicí je vedena ke křižovatce s Tyršovou ulicí, kde se odklání na jihovýchod a prochází dále v peáži se silnicí I/27 – E53 v celé délce k OK v jižním závěru Vídeňské ulice.



silnice I/22 – most přes Úhlavu v Beňovech

Autor: Pavel Hrdlička

Na OK se odpojuje od I/27 a pokračuje Puškinovou ulicí jihovýchodním směrem do Sobětic. Prochází západním okrajem sídla Sobětic a jihovýchodně od Sobětic správní území Klatov opouští.



silnice I/22 v Soběticích (pohled od jihovýchodu)

Autor: Pavel Hrdlička

Silnice II. třídy (II/185, II/186 a II/191)

Silnice II/185 začíná na OK západně od sídla Kal, kde je napojena na silnici I/22. Pokračuje novým obchvatem sídel Kal a Tajanov, novým mostem překračuje řeku Úhlavu a dále severovýchodním směrem na OK za Drnovým potokem, kde se kolem ČOV stáčí na severozápad a pokračuje podél Drnového potoka a řeky Úhlavy. Za kamenolomem území Klatov opouští směrem do Svrčovce a dále do Staňkova.



silnice II/185 – nový most přes Úhlavu v Tajanově, Autor fotografie: Ladislav Černý

Silnice II/186 začíná na OK u ČOV v severozápadní části města Klatov a pokračuje odtud Štěpánovickou ulicí průmyslovou zónou k silnici I/27-E53. Pokračuje jihovýchodním směrem v peáži se silnicí I/27, na níž se na OK pod nemocnicí na jihovýchod se připojuje i silnice II/191.



Na křižovatce před hradbami se silnice II/186 odpojuje do Dobrovského ulice a pokračuje podél východní strany historického jádra ke křižovatce s Plánickou ulicí, kde se stáčí východním směrem do Plánické ulice.

Po cca 1,4 km město Klatovy opouští. Na další křižovatce se od jihovýchodu připojuje silnice III/1861 od Čínova. Silnice II/186 se stáčí severněji a volnou krajinou prochází k hranici správního území Klatov.



silnice II/189 – Plánická ulice v Klatovech, autor: Jan Kovařík

Po cca 7 km (v k.ú. Bolešiny mimo řešené území) se odpojuje jižním směrem neevidovaná komunikace napojující sídlo Vítkovice v klatovské exklávě Habartice – Kvaslice. Silnice II/186 dále pokračuje směrem na Plánici a dále na Defourovu Lažany.

Silnice II/191 vede z Rožmitálu pod Radhoštěm do Svaté Kateřiny. Na správní území Klatov vstupuje od východu u solární elektrárny poblíž Čertovky. Pokračuje západním směrem přes průmyslový areál jižně od letiště Chaloupky, za ním se stáčí k severozápadu a pokračuje ulicí K Letišti na OK pod nemocnicí a dále v peáži s I/27 a II/186 Plzeňskou ulicí jižním směrem ke křižovatce s Domažlickou ulicí.



Letiště Chaloupky (jižně od silnice II/191), autor: Petr Zdvořák

Zde se západním směrem odpojuje a pokračuje v peáži se silnicí II/22 Domažlickou ulicí.

Za Domažlickým předměstím se silnice II/186 odpojuje Janovickou ulicí směrem na jih a pokračuje nezastavěným územím, správní území Klatov opouští před Lomeckou Hospodou.

Silnice III. třídy

Východní část území

Silnice III/11764 se na severovýchodním okraji sídla Točnick odpojuje ze silnice III/11766 a vede nezastavěným územím i lesem do Otína, prochází sídlem kolem zámku a nad zemědělským areálem Xaverov končí za lipovou alejí Františka Palackého.



Otín – alej Františka Palackého, autor fotografie: Zdeněk Schwarz



Silnice III/11766 se na severním okraji města v MUK odpojuje ze silnice I/27-E53 a dále vede podél východní strany železnice, prochází sídlem Točník, za ním se stáčí k východu směrem na Předslav, kde se napojuje na silnici I/117 (mimo správní území Klatov).



*MUK na severu Klatov (most se třemi poli): nahoře silnice I/27, dole vlevo komunikace k Markytě, uprostřed železniční trať, vpravo silnice III/11766
autor fotografie: vstk*

Silnice III/11767 se v Točníku odpojuje ze silnice III/11766, prochází severní částí Točníku a dále vede mezi železniční tratí a Točnickým potokem přes jižní část Vícenic do Dehtína. Prochází severovýchodním okrajem sídla Dehtín a napojuje se na silnici I/27.



Točník ze západu, autor fotografie: Rudolf Lobovský

Silnice III/1861 se za západní hranicí Klatov odpojuje ze silnice I/186, prochází sídlem Čínov a opouští správní hranice Klatov.

Objevuje se znovu v exklávě Habartice - Kvaslice, prochází sídlem Habartice a u mostku přes Habartický potok končí.



Habartice – Kostel sv. Petra a Pavla, autor fotografie: J. Kruta



Silnice III/1862 je v k.ú. Bolešiny (mimo správní území Klatov) napojena na silnici III/1861 a dále vedena jižním směrem.

Severně od Kydlín vstupuje do řešeného území, prochází sídlem Kydlína a jižně území opouští směrem k Mochtínu, kde se napojuje na silnici I/22 (mimo správní území Klatov).



Kydlín, autor fotografie: Karel Eichinger

Silnice III/19122 začíná na křižovatce ulic Plzeňská/M. Gorkého v Klatovech (napojením na silnici I/27) a vede východním směrem ulicí M. Gorkého k hranici města a dále krajinou kolem zahrádkářské osady Harfa k napojení na silnici II/191 u solární elektrárny.

Západní část území

Silnice III/1842 propojuje sídlo Dehtín (a silnici I/27) s Malechovem (a silnicí II/184). Ze silnice I/27 se odpojuje uvnitř sídla a prochází historickým jádrem původní vsi Dehtín.



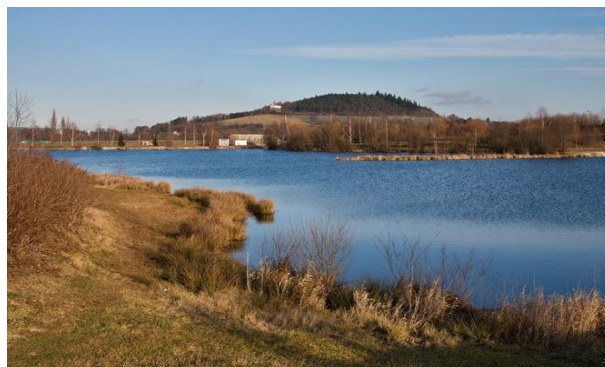
Dehtín, autor fotografie: Jan Zdebor

Silnice III/18510 z Janovic nad Úhlavou do Lučice prochází před sídlo Věckovice v západním výběžku správního území Klatov.



Věckovice, v pozadí Malý Bítov

Silnice III/18512 se v sídle Kal východně od železničního přejezdu napojuje na silnici I/22 a vede jihozápadním směrem mezi železniční tratí a rekreačním areálem pískovny Beňovy do Bezděkova (mimo řešené území).



Pískovna Beňovy, v pozadí Klatovská hůrka, autor fotografie: Jana Chumová



V ostré zatáčce severovýchodně od Věckovic se ze silnice III/18510 odpojuje **silnice III/18515** směrem na Drslavice a dále prochází přes sídla Tupadly a Tajanov k napojení na silnici II/185 východně od Tajanova.



Tupadly

Silnice III/18516 délky pouhých 650 metrů je napojena na silnici III/18515. Prochází sídlem Drslavice a u zemědělského areálu v severním výběžku Drslavic končí.



Drslavice

Silnice III/19124 se odpojuje ze západní strany jižně od sídla Luby ze silnice I/27 a směřuje na Týnec. Neprochází žádným sídlem na správním území Klatov.

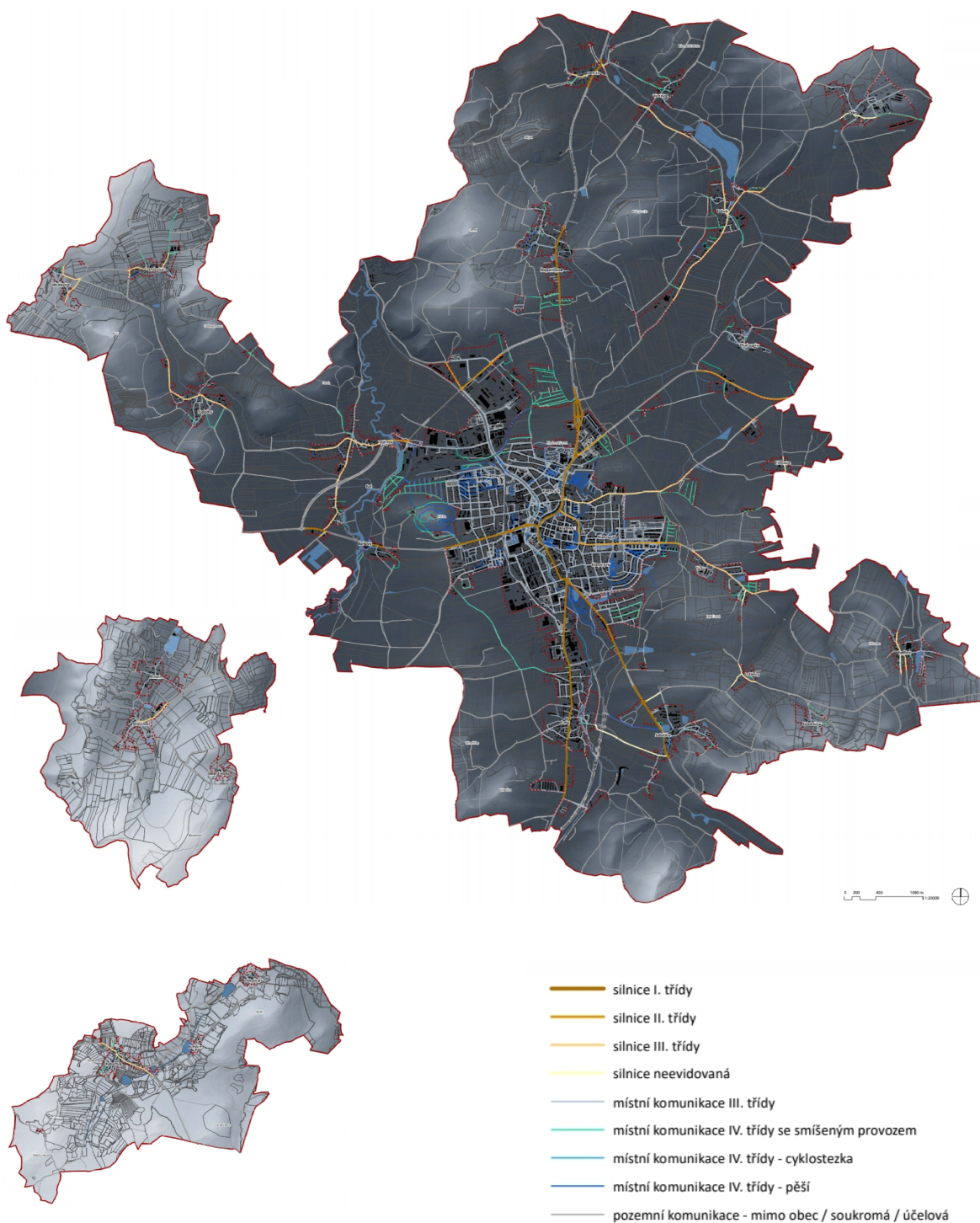
Silnice III/0228 délky 580 metrů spojuje OK mezi Kalem a Tajanovem na silnici II/185 se silnicí III/18515 v Tajanově. Prochází jižní částí sídla Tajanov.



Tajanov, autor fotografie: Ivo Šašek

Místní, účelové a ostatní komunikace

Místní, účelové a ostatní komunikace jsou katalogizovány podle tříd ve výkrese **1.A.2.1.G.1 Třídy pozemních komunikací** a v databázi **1.A.2.3.T.1 Struktura komunikací**. Z důvodu vysokého počtu záznamů nejsou v textové části podrobněji popsány.



Třídy pozemních komunikací



1.A.2.1.5 Seznam příloh k oddílu 1.A.2.1

- Grafické přílohy

1.A.2.1.G.1 Třídy pozemních komunikací

Mapa území města Klatovy v měřítku 1:20 000 (formát 841x594 mm)

- Databázové přílohy (tabulky)

1.A.2.1.T.1 Struktura komunikací

Parametry veřejných prostranství

1.A.2.1.6 Zdroje

- Územní plán Klatov v platném znění (změna č. 1 byla schválena 23. 4. 2019)
<https://www.klatovy.cz/mukt/uzemniplan.asp>
- Strategický plán rozvoje města Klatov 2017 – 2025 s výhledem do roku 2030
KPMG Česká republika s.r.o., 2017



1.A.2.2 Intenzita dopravy

OBSAH

1.A.2.2 Intenzita dopravy.....	86
1.A.2.2.1 Intenzita dopravy na průjezdných komunikacích.....	86
1.A.2.2.2 Intenzita dopravy na komunikacích podle sčítání ŘSD v roce 2016.....	87
1.A.2.2.3 Seznam příloh k oddílu 1.A.2.2.....	89
1.A.2.2.4 Zdroje.....	89

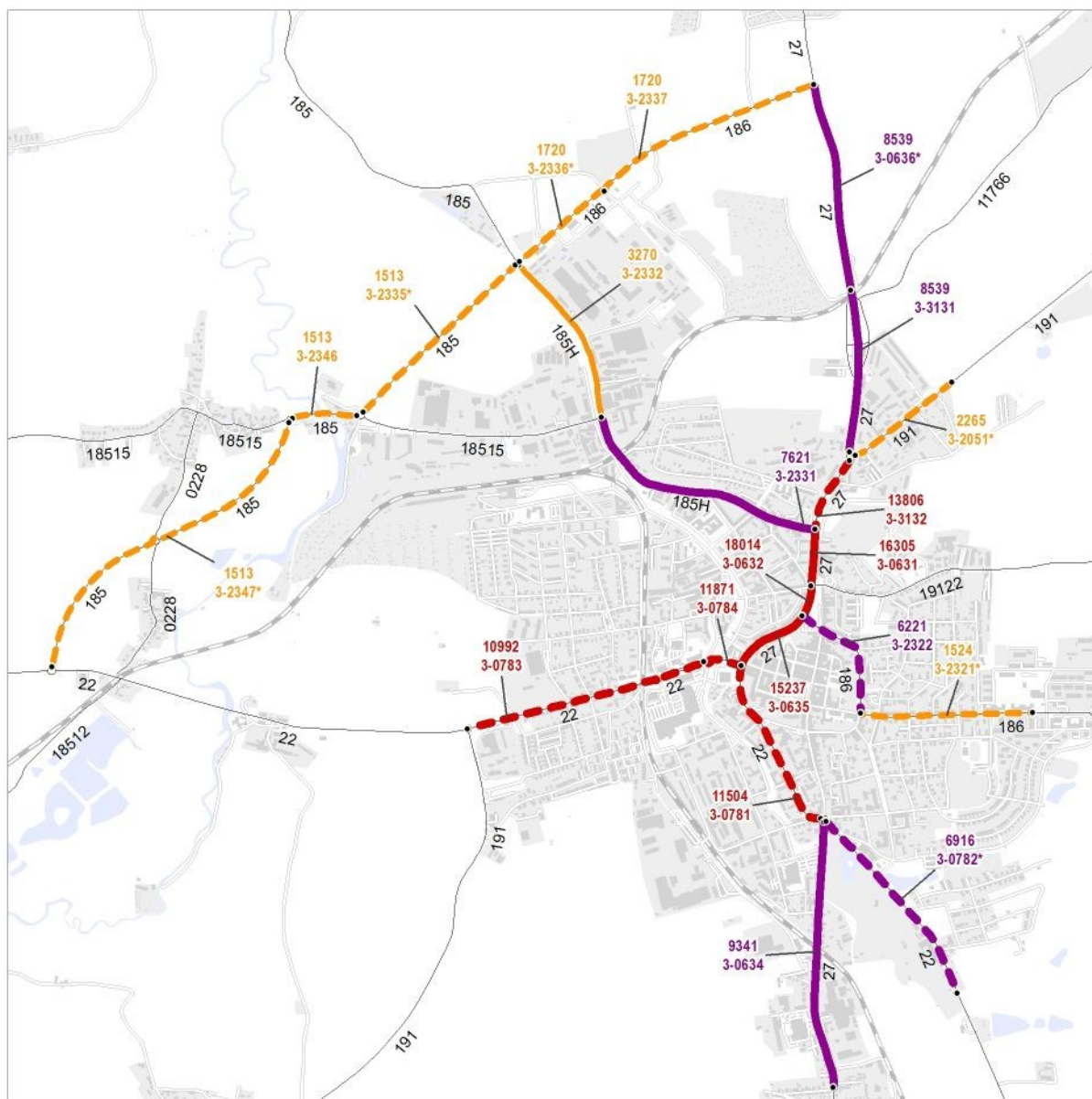
1.A.2.2.1 Intenzita dopravy na průjezdných komunikacích

Třída pozemní komunikace	Označení pozemní komunikace	Označení úseku	Název ulice	Intenzita dopravy
Silnice I. třídy	I/22	3-0783	Domažlická	10992
Silnice I. třídy	I/22	3-0784	Domažlická	11871
Silnice I. třídy	I/22	3-0781	Tyršova	11504
Silnice I. třídy	I/22	3-0782	Puškinova	6916
Silnice I. třídy	I/27	3-0634	ul. 5. května	9341
Silnice I. třídy	I/27	3-0635	Plzeňská	15237
Silnice I. třídy	I/27	3-0632	Plzeňská	18014
Silnice I. třídy	I/27	3-0631	Plzeňská	16305
Silnice I. třídy	I/27	3-3132	Plzeňská	13806
Silnice I. třídy	I/27	3-3131	Plzeňská	8539
Silnice I. třídy	I/27	3-0636	I/27	8539
Silnice II. třídy	II/185	3-2347	II/185	1513
Silnice II. třídy	II/185	3-2346	II/185	1513
Silnice II. třídy	II/185	3-2335	Štěpánovická	1513
Silnice II. třídy	II/185H	3-2332	Koldinova	3270
Silnice II. třídy	II/185H	3-2331	Koldinova	7621
Silnice II. třídy	II/186	3-2321	Plánická	1524
Silnice II. třídy	II/186	3-2322	Jiráskova	6221
Silnice II. třídy	II/186	3-2336	Štěpánovická	1720
Silnice II. třídy	II/186	3-2337	Štěpánovická	1720
Silnice II. třídy	II/191	3-2051	K Letišti	2265

Tabulka 2.2.1 Intenzita dopravy na dálniční a silniční síti v Klatovech v roce 2016

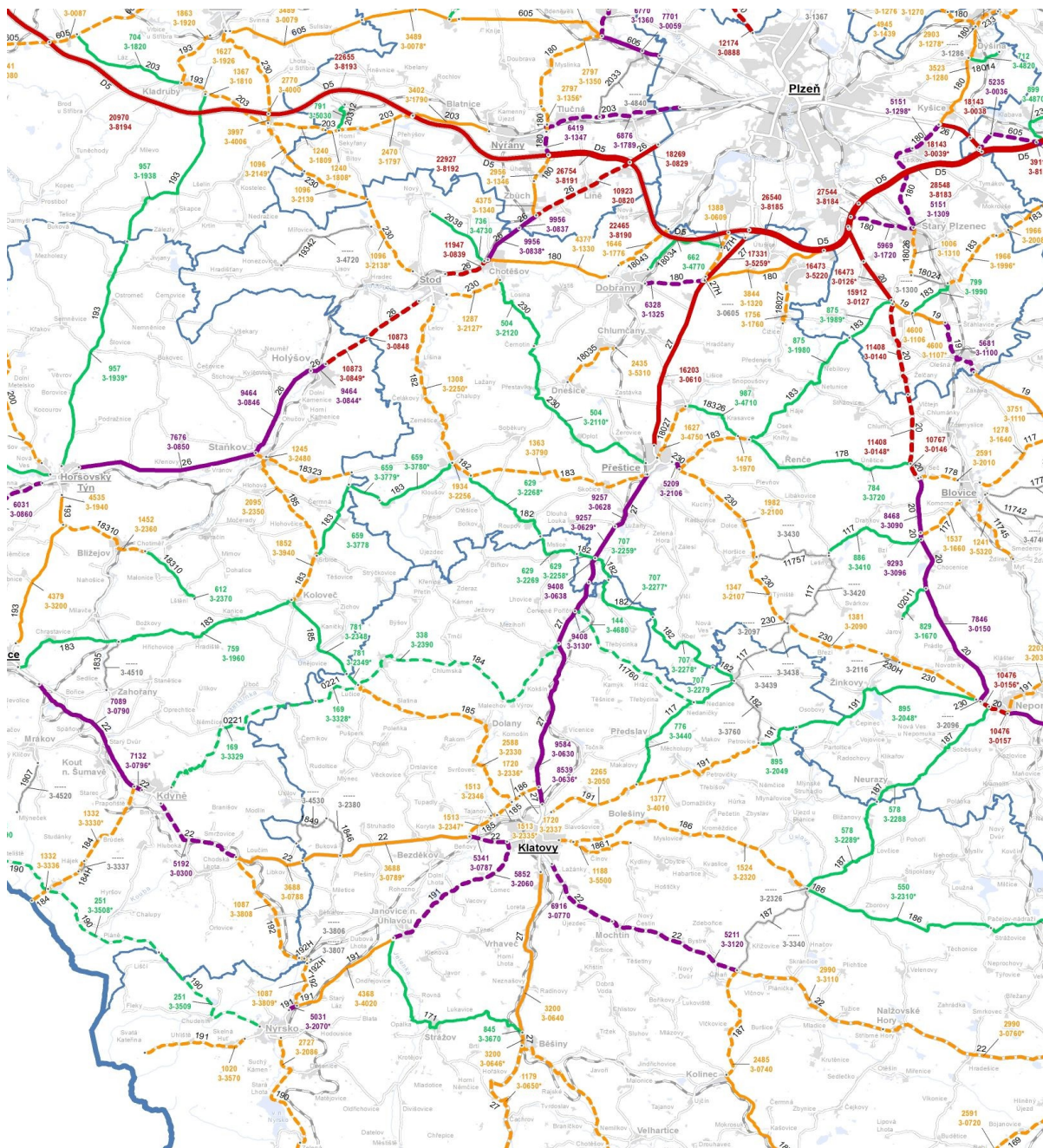
Zdroj: ŘSD

1.A.2.2.2 Intenzita dopravy na komunikacích podle sčítání ŘSD v roce 2016



Obrázek 2.2.1 Intenzita dopravy na dálniční a silniční síti v Klatovech v roce 2016

Zdroj: ŘSD



Obrázek 2.2.2 Intenzita dopravy na dálniční a silniční síti v Plzeňském kraji v roce 2016

Zdroj: ŘSD

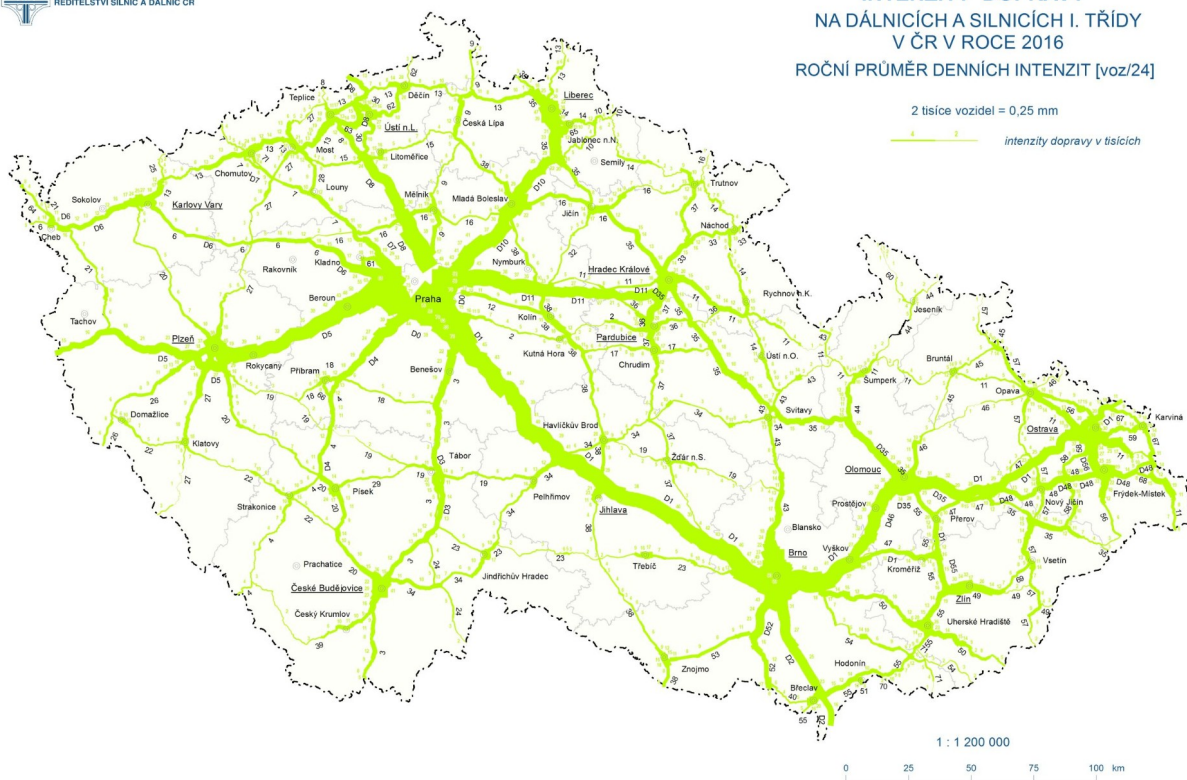


ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

INTENZITY DOPRAVY
NA DÁLNICÍCH A SILNICÍCH I. TŘÍDY
V ČR V ROCE 2016
ROČNÍ PRŮMĚR DENNÍCH INTENZIT [voz/24]

2 tisíce vozidel = 0,25 mm

intenzity dopravy v tisících



Obrázek 2.2.3 Intenzita dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2016

Zdroj: ŘSD

1.A.2.2.3 Seznam příloh k oddílu 1.A.2.2

Přehled grafických příloh

- **1.A.2.2.G.1 Intenzita dopravy**
Mapa území města Klatovy v měřítku 1:20 000 (formát A1)
V mapě jsou zakresleny dopravní intenzity za rok 2016

Přehled databázových příloh (tabulek)

- **1.A.2.2.T.1 Intenzita dopravy**
Databáze dopravních intenzit za rok 2016

1.A.2.2.4 Zdroje

- Ředitelství silnic a dálnic



1.A.2.3 Přejchody pro chodce a přejezdy pro cyklisty

OBSAH

1.A.2.3 Přejchody pro chodce a přejezdy pro cyklisty.....	90
1.A.2.3.1 Seznam příloh k oddílu 1.A.2.3.....	93
1.A.2.3.2 Zdroje.....	93

Přejchod má být umístěn pouze na bezpečném místě, zaručující rozhled chodcům i řidičům.

Přejchod nesmí být dlouhý. Se zvětšující se délkou přechodu se prodlužuje doba, kterou chodec tráví v nebezpečném pásu přechodu (na vozovce). Delší přechody (délka větší jako 7m) je třeba rozdělovat dělicími ostrůvky. Pokud jsou komunikace silně zatíženy motorovou dopravou, doporučuje se zřídit přechod pro chodce s přechodovým světelným signalizačním zařízením nebo přechod rozdělit dělicím ostrůvkem, případně kombinaci obou opatření.

Přejchod pro chodce musí být řádně nasvětlen. Na nástupní ploše, ale i na přechodu pro chodce musí řidič i za snížené viditelnosti vidět jasně chodce a to i tmavě oděného tak, aby na jeho pohyb mohl včas reagovat.

Zákon 361/2000 o provozu na pozemních komunikacích definuje přechod pro chodce jako místo na pozemní komunikaci určené pro přecházení chodců, vyznačené příslušnou dopravní značkou. Povinností řidiče je podle zákona umožnit chodci, který je na přechodu pro chodce nebo se jej zřejmě chystá použít, nerušené a bezpečné přejítí vozovky. Zákon dále stanoví, že řidič nesmí zastavit a stát na přechodu pro chodce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před ním. Pro chodce pak podle zákona platí, že je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce nebo místo pro přecházení vozovky, musí chodec přecházet jen na těchto místech.

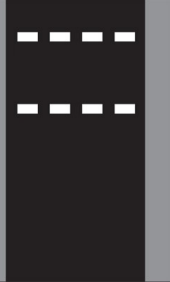
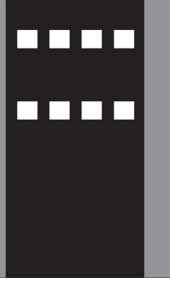
Místo pro přecházení vozovky není podle zákona 361/2000 o provozu na pozemních komunikacích blíže specifikováno. Zákon pouze stanoví, že mimo přechod pro chodce je dovoleno přecházet vozovku jen kolmo k její ose.

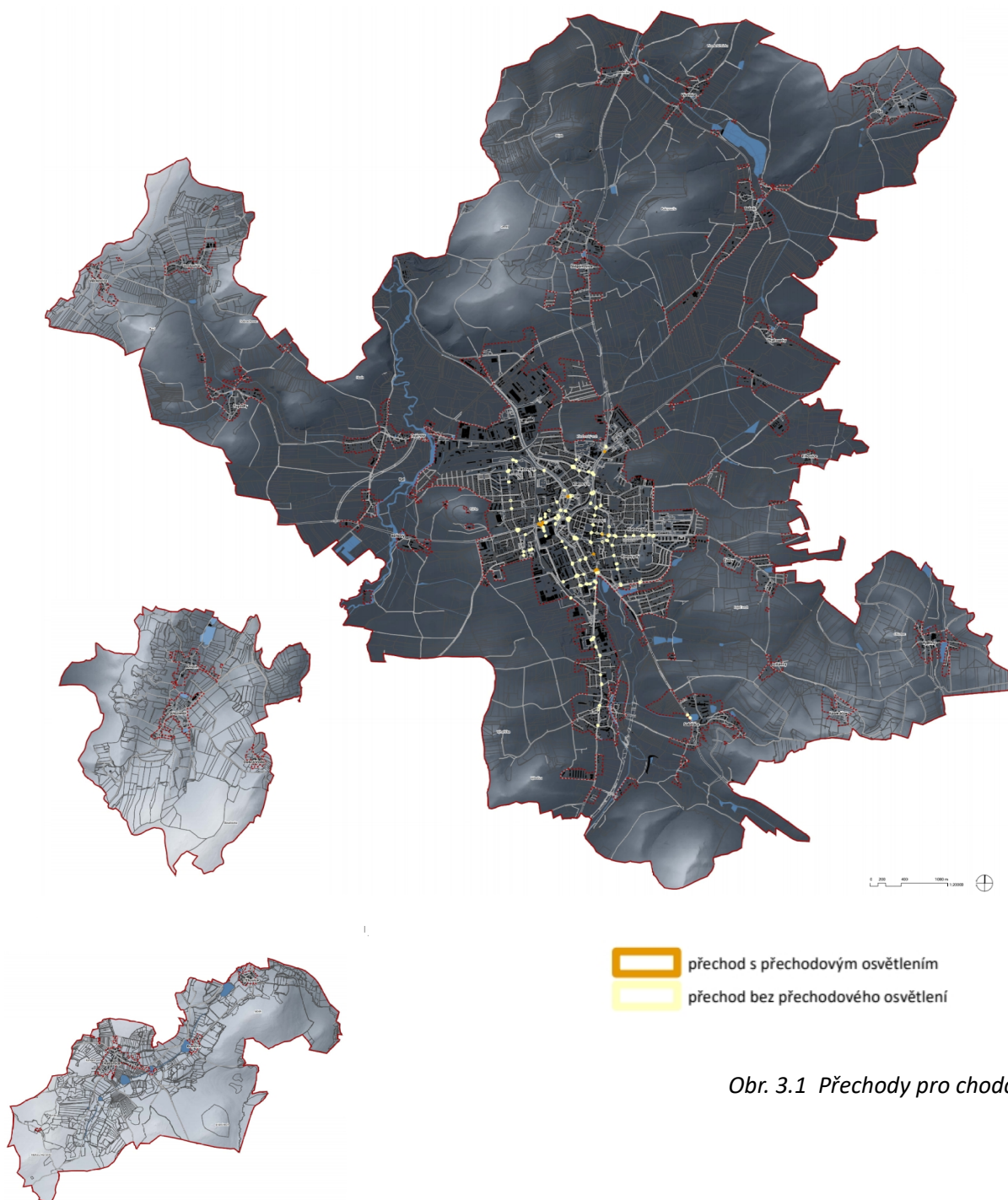
Přejchody pro chodce bez řízení světelnou signalizací se mohou navrhovat jen přes dva protisměrné jízdní pruhy (přes dvoupruhovou obousměrnou komunikaci). Přejchod pro chodce přes dva jízdní pruhy před křižovatkou, z nichž jeden je pro odbočování vlevo/vpravo se připouští.



V následující tabulce je uveden přehled všech přechodů pro chodce, míst pro přecházení a přejezdů pro cyklisty v správním území města Klatovy.

Tabulka 3.1 Přechody pro chodce, místa pro přecházení a přejezdy pro cyklisty

vodorovné značení	popis	počet	z toho	
V7a		přechod pro chodce	145	bez přechodového osvětlení 135
				s přechodovým osvětlením 10
V7b		místo pro přecházení	134	bez SSZ neuvedeno
		*data „počet“ převzata z GIS (koncepte VO – přecházení)		se SSZ neuvedeno
V8a		přejezd pro cyklisty	0	bez SSZ neuvedeno
				se SSZ neuvedeno
V8b		přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce	0	bez SSZ neuvedeno
				bez přechodového osvětlení
				se SSZ neuvedeno
V8c		přejezd pro cyklisty sdružený s přechodem pro chodce	0	bez SSZ neuvedeno
				se SSZ neuvedeno



Obr. 3.1 Přechody pro chodce



1.A.2.3.1 Seznam příloh k oddílu 1.A.2.3

- **Grafické přílohy**
 - **1.A.2.3.G.1 Přechody pro chodce**
Mapa území města Klatovy v měřítku 1:20 000 (formát 841x594 mm)
V mapě jsou zakresleny všechny přechody pro chodce, s barevně zvýrazněným odlišením přechodů bez/s přechodovým osvětlením.
- **Databázové přílohy (tabulky)**
 - **1.A.2.3.T.1 Přechody pro chodce a místa pro přecházení**
Databáze přechodů s/bez přechodového osvětlení a míst pro přecházení s uvedením umístění přechodu a místa (ulice a souřadnice JTSK).

1.A.2.3.2 Zdroje

- **Datové sady poskytnuté MÚ města Klatovy**
 - Koncepce VO - přechody zebra
 - Koncepce VO - přecházení



1.A.2.4 Dopravní nehodovost

OBSAH

1.A.2.4 Dopravní nehodovost.....	94
1.A.2.4.1 Dopravní nehodovost.....	94
1.A.2.4.2 Seznam příloh k oddílu 1.A.2.4.....	97
1.A.2.4.3 Zdroje.....	97

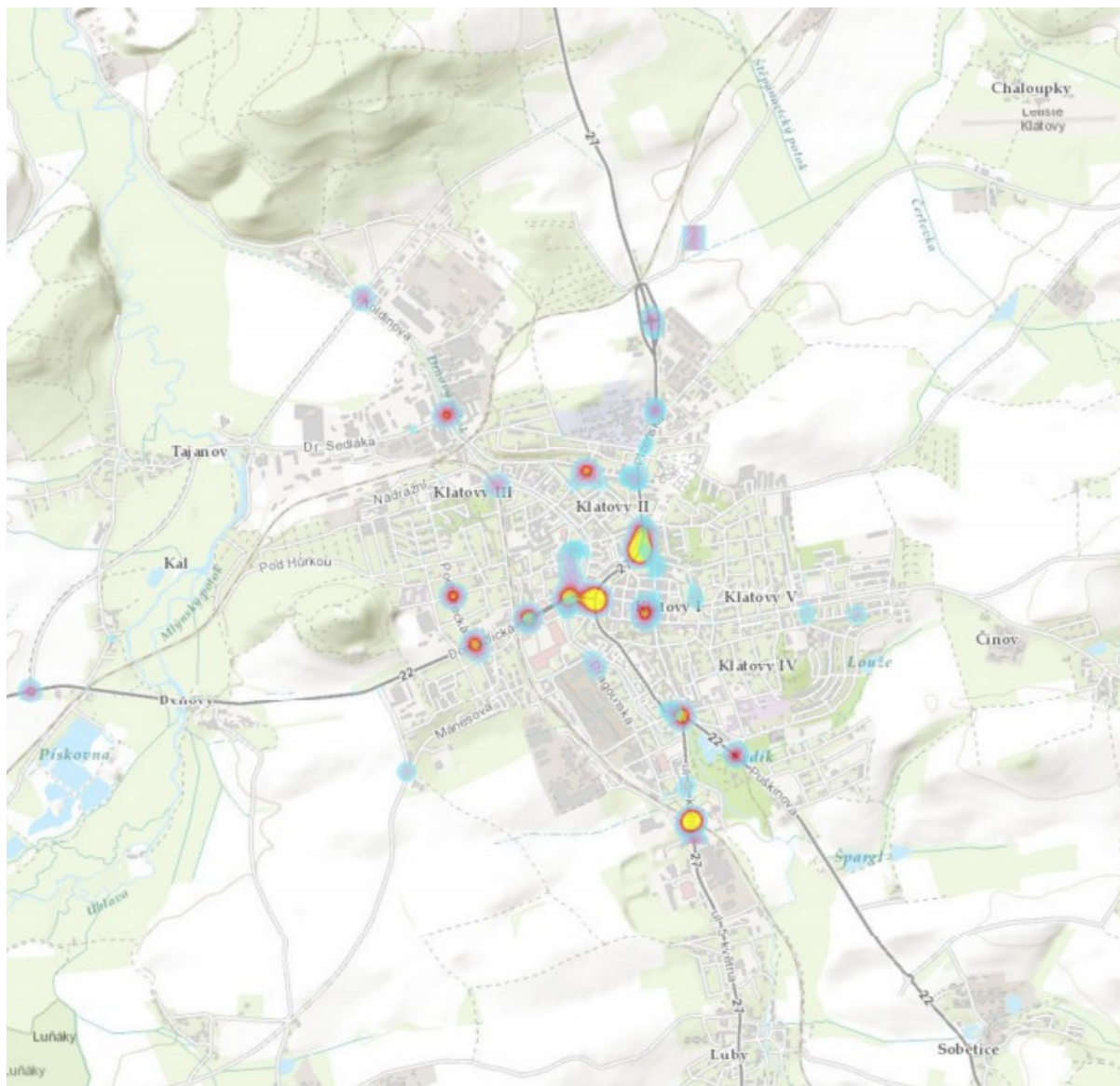
1.A.2.4.1 Dopravní nehodovost

Téměř polovina smrtelných dopravních nehod se stává v noci, přestože podíl jízd v nočních hodinách nedosahuje ani 20% denních intenzit. Tyto drastické údaje vycházejí z výsledků vyhodnocení průzkumů ve Spolkové republice Německo a dalších evropských zemí. Nejdůležitější příčinou je snížená lidská schopnost vidění ve tmě. Při nedostatečném osvětlení se redukuje ostrost vidění, odhad vzdáleností, vnímání barevností. Kvalitní veřejné osvětlení výrazně prokazatelně snižuje nebezpečí dopravních nehod v nočních hodinách.

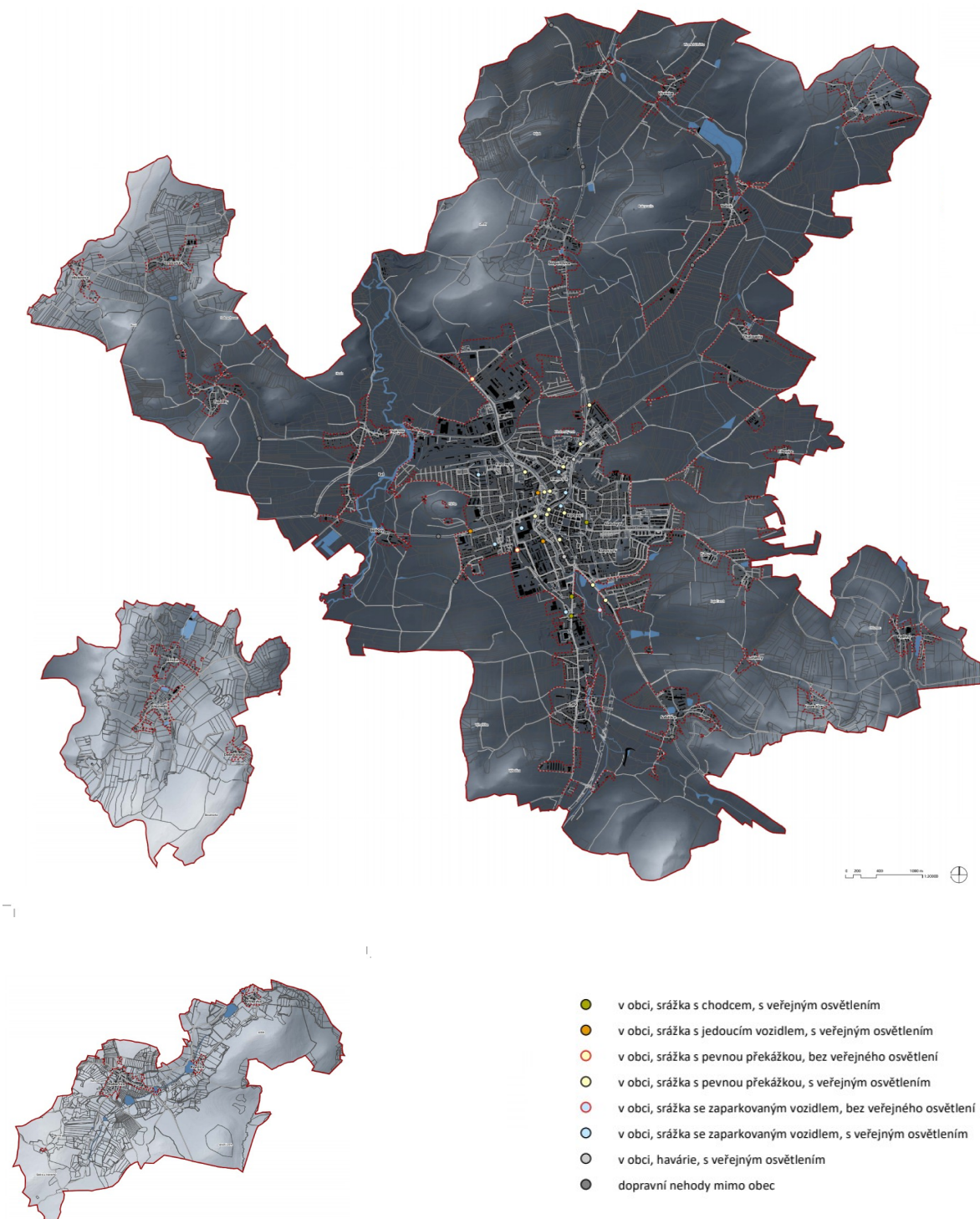
Na území města Klatovy došlo v letech 2018 a 2019 v nočních hodinách k celkem 44 dopravním nehodám, které se obešly bez zranění, případně pouze s lehkým zraněním účastníků. Nejvíce dopravních nehod bylo způsobeno uvnitř města Klatovy, celkově 32 dopravních nehod. Nejčastějším druhem nehod byla srážka s pevnou překážkou, která se stala ve 20 případech, dále pak srážka se zaparkovaným vozidlem v 8 případech, havárie v 7 případech a srážka s jedoucím vozidlem v 6 případech. Srážka s chodcem nastala ve 3 případech. Všechny 3 srážky s chodcem se odehrály v obci, na komunikaci s veřejným osvětlením, a to ve večerních či brzkých ranních hodinách.

(Zdroj: Policie ČR – KŘP Plzeňského kraje)

Dle veřejně dostupné webové stránky <http://avison.cdvinfo.cz/> je na území města několik míst s vysokou hustotou nočních dopravních nehod. Nejvyšší hustoty nočních dopravních nehod jsou na křižovatce ulic Domažlická a Tyršova – Plzeňská, křižovatce Plzeňská a Dobrovského a železničního podjezdu v ulici 5. května. Další významné hustoty jsou na okružních křižovatkách Domažlické ulice, okružní křižovatce ul. 5. května a Puškinova – Tyršova.



Obrázek 2.4.1 Hustota dopravních nehod v noci
Zdroj: Veřejně přístupná mapová aplikace AVISON



Obrázek 2.4.2 Dopravní nehodovost 2018 a 2019



1.A.2.4.2 Seznam příloh k oddílu 1.A.2.4

Přehled grafických příloh

- **1.A.2.4.G.1 Dopravní nehodovost 2018 a 2019**

Mapa území města Klatovy v měřítku 1:20 000 (formát A1)

V mapě jsou zakresleny místa dopravních nehod za rok 2018 a 2019

Přehled databázových příloh (tabulek)

- **1.A.2.4.T.1 Dopravní nehodovost 2018 a 2019**

Databáze dopravních nehod za rok 2018 a 2019 a jejich umístění

1.A.2.4.3 Zdroje

- Webová mapová aplikace AVISON – projekt VI2017201907 – Shluky DN v noci
<http://avison.cdvinfo.cz/>
- Policie ČR, statistiky nehodovosti
<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>
 - Ročenka 2018
 - Ročenka 2019



1.A.2.5 Kriminalita ve veřejných prostranstvích

OBSAH

1.A.2.5 Kriminalita ve veřejných prostranstvích.....	98
1.A.2.5.1 Informace o kriminalitě ve veřejném prostranství ve městě Klatovy.....	98
1.A.2.5.2 Seznam příloh k oddílu 1.A.2.5 Kriminalita ve veřejných prostranstvích.....	100
1.A.2.5.3 Zdroje.....	100

1.A.2.5.1 Informace o kriminalitě ve veřejném prostranství ve městě Klatovy

Veřejné osvětlení patří k prostředkům situační prevence kriminality ve veřejných prostranstvích.

Veřejné osvětlení má nejméně dva pozitivní vlivy:

- Zvyšuje pocit bezpečí a odrazuje potenciální pachatele
- Podporuje pocit bezpečí a prohlubuje v místních obyvatelích pocit soudržnosti. Osvětlení dokládá, že je o lokalitu dobře postaráno a obyvatelé se s místem identifikují. Díky tomu se zvyšuje neformální sociální kontrola.

V jejich důsledku klesá počet trestných činů spáchaných v noci i ve dne.

Tabulka 1.A.2.5.1

Veřejná prostranství se zvýšeným nebezpečím kriminality v noční době

	lokalita	stávající stav VO		pozn.
1	ulice Nádražní	část úseku ulice bez VO	neosvětleno	k prověření
2	ulice Podbranská	pouze 2 stožáry podél Podbranské ulice (s výložníky nad vozovku)	plocha parkoviště osvětlena pouze jedním místem VO u domu č. 32 vlivem zeleně nedochází k osvitu parkoviště z opačné strany ulice	k prověření
3	Parkoviště Na Chuchli	chodník u parkoviště osvětlují staré VO, kterým stíní vzrostlá zeleň	na druhé straně parkoviště 4 stožáry VO s výložníky	k prověření
4	křižovatka ulic Plzeňská - Kolárova	přechody s absencí přechodového osvětlení		k prověření
5	Tylovo nábřeží	chodník kolem Drnového potoka není osvětlen	vzrostlá zeleň brání osvitu z okolních míst VO	k prověření
6	Hostašovy sady (návrší u ulice Jiráskova)	část sadů zcela neosvětlena		k prověření



Obr. 1.A.2.5.1 Výřez z mapy Klatov s vyznačením veřejných prostranství s nebezpečím kriminality



Místa s vyššími bezpečnostními riziky byla vybrána na základě vyjádření velitele Městské policie Klatovy ze dne 8. 10. 2020 a doplnění podkladů objednatelem.

Na základě informací o bezpečnostním riziku byla vytvořena databáze kriminality ve veřejném prostoru.

1.A.2.5.2 Seznam příloh k oddílu 1.A.2.5 Kriminalita ve veřejných prostranstvích

- **Grafické přílohy**
 - **1.A.2.5.G.1 Kriminalita ve veřejném prostoru**
Mapa výřezu města Klatovy v měřítku 1:7 500 (formát A3)
V mapě jsou zakreslena všechna místa vytipovaná městskou policií a Městským úřadem s kódovým označením.
- **Databázové přílohy (tabulky)**
 - **1.A.2.5.T.1 Kriminalita ve veřejném prostoru**
Databáze s místy vytipovanými městskou policií a Městským úřadem s kódovým označením, popisem a informacemi o veřejném prostoru.

1.A.2.5.3 Zdroje

- Vyjádření velitele Městské policie Klatovy a Městského úřadu Klatovy



1.A.3 Environmentální analýza

Environmentální analýza je zaměřena na aspekty nahlížení na soustavu veřejného osvětlení z hlediska interakce s veřejnými prostranstvími a městskou zástavbou.

Poukazuje na souvislosti s efektivním využitím vyzařovaného světla, na možnost vzniku rušivého světla a na některé dopady na životní prostředí.

OBSAH

1.A.3 Environmentální analýza.....	101
1.A.3.1 Úvod.....	101
1.A.3.2 Světlo vyzářené mimo osvětlovaný prostor.....	103
1.A.3.2.1 Stávající stav v Klatovech.....	105
1.A.3.3 Kritéria posouzení osvětlovacích soustav.....	108
1.A.3.3.1 Světlo na objektech.....	109
1.A.3.3.1.1 Klatovy – světlo na objektech.....	109
1.A.3.3.2 Svítivost svítidla.....	110
1.A.3.3.2.1 Klatovy – svítivost svítidla.....	111
1.A.3.3.3 Podíl horního toku.....	111
1.A.3.3.3.1 Klatovy – Podíl horního toku.....	112
1.A.3.3.4 Jas na objektech.....	113
1.A.3.3.4.1 Klatovy – Jas na objektech.....	114
1.A.3.4 Cirkadiální rytmy, modrá složka spektra.....	114
1.A.3.5 Zdroje.....	115

1.A.3.1 Úvod

Veřejné osvětlení (VO) je jedním z prvků, které ovlivňují vzhled měst a obcí. Ovlivňuje především noční prostředí, ale také denní vzhled města.

V noci VO plní svoji hlavní úlohu, zajištění bezpečnosti dopravy, ale i bezpečnosti v obecném slova smyslu. Kromě toho přispívá i ke vzhledu města, za součást VO se považuje také osvětlení architektonické – významných nebo historicky pozoruhodných budov, památníků, fontán apod.

Za dne pak prvky veřejného osvětlení dotvářejí vzhled města. Necitlivá volba jednotlivých prvků, stožárů, výložníků, svítidel může narušit charakter nějakého prostoru.

Veřejné osvětlení má však také nežádoucí vlivy – tím jsou především rušivé účinky světla - slangově označované jako „světelné znečištění“, byť světlo pochopitelně nic neznečišťuje. Nejčastěji se hovoří o světle dopadajícím do nežádoucích míst. To jsou především okna příbytků. To se dotýká obvykle jen jednotlivců. Méně neblahé, avšak mnohem nápadnější je světlo zvyšující jas oblohy, proto zejména s ním ekologičtí aktivisté argumentují. Mnohem závažnější však je další z nežádoucích dopadů VO a tím je oslnění, které může ohrozit bezpečnost pohybu.

Uvedené nežádoucí vlivy lze do značné míry omezit kvalifikovaným návrhem VO. Správnou volbou geometrie osvětlovacích soustav, umístěním svítidel a jejich optickými vlastnostmi. Značný vliv má clonění svítidla, tj. vymezení směru vyzařování. Necloněné svítidlo vyzařuje světlo do celého prostoru, nejen na komunikaci a její nejbližší okolí, což je z hlediska bezpečnosti žádoucí. Je vhodnější, když se



svítidlo více nebo méně zacloní. Méně v případech, kdy je třeba osvětlit i objekty nad rovinou svítidel, například fasády historických domů. Více tam, kde je důležitější úsporné osvětlení zajišťující v první řadě bezpečnost. Je však třeba mít na paměti, že s rostoucím cloněním klesá také účinnost svítidla. Lépe řečeno činitel využití, tedy podíl „užitečného“ světla k celkovému produkovanému světlu. Činitel využití může být mnohdy vyšší u svítidel s menší účinností.

Tzv. „plně“ cloněná svítidla nejsou zárukou ekonomického, ale ani ekologického, osvětlení. To přesto, že veškeré vyzařené světlo směřuje do dolního poloprostoru. Ukazuje se, že svítidla „neplně“ cloněná, s mírným vyzařováním nad vodorovnou rovinu (jednotky procent světelného toku svítidla) jsou obvykle vhodnější a mohou uspořit zajímavé částky na provozních i investičních nákladech. Použití plně cloněných svítidel může mít za následek navýšením příkonu jednotlivých svítidel, nebo nárůstu jejich počtu a v každém případě tak vzroste příkon soustavy svítidel. Z porovnání vzorových výpočtů svítidel „plně“ cloněných se svítidly s mírným vyzařováním (v řádu procent) do horního poloprostoru vyplývá, že nárůst příkonu je od 5 do 35 % [14]. To podle typu komunikace a geometrických poměrů.

Proto je také v [11] i [1] uvedeno, že jakákoliv necertifikovaná úprava svítidla, jehož cílem je snížit vyzařování nebo charakter rušivého světla, nesmí být na úkor celkové energetické účinnosti zařízení, pro něž je určeno. Analogicky totéž platí i pro osvětlovací soustavy.

Nutno dodat, zejména s nástupem LED svítidel, že je nezbytné co nejpečlivěji vyhodnotit navrhované osvětlovací soustavy z technicko-ekonomického pohledu. Trh je poměrně nepřehledný, je poměrně obtížné posoudit kvalitu nabízených výrobků. Je zavádějící volit prvky podle ceny a spoléhat se na tvrzení prodejců a jejich propagační materiály.



Obr. 1 Noční pohled na náměstí Míru

Je pochopitelné, že rozsáhlejší osvětlovací soustavy mají díky náročnější výrobě, dopravě a instalaci také větší dopad zátěže životního prostředí. Příkladně osvětlovací stožár, který váží 63 kg (výška 8 m).



Podle různých zdrojů (je závislé i na státu, ve kterém je vyroben) je při výrobě produkováno různé množství CO₂. Podle Ocelářské unie (www.ocelarskaunie.cz) to je 1,328 tun na tunu oceli (tekutý kov). Při dalším zpracování se samozřejmě vyprodukuje další množství kyslíčnicku uhličitého. Každý jeden uspořený stožár tak v důsledku znamená, že se vyprodukuje přibližně o 90 kg CO₂ méně.

Osvětlovací soustavy ovlivňují životní prostředí také tím, že jsou spotřebičem elektrické energie. Ta se musí vyrobit a přenést po VN a NN vedeních až do místa spotřeby. Přitom pochopitelně dochází k další zátěži životního prostředí.

Podle normy [1], resp. předpisu [16], je nezbytné při návrhu osvětlovacích soustav z environmentálního pohledu brát v úvahu všechny vlivy. Tedy nejen množství světla vyzářeného do nežádoucích směrů, ale také zmíněné dopady při výrobě a realizaci soustav VO.

Je třeba připomenout, že VO není jediným zdrojem rušivého světla. Dokonce není ani dominantní, alespoň ne ve městech. VO negativně ovlivňuje noční prostředí z jedné třetiny až poloviny. Podle posledního vyhodnocení prostřednictvím satelitů to byla dokonce jen pětina – to se však jednalo o město v USA, kde je noční osvětlení jiného charakteru než u nás, například vyšší podíl reklamy. Ale i v našem prostředí je na míře nežádoucího světla podílí osvětlená obchodní centra, nádraží, reklamy, sídlištní okna.

1.A.3.2 Světlo vyzářené mimo osvětlovaný prostor

Jak již bylo v úvodu řečeno, světelný tok vyzářený ze svítidla dopadá nejen na osvětlovanou plochu, ale i mimo ni. Světlo dopadající mimo vlastní vozovku, chodník, cestičku v parku je do určité míry žádoucí. Na to pamatují technické normy, kdy je v některých případech úroveň osvětlení okolí předepsána. Osvětlení omezené pouze na jízdní pás neumožňuje dostatečně dobře vnímat bezprostřední okolí, ani účastníky, kteří se pohybují po okraji pozemní komunikace. Řidič musí být informován nejen o dění na vlastní vozovce, ale i v jejím okolí. Musí například s předstihem vidět, že se chodec chystá vstoupit do vozovky. Kdyby jej řidič včas nezaznamenal, v okamžiku, kdy by mu dotyčný vstoupil do cesty, by již bylo pozdě. Nestačil by dostatečně včas a správně reagovat.

Podobně důležité je osvětlení okolí také jiných v případech. Pokud bude okraj primárně osvětlované plochy ostře ohraničen, mohou temná místa skýtat prostor pro kriminální aktivity.

Teprve světlo, které je vyzářeno mimo osvětlovanou komunikaci a nezbytné okolí, je světlo nežádoucí, rušivé.

Rušivým může být také světlo odražené. Světlo vystupující ze svítidla dopadá na plochy v okolí a od nich se odráží. A to jak do horního poloprostoru, tak i do dolního. Není zcela správné považovat za závažnou pouze složku emitovanou do horního poloprostoru. Často se projeví nežádoucím způsobem právě složka vyzářená směrem do dolního poloprostoru. Tam může například nadměrně pronikat do oken okolních budov, dopadat do oblastí s citlivou faunou nebo florou. Nadhodnocení složky směřující k obloze je pravděpodobně důsledkem toho, že v řadách ekologických aktivistů je velké zastoupení ze zájmové skupiny hvězdářů. Světlo směřující do horního poloprostoru je snadným terčem i z důvodu, že je vidět nad městy již z velké dálky, a tak se snadněji prezentuje jako světlo „škodlivé“. Přitom to však není vždy pravda. V řadě případů je zapotřebí směřovat světlo



i nad vodorovnou rovinu. Nejčastěji taková situace nastává v případě, kdy je žádoucí osvětlit fasády historických budov, jiných i nehistorických budov v centrech měst, budovy architektonicky zajímavé, nebo významné z nějakého jiného důvodu. A nejen budovy. Je známý případ mostu, který byl oproti původnímu záměru osvětlen – na žádost ochránců přírody. Světlo zajistilo, že nedocházelo ke střetu ptactva s konstrukcí mostu [15].

V souvislosti s osvětlením zmíněného mostu (most přes Odru na dálnici D47 – obr. 1) je zajímavé poznamenat, že navrhovaná osvětlenost 2 luxy byla konzultována s nezávislým odborníkem z oboru ornitologie, který prohlásil (citace z [15]): „...žádná naše právní norma neřeší vztah ptáků a světla. Většina ptáků v noci spí a pouze při vyplašení může dojít ke kolizi. Nočním ptákům světlo nevadí. K určitým problémům může dojít pouze na velkých, popř. neonových reklamách v době jarního tahu“.



Obr. 2 – Most přes Odru na D47 (www.asb-portal.cz)

Bohužel, striktní požadavek ekologických skupin, aby svítivost ve vodorovném směru (a nad něj) byla nulová a světelný tok vyzářený do horního poloprostoru byl tedy nulový, je po léta šířeným omylem. Celkem překvapivě se tato chyba objevuje i v pracích světelných techniků.

Jakékoliv omezení vyzařování je provázeno snížením účinnosti svítidla, resp. zhoršením činitele využití. V důsledku toho je zapotřebí použít svítidla s větším světelným tokem, nebo jejich větší počet. Lze pak odvodit, že v případě použití hodně cloněných svítidel s vyšším světelným tokem pravděpodobně bude větší množství světla dopadat do nevhodných míst v dolním poloprostoru. To je první důvod, proč je nezbytné zvážit vhodnost použití příliš cloněných svítidel.

Pokud jde o horní poloprostor, není do něj v případě „plně“ cloněných svítidel přímo vyzářený žádný světelný tok. Světlo se však odráží od terénu a v mnoha případech pak nastává to, že množství světla odraženého k obloze je pro soustavu s „plně“ cloněnými svítidly větší než množství světla, které na oblohu vyzáří osvětlovací soustava, jejíž svítidla vyzařují určitou část světelného toku na oblohu přímo z důvodů již uvedených (horší činitel využití „plně“ cloněných svítidel). Vzhledem k optimálnímu zpracování světelného toku je v některých případech součet přímé a nepřímé složky menší než odražená složka svítidel „plně“ cloněných.

V současné době, kdy začínají převažovat svítidla využívající světelné diody (LED), se zdá polemika clonění svítidel a směřování světelného toku jako zbytečná. Drtivá většina svítidel vyzařuje pouze do dolního poloprostoru. Je to však dáno nedostatečně dlouhým vývojem svítidel pro světelné diody. Po prvotním nadšení lze očekávat, že se opět budou vyvíjet svítidla využívající reflektory. První svítidla takového typu se již na trhu objevují (obr. 2 vlevo). Další technikou zpracování světelného toku jsou



objemné čočky z plastových nebo skleněných materiálů, které se využívají u tzv. COB čipů (obr. 2 vpravo). Taková svítidla mohou vyzařovat určité (byť malé) množství světla do horního poloprostoru a mohou být proto vyloučena z některých projektů, kde se požaduje nulová světelná svítivost pro 90° a větší úhel. Naprosto neprávem a ke škodě nejen uživatele, ale i zmíněných ekologických aktivistů.



Obr. 2 – LED svítidlo s reflektorem a COB čipem

Poznámka: COB čip je tvořen vysokým počtem jednotlivých světelných diod (desítky až stovky) koncentrovaných na keramickém plošném spoji a pokrytých vrstvou luminoforu.

1.A.3.2.1 Stávající stav v Klatovech

Na území města Klatov se objevují všechny obvyklé typy osvětlovacích soustav i nejběžnější svítidla. Hlavní ulice a průtahy městem (místní rychlostní a sběrné) jsou osvětleny ve většině svítidly s vypouklou mísou (difuzorem) osazenými vysokotlakými sodíkovými výbojkami. V některých lokalitách se objevuje i osvětlení se světelnými diodami. Jde o prostou záměnu, je tedy otázka do jaké míry takové osvětlení zajišťuje kvantitativní a kvalitativní požadavky, jak je šetrné k nočnímu prostředí.



Obr. 3 – Osvětlení hlavních ulic (Sudafoto, rajce.net)

V oblastech s vyšší zástavbou světlo přímo vyzařované do horního poloprostoru dopadá na fasády okolostojících domů a není tedy přímo vyzářeno k obloze. Významně se tak snižuje složka nežádoucího světla směřujícího vzhůru (obr. 4).

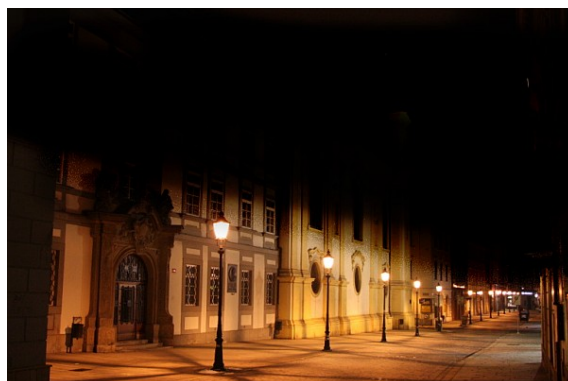


Ostatní ulice v běžné zástavbě jsou osvětlovány podobně. I zde jsou použita především svítidla s výbojovými světelnými zdroji uzavřené vypouklou mísou. Vliv těchto osvětlovacích soustav na míru rušivého světla podobný jako je tomu ve výše popsanych případech.



Obr. 4 – Osvětlení ulic – místních obslužných (Google)

Ostatní ulice v historickém centru se od předešlých místních komunikací liší tím, že je žádoucí, aby svítidla vyzařovala dostatečné množství světla do horního poloprostoru. Tak se nasvětlí historická průčelí, která dotváří charakter historického centra města (Obr. 5 vlevo). Pokud by světlo do horního poloprostoru nebylo vyzářeno, tak by nastala situace naznačená na obr. 5 vpravo (příklad z Plzně).



Obr. 5 – Důsledek směřování „jen dolů“ (Google)

I zde platí, že světlo emitované do horního poloprostoru dopadá na fasádu, nikoliv přímo vzhůru na oblohu a rušivý element je minimalizován.

Ostatní ulice v rezidenčních čtvrtích jsou osvětleny podobně jako jiné místní komunikace, avšak zde je kladen důraz na estetické působení osvětlovacích soustav, které přispívají k intimnějšímu charakteru těchto částí města. Vhodná jsou proto tzv. svítidla parková. Musí však zajistit kvalitativně i kvantitativně vyhovující osvětlení z pohledu bezpečnosti, resp. požadavků norem (obr. 6).

Zde samozřejmě již dochází k určitému nárůstu množství světla vyzářeného k obloze. Protože se však jedná o prostory s nižšími nároky na osvětlení (často třídy osvětlení skupiny P) a světelné zdroje mají nižší světelný výkon, tak lze tento způsob řešení osvětlení považovat za přijatelný. V řadě případů jsou použity, nebo lze použít, clony přesměřující světlo do dolního poloprostoru. Dále jsou tyto komunikace často lemovány vzrostlou zelení, která omezuje vyzářené světlo. Kromě toho se svítidla s nižším světelným tokem neposuzují tak přísně (viz [1, 11]).



Obr. 6 – Osvětlení ulic – rezidenční čtvrti – až měření ukáže, zda je vyhovující (Google)

Parky a prostory obdobného charakteru. Charakter těchto prostor je podobný jako v rezidenční čtvrti s tím rozdílem, že je zde provoz motorových vozidel vyloučen nebo alespoň silně omezen. Požadavky na osvětlení jsou dány třídou osvětlení skupiny P. Nízké požadavky umožňují osvětlení pomocí svítidel s nižším světelným tokem. Není kritická rovnoměrnost osvětlení. Oproti pozemním komunikacím pro motorovou dopravu je požadavek na rovnoměrnost až poloviční. Důležité je rozpoznání obličejů potkávaných chodců. To především z hlediska bezpečnosti. Toho se dosahuje svítidly s výraznější vodorovnou složkou vyzařování světla. Příklad je na obr. 7.



Obr. 7 – Osvětlení – parky, pěší zóny (mapy.cz)

Méně příznivý environmentální vliv takového osvětlení je otupen použitím svítidel s menším světelným tokem, zastíněním vyzařování mimo komunikaci nízkou i vzrostlou zelení. V důsledku toho není vliv na okolí tak významný.



1.A.3.3 Kritéria posouzení osvětlovacích soustav

V současné době jsou rušivé účinky světla řešeny v několika technických normách a jiných předpisech [1,2,3,10,11,16]. V dalším textu jsou uvedena jednotlivá kritéria s patřičným komentářem. V [10] jsou uvedena environmentální kritéria.

Požadavky jsou přehledně shrnuty do následující tabulky 1:

Tabulka 1 – Přípustné maximum rušivého světla ve venkovních osvětlovacích soustavách

Zóna prostředí	Světlo na objektech E_v lx		Svítivost svítidla I cd		Podíl horního toku R_{UL} %	Jas	
						L_b cd·m ⁻² fasády budov	L_s cd·m ⁻² Znaky informační a reklamní
	mimo noční klid	v době nočního klidu	mimo noční klid	v době nočního klidu			
E1	2	0	2 500	0	0	0	50
E2	5	1	7 500	500	5	5	400
E3	10	2	10 000	1 000	15	10	800
E4	25	5	25 000	2 500	25	25	1 000

E1 představuje velmi tmavé oblasti jako národní parky a chráněná území; astronomické observatoře mezinárodního a celonárodního významu (v ČR to je Ondřejov a Klet);

E2 představuje oblasti s velmi malým jasnem jako průmyslové a obytné venkovské oblasti;

E3 představuje středně světlé oblasti jako průmyslová a obytná předměstí;

E4 představuje velmi světlé oblasti jako městská centra a obchodní zóny;

E_v je největší hodnota svislé (vertikální) osvětlenosti na objektech v luxech,

I svítivost každého zdroje světla v potenciálně rušivém směru,

R_{UL} poměrná část světelného toku svítidla (svítidel) vyzařovaného nad horizont v jeho (jejich) pracovní poloze a umístění, udává se v %,

L_b největší průměrný jas fasády budovy v cd·m⁻²,

L_s největší průměrný jas značek (reklamních tabulí) v cd·m⁻².

Vzhledem ke geografii ČR je velikost zóny 1 km od hranice kritického objektu. Tato vzdálenost se dále nezvyšuje. V zastavěné části je možné tuto zónu omezit. Je zřejmé, že ve větších městech by se tak zónou E4 stalo celé, protože vzdálenost mezi obchodními zónami může být do 2 km. Je poměrně zarážející, že některé požadavky, které jsou ve zmíněných materiálech uvedeny, jsou nepodložené, dokonce mohou vyvolat vyšší nežádoucí účinky než v případě jejich nerespektování. To je také uvedeno na pravou míru v [1] a v následujícím textu.

Poznámka: Doba nočního klidu - Dle § 5 zákona č. 251/2016 Sb. se dobou nočního klidu rozumí doba od dvacáté druhé do šesté hodiny. Obec může obecně závaznou vyhláškou stanovit výjimečné případy, zejména slavnosti nebo obdobné společenské nebo rodinné akce, při nichž je doba nočního klidu vymezena dobou kratší nebo při nichž nemusí být doba nočního klidu dodržována.



1.A.3.3.1 Světlo na objektech

Označení je poněkud nepřesné. Je celkem lhostejné jak moc nebo málo bude osvětleno průčelí objektu. To je řešeno v posledním parametru „Jas“. Důležité je však rušení světlem pronikajícím do interiéru, tedy světlo dopadající na okna. Posuzuje se svislá osvětlenost na jednotlivých oknech obytných místností. V případě kancelářských a podobných objektů bez pobytu osob v nočních hodinách se tato veličina neposuzuje.

Definice – svislá osvětlenost okna je normálová osvětlenost svislé plochy vnějšího zasklení v místě středu okenního otvoru.

Pochopitelně, objekt je obvykle osvětlován nejen posuzovanou osvětlovací soustavou, ale také dalšími zdroji světla v okolí. Pak je nezbytné posoudit každý zdroj nežádoucího světla zvlášť. To v případě, že výsledná hodnota je vyšší než přípustná. Je absurdní, aby nějaký zdroj světla osvětloval okno v zóně E4 na hodnotu 24,9 lx a proto nebylo možné realizovat rozumným způsobem soustavu veřejného osvětlení, protože dosažení hodnoty 0,1 lx je vyloučené. V takové situaci je nezbytné zpracovat rozbor příspěvků jednotlivých zdrojů rušivého světla a hledat východisko. Řešení takové situace vyžaduje individuální přístup ke každé situaci.

Podle [10] tam, kde se neuplatňuje noční omezení, nesmí být větší hodnoty překročeny a menší se mají upřednostňovat.

Požadavek na nulové hodnoty v době nočního klidu znamenají de facto vypnutí osvětlovací soustavy, nebo alespoň její části. To se v mnoha případech dá považovat za nerozumné, protože se tím ohrozí bezpečnost dopravy i bezpečnost obecně. Je tedy nezbytné zvážit, zda takové omezení má smysl. Často je požadováno, aby osvětlenost na oknech nepřekročila ve večerních hodinách 2 luxy, v době nočního klidu 1 lux [17]. To je prakticky vyloučené, resp. toho lze dosáhnout pouze tak, že se sníží světelný výkon VO na polovinu. To může ohrozit bezpečnost. Je tedy nezbytné posuzovat takové případy s citem a hledat případná jiná řešení. V oblastech E3, resp. E4 je podíl požadovaných hodnot ještě nepříznivější – 5:1 (10/2 lx, resp. 25/5 lx). Takových rozdílů již není možné dosáhnout a platí ještě víc pravidlo rozumu a citu pro situaci.

V oblastech s astronomickými aktivitami však změna úrovně jednotlivých parametrů může být nezbytná. Ne vždy jsou podmínky pro pozorování přijatelné, ne vždy k pozorování vůbec dojde i za příznivých povětrnostních podmínek. Takové případy je třeba řešit individuálně, a především s vysokou dávkou vzájemné tolerance. Podobným řešením je například to, že na hvězdárně na pražském Petříně je k dispozici vypínač od nejbližších dvou svítidel veřejného osvětlení. Měření, které je k dispozici, ukázalo, že tato dvě svítidla způsobují více jak 95 % nežádoucí záře oblohy.

Jiným příkladem je analýza plánovaného osvětlení části sjezdovky na Kleti. Ukázalo se, že ke střetu zájmů lyžařů a astronomů dochází maximálně 40 hodin v roce. Ze strany investora padla nabídka právně přizpůsobit provoz sjezdovky případným potřebám v době pozorování oblohy. Je třeba poznamenat, že sjezdovka měla být na severní stráni hory, hluboko pod jejím vrcholkem (hvězdárna je na jižní stráni, rovněž pod vrcholkem).

1.A.3.3.1.1 Klatovy – světlo na objektech

V současné době je zde situace obdobná jako v jiných městech. V místech s vhodně voleným svítidlem s dobrou charakteristikou vyzářování, bude extrémně osvětlených objektů (oken) přiměřené množství.



Kritické jsou případy, kdy je svítidlo na vyšším stožáru a blízko oknům obytných budov. Takové situace bude nutné řešit použitím svítidel cloněných ve směru k fasádě. V krajním případě se nepříznivé působení osvětlovací soustavy dá odstranit použitím žaluzií v oknech dotčeného objektu. Takové mezní řešení je v některých městech používáno.

Jiným příkladem je osvětlení v historickém centru, kde jsou použita svítidla evokující historické lucerny. Taková svítidla, jak již bylo uvedeno, do historických oblastí patří. Tam je pochopitelně světlo na objektech vyšší (obr. 5). V případě, že by bylo narušeno soukromí osob žijících v přilehlých bytových domech, tak je nutné postupovat, jak již bylo uvedeno. Použitím clon nebo příspěvkem na pořízení žaluzií. V současné době není známo, že by někde taková kritická situace nastala.



Obr. 8 – Osvětlení historického centra (Facebook Josef Václavovic)

1.A.3.3.2 Svítivost svítidla

Požadavek na omezení svítivosti v potenciálně rušivém směru je zcela nesmyslný údaj, v posledních materiálech CIE se již nevyskytuje [22] (CIE je mezinárodní organizace pro osvětlování, její technické zprávy jsou základem pro tvorbu technických norem). Lze tedy očekávat, že toto kritérium bude v dalších aktualizacích technických předpisů vypuštěno.

Rozhodující je působení na pozorovatele. Tak například zdroj světla s malou svítivostí a vzdáleností vyvolá mnohem větší nepříznivý počitek než mnohem silnější zdroj světla ve velké vzdálenosti. Pro ilustraci zdroj se svítivostí 100 cd ve vzdálenosti jednoho metru vyvolá osvětlenost 100 lx. Zdroj se svítivostí stokrát vyšší (10 000 cd) umístěný 100 m od kritického místa vyvolá osvětlenost pouhého jednoho luxu. Protože nepříznivé působení (například oslnění) je úměrné osvětlenosti, je zřejmé, že vzdálený silný zdroj má vliv stokrát menší. Měsíc v úplňku má svítivost $3,5$ až $4,5 \times 10^{16}$ cd. Přesto je jeho vliv přijatelný (ve skutečnosti má svítivost ještě vyšší, protože se část světla utlumí průchodem atmosférou). Hvězdy nejsou často vůbec pozorovatelné, přestože mají svítivost mnohonásobně vyšší než Měsíc.

Z uvedeného vyplývá nevhodnost kritéria svítivosti. V pracích CIE je toto kritérium nahrazeno kombinací svítivosti, vzdálenosti a velikosti zdroje světla. Takové hodnocení se přibližuje realitě,



do určité míry je kritériem míry oslnění. Protože se však jedná o kritérium, které není zatím zavedeno v normách, tak je ani nelze přijmout jako měřítko pro hodnocení osvětlovacích soustav veřejného osvětlení. Ostatně, v současné době se zpracovává revize normy [1], ve které je požadavek na omezení svítivosti vypuštěn. Nadále se s ním tedy bude pracovat v případě soustav pro osvětlování venkovních pracovišť nebo sportovišť, kde tento parametr přetrvává.

1.A.3.3.2.1 Klatovy – svítivost svítidla

Jak bylo uvedeno, jedná se v případě veřejného osvětlení o irelevantní požadavek.

V případě, že v nějakém případě bude zdroj osvětlení rušivě působit v nějakém místě, pak lze jeho vliv vyhodnotit pomocí kritéria světla na objektu.

Kritickým místem může být například kopule hvězdárny, kde je jakékoliv vnější světlo nežádoucí. Žel, v Klatovech žádná hvězdárna není. Zde lze poznamenat, že pro případnou pozorovatelnu by bylo třeba hledat příhodné místo mimo město, lépe ve vzdálenější lokalitě. V jiném případě není možné zajistit přijatelné pozorovací podmínky. Pozorovací podmínky není v současnosti reálné výrazně vylepšit.

Jak bylo v úvodu poznamenáno, zvýšenou záři oblohy nemá na svědomí jen veřejné osvětlení. Dalšími zdroji, obvykle intenzivnějšími, jsou průmyslové závody, obchodní centra, sportoviště, reklamy, okna osvětlených místností apod.

1.A.3.3.3 Podíl horního toku

Údaje v [10] lze přijmout pouze v případě osvětlení venkovních pracovišť. Ale i tam v případě pozemních komunikací je platný soubor norem pro veřejné osvětlení, tedy požadavky uvedené v [1], které vycházejí z [11].

Tabulka 2 – Maximální přípustná horní účinnost svítidla v návrhové poloze (ULOR)

Třída osvětlení	Světelný tok zdroje Φ (klm)	ULOR (%)
M1 až M6	Libovolný	3
C0 až C5 P1 až P6	$12 \leq \Phi$	5
	$8,5 \leq \Phi < 12$	10
	$3,3 \leq \Phi < 8,5$	15
	$\Phi < 3,3$	20

Přísnější požadavek je kladen v místech, kde je ve společenském zájmu důležité omezit množství světla emitovaného do nočního prostředí. Tam se připouští maximální horní účinnost svítidla v návrhové poloze u všech silničních tříd a světelných výkonů nejvýše 1 %.

Hodnoty uvedené v tabulce 2 lze překročit jen v odůvodněných případech. Například tam, kde je to žádoucí z urbanistického nebo architektonického hlediska. Rovněž to je možné v případech, kdy jde o osvětlovací soustavy, které slouží současně k osvětlení pozemní komunikace i přilehlých objektů. Například osvětlení náměstí nebo ulic historického centra města. Konečně nedodržet požadované hodnoty lze v případě, že se prokáže, že jejich nedodržení vede ke snížení zátěže nočního prostředí umělým světlem. Takové případy skutečně mohou nastat. Čím více je svítidlo cloněné, tím nižší je jeho



činitel využití, pak osvětlovací soustava s takovými svítidly může být oproti méně cloněné naddimenzována. Pak je celkem pochopitelně i množství nežádoucího světla vyšší.

Poznámka: Horní účinnost svítidla ULOR se vztahuje se světelnému toku zdroje (zdrojů), zatímco podíl horního toku R_{UL} je vztažen ke světelnému toku svítidla. To znamená, že hodnota ULOR je nižší než hodnota R_{UL} . Například svítidlo s účinností 60 %, které je osazeno světelným zdrojem 1000 lm a do horního prostoru emituje 50 lm má hodnotu $ULOR = 50/1000 \times 100 = 5 \%$ a $R_{UL} = 50/(1000 \times 0,6) \times 100 = 8,3 \%$. Svítidlo podle [10] splňuje požadavek pro environmentální třídu E3, resp. E4, ale podle [1, 11] je nepřijatelné pro komunikace třídy osvětlení skupiny M. Požadavky [1] jsou tedy přísnější oproti [10].

1.A.3.3.3.1 Klatovy – Podíl horního toku

Ve městě se vesměs používají svítidla pro osvětlování pozemních komunikací, která mají malý světelný tok vyzařovaný do horního poloprostoru. Obě hodnoty, tedy horní účinnost svítidla i podíl horního toku je u řady z nich pod hodnotou 1 %. Jsou to tedy svítidla vhodná z hlediska environmentálního. Častá jsou však i svítidla dekorativního charakteru. Ta již mají podíl světelného toku do horního poloprostoru vyšší. Je třeba v rámci řešení VO klást na velikost tohoto toku větší důraz a volit vhodnější svítidla. S přihlédnutím na charakter lokality – viz historické lokality popsané v následujícím odstavci.

V historických částech se používají svítidla parafrázující (plynové) lucerny. Ta pochopitelně vyzařují část světla do horního poloprostoru, což je v tomto případě žádoucí. Nadměrné množství je možné eliminovat pomocí clon přesměřujících světlo do dolního poloprostoru. Samozřejmě je nevhodné, aby nastala situace podle obr. 5.



Obr. 10 – Lucerny v centru města (Šumava net)



1.A.3.3.4 Jas na objektech

Posuzování jasů na objektech se problematiky veřejného osvětlení dotýká spíše okrajově. Budovy historické, nebo nějakým způsobem významné, se osvětlují samostatným osvětlovacími soustavami, které primárně neslouží k osvětlování pozemních komunikací.

Proto se jas vyhodnocuje podle tabulky 1 převzaté z [10]. V publikaci [17] jsou požadovány extrémně nízké jasy 1, výjimečně 2 cd.m^{-2} , což jsou s největší pravděpodobností hodnoty zcela nereálné. Hodnota jasu 1 cd.m^{-2} odpovídá požadavku na komunikaci třídy osvětlení M3. Objekt stojící u takové vozovky bude mít jas prakticky shodný, tedy by jeho osvětlení nebylo nikterak zdůrazňující.

Přitom příspěvek slavnostního osvětlení není zas tak vysoký. Obvykle se jedná o tzv. lambertovské plochy, které rozptylují světlo rovnoměrně všemi směry. Příkladně na objekt s povrchem s hodnotou činitele odrazu 0,6 (odhad) osvětlený na jas 5 cd.m^{-2} , dopadá na 1 m^2 , světelný tok 26 lm. Polovina se odráží do horního poloprostoru. I kdyby více, tak to bude například 15 lm. Kdyby se takto osvětlila Bílá věž s plochou průčelí (velmi hrubě – v jednom směru) 250 m^2 , tak by k obloze odrazila cca 3 750 lm. To je asi tolik, kolik vyžáří čtyři lucerny osazené světelným tokem 3 000 lm. Ve srovnání s celkovou velikostí její plochy jde o velmi nízké číslo.



Obr. 11 – Bílá věž (Památkový katalog)

Smyslem předešlého odstavce bylo ukázat, že osvětlování památek není až takový zlořád, za jaký je někdy pokládán. Samozřejmě, je nezbytné, aby byly použity kvalitní světlomety a kvalitní řešení, které minimalizuje množství světelného toku směřovaného mimo osvětlovaný objekt.



1.A.3.3.4.1 Klatovy – Jas na objektech

Ve městě se nacházejí objekty osvětlované úmyslně soustavou slavnostního osvětlení pomocí samostatných světlometů. Mezi takové budovy patří kostel Narození Panny Marie, dům na nároží nám. Míru a ulice Kpt. Jaroše, Černá i Bílá věž a další.

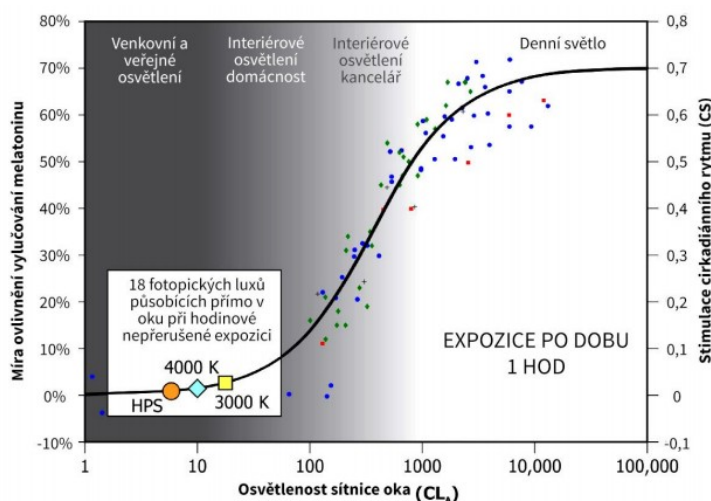
Pro úmyslně osvětlené objekty platí, že jejich nežádoucí vliv na noční prostředí je prakticky zanedbatelný oproti ostatním zdrojům rušivého světla. Samozřejmě při kvalifikovaném návrhu světelným technikem.

1.A.3.4 Cirkadiální rytmy, modrá složka spektra

V poslední době probíhá velmi silná klamavá kampaň, která je z nepochopitelných důvodů podporována i po politické linii. Řada požadavků uvedených ve [23] je v rozporu s poznatky vědy. Požadavky, které se objevují i v dotačních podmínkách nejsou stanoveny na základě znalostí o skutečném vlivu světla na noční prostředí. Vycházejí z úmyslně zkreslených informací.

Je pravda, že osvětlení ovlivňuje cirkadiální rytmy. Aktivisté však zamlčují, že rozhodující je velikost expozice, která musí být dostatečná, aby takové účinky světlo mělo. Expozice nepříznivě působící jsou ve skutečnosti významně vyšší, než jaké se mohou vyskytovat v místech s běžným veřejným osvětlením. Hovořit v souvislosti s veřejným osvětlením o karcinogenních účincích je na mezi šíření poplašné zprávy a nemá co pohledávat v korektně zpracované analýze.

Prací, uvádějících aktivistická tvrzení na pravou míru, je celá řada. Pro prvotní přehled odkazujeme na dokument [21] ve kterém je uveden například následující obrázek jednoznačně ukazující, že expozice ve venkovním a veřejném osvětlení neovlivňují cirkadiální rytmy a vylučování melatoninu.



Z obrázku je zřejmé také to, že není rozhodující ani náhradní teplota chromatičnosti světelných zdrojů.

Omezení „modré složky“ je dalším nepodloženým požadavkem. Jde o čistě obchodní tah ohrožující bezpečnost. Její omezení nebo dokonce odstranění vede k významnému zhoršení periferního vidění, které je významné nejen v dopravním prostoru, ale i při průchodu prostorem pro pěší. Chybovost vyhodnocení situace vzroste přibližně o polovinu (i více), tedy i riziko nehody (přepadení) narůstá podobně.



S omezením modré části spektra vyzařovaného světla souvisí i požadavek na náhradní teplotu chromatičnosti světla 2 700 K. Nepodložené je také tvrzení, že světelný zdroj 2 700 K bude vyzařovat nižší podíl modré složky, než je v případě 3 000 K. To platí pouze pro teplotní světelné zdroje (žárovky). U neteplotních může být dokonce vyšší. Smyslem lobování za 2 700 K je snaha o odstranění zahraniční konkurence. Certifikovat svítidlo na jiný světelný zdroj (LED 3 000 K je jiný světelný zdroj než 2 700 K) je poměrně drahé a pro nepatrný trh, kterým je pro světové výrobce ČR, se to ve většině případů ani nevyplatí. Mnozí nekorektní výrobci v ČR certifikaci bez uzardění pominou.

Kromě toho tolerance u LED svítidel je 10 %, tj. $3\,000 \times 0,9 = 2\,700$ K je prakticky totéž co $2\,700 \times 1,1 = 2\,970$ K. Rozdíl 30 K je obtížně prokazatelný v laboratoři, v terénu to je vyloučené.

Ještě nesmyslnější je požadavek na tzv. „biodynamické“ osvětlení. To je odstranění modré složky světla po část noci. To nemá s realitou nic společného. V přírodě se v noci barva světla prakticky nemění (zanedbatelně vlivem východu, západu Měsíce). Ke změnám dochází za soumraku. Opět jde o obchodní záležitost.

Korektní studie v celém světě ukazují, že odstranění modré složky spektra nemá při běžném použití dopady, které mu přikládají aktivisté, tak se nikde ve světě v tomto směru ani neupravují svítidla (viz např. [24] a další odkazy na [21]). Světoví výrobci produkují svítidla s náhradní teplotou chromatičnosti 3 000 nebo 4 000 K.

1.A.3.5 Zdroje

- [1] ČSN P 36 0455 Osvětlení pozemních komunikací – Doplnující informace
- [2] ČSN CEN/TR 13201-1, (36 0455) Osvětlení pozemních komunikací – Část 1: Výběr tříd osvětlení
- [3] ČSN EN 13201-2, (36 0455) Osvětlení pozemních komunikací – Část 2: Požadavky
- [4] ČSN EN 13201-3, (36 0455) Osvětlení pozemních komunikací – Část 3: Výpočet
- [5] ČSN EN 13201-4, (36 0455) Osvětlení pozemních komunikací – Část 4: Metody měření
- [6] ČSN EN 13201-5, Osvětlení pozemních komunikací – Část 5: Ukazatelé energetické náročnosti
- [7] ČSN 76 6110 Projektování místních komunikací
- [8] ČSN IEC 50 (845) (33 0050) Mezinárodní elektrotechnický slovník – Kapitola 845: Osvětlení
- [9] ČSN EN 12665:2012 (36 0001) Světlo a osvětlení – Základní termíny a kritéria pro stanovení požadavků na osvětlení
- [10] ČSN EN 12464-2 (36 0450) Světlo a osvětlení – Osvětlení pracovních prostorů – Část 2: Venkovní pracovní prostory
- [11] Nařízení Komise (ES) č. 245/2009 ze dne 18. března 2009, kterým se provádí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/32/ES, pokud jde o požadavky na ekodesign zářivek bez integrovaného předřadníku, vysoce intenzivních výbojek a předřadníků a svítidel, jež mohou sloužit k provozu těchto zářivek a výbojek, a kterým se zrušuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/55/ES.



- [12] CIE 154:2003 The Maintenance of Outdoor Lighting Systems, IE 154:2003, ISBN 978 3 901906 24 4
- [13] CIE 126/1997 – Guidelines for miniming sky glow, CIE 1997.
- [14] Maixner, T. Rušivé světlo – část první – názvosloví a legislativa. Světlo, 5/2005
- [14] Maixner, T.: Rušivé světlo – část 2. – „Ekologická“ svítidla. Světlo, 6/2005
- [15] Tesař, J. a kol.: Jak projektovat veřejné osvětlení; SRVO 2005
- [16] TKP-15, Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací, Kapitola 15 Osvětlení pozemních komunikací, Min. dopravy 2015
- [17] Bareš, M.: Jednoduchá osvětlovací příručka pro obce; Min. životního prostředí a Svaz měst a obcí České republiky 2017
- [18] Vladní nařízení 4162/2007 - Nařízení o mezních hodnotách světelného znečištění životního prostředí, Úřední list Slovinské republiky č. 81/ročník XVII, 2007
- [19] Maixner, T.: Solární veřejné osvětlení. Světlo, 5/2012
- [20] Solární energie – kolik kWh lze získat? Výhody a nevýhody; www.nazeleno.cz
- [21] Modré světlo, aktuálně <http://www.modresvetlo.cz/#aktualne>
- [22] CIE 150:2017: Guide on the Limitation of the Effects of Obtrusive Light from Outdoor Lighting Installations, 2 nd Edition
- [23] Jak na chytré veřejné osvětlení? Příručka pro města a obce. Praha: Ministerstvo životního prostředí
- [23] Opinion on Potential risks to human health of LEDs – SCHEER 9th plenary meeting 2018_06_5-6; https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/scientific_committees/scheer/docs/scheer_o_011.pdf



1.A.4 Dotazníkové šetření

Obsah

1.A.4 Dotazníkové šetření.....	117
1.A.4.1 Úvod.....	117
1.A.4.2 Dotazník ke strategickým dokumentům (doprava, zeleň, veřejné osvětlení, cestovní ruch, smart city).....	118
4.1. - Pohybujete se venku za tmy - pěšky nebo na kole?.....	120
4.2. - Jak často vycházíte z domova před nebo po setmění?.....	120
4.3. - Kolik času trávíte za tmy venku mimo domov:.....	120
4.4. - Proč po setmění vycházíte z domova?.....	121
4.5. - Jsou ve městě oblasti/ulice, kde se z důvodu nedostatečného osvětlení necítíte bezpečně? (např. nepřehledné tmavé kouty, světlo je stíněno stromem, apod.).....	121
4.5.1. Pokud jste zvolili možnost "Ano", tak prosím uveďte místo.....	122
4.6. - Ruší Vás někde venkovní osvětlení?.....	124
4.6.1. Pokud jste zvolili možnost "Ano", tak prosím uveďte místo a důvod.....	124
1.A.4.3 Podrobnější anketa k osvětlení nočních Klatov.....	127
1. Jste:.....	127
2. Ve které části Klatov bydlíte?.....	127
3. Chodíte do školy, studujete nebo pracujete v Klatovech?.....	128
3. Jak do Klatov dojíždíte?.....	128
4. Chodíte domů / z domu i za tmy část cesty pěšky?.....	129
5. Vycházíte po setmění nebo před rozedněním z domova?.....	132
6. Kudy rád/a večer (ráno) chodíte?.....	134
7. Jsou místa, kam byste večer (ráno) šli rádi, ale nejedete tam hlavně kvůli nedostatečnému osvětlení?.....	135
8. Jezdíte za tmy na kole?.....	136
9. Ruší Vás někde venkovní osvětlení (nelíbí se Vám nebo Vás oslňuje, dopadá do oken bytu apod.)?.....	138
10. Jste: 11. Kolik je Vám let?.....	139
12. Máte jakékoli další nápady a připomínky týkající se nočního osvětlení Klatov?.....	139
1.A.4.4 Závěry.....	140
1.A.4.5 Seznam příloh k oddílu 1.A.4 Dotazníkové šetření.....	141
1.A.4.6 Zdroje.....	141

1.A.4.1 Úvod

K tématu veřejného osvětlení a jeho vnímání veřejností bylo původně v plánu uskutečnit několik participativních setkání. Vzhledem k epidemiologické situaci však nebylo možné setkání uskutečnit fyzicky a kontaktně. Byly proto vypracovány dva dotazníky, které měly tato setkání alespoň částečně nahradit.

Požadavky na veřejné osvětlení pozemních komunikací jsou stanoveny normovými hodnotami, zajišťujícími bezpečnost dopravy. Daleko větší rozlohu veřejných prostranství města však zaujímají plochy, pro které normové požadavky osvětlení stanoveny nejsou. Dotazníky proto byly zaměřeny na potřeby chodců (a cyklistů). Vstupy přímo od uživatelů budou vstupní informací a podkladem pro návrh osvětlení veřejných prostranství, využívaných především chodci a cyklisty.

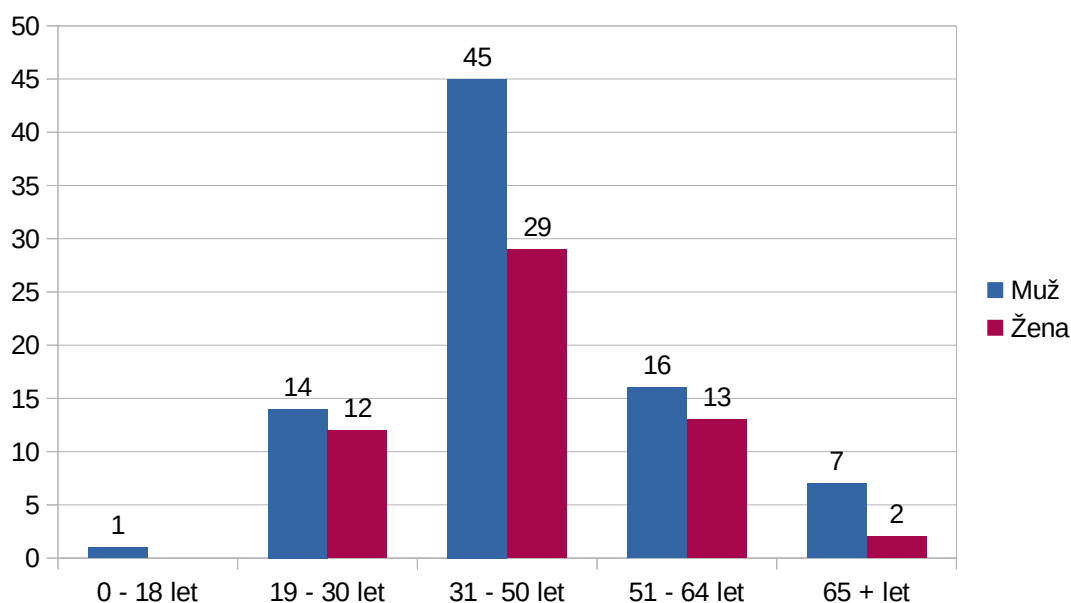


1.A.4.2 Dotazník ke strategickým dokumentům (doprava, zeleň, veřejné osvětlení, cestovní ruch, smart city)

Město Klatovy zveřejnilo dotazník se souhrnnými otázkami pro všechny zpracovávané strategické dokumenty, jehož součástí bylo šest otázek týkajících se veřejného osvětlení. Data byla sbírána v období od 10. 6. a 29. 12. 2020. Vzhledem k předpokládanému termínu odevzdání konceptu analýz k 27. 11. 2020 byl dotazník vyhodnocen k 3. 11. 2020. Po tomto datu dotazník vyplnili ještě 4 respondenti. Jejich odpovědi byly zaznamenány do tabulek otázek 4.5.1 a 4.6.1. Ostatní data upravována nebyla. Dotazník tedy zodpovědělo celkem 143 respondentů, z toho 139 do 3. 11. 2020.

Pohlaví a věková skupina

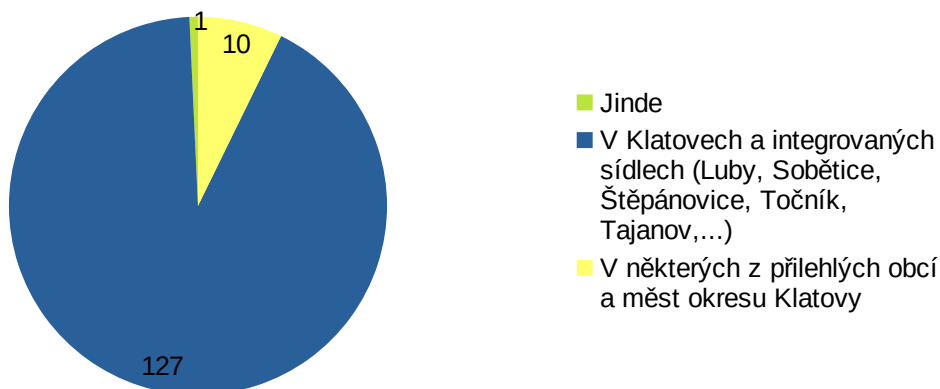
V úvodu dotazníku byly položeny demografické otázky k rozřazení respondentů. Dotazník zodpovědělo 83 mužů a 56 žen. Nadpoloviční většina respondentů je z věkové kategorie 31 – 50 let, tj. z kategorie, ve které lze nejčastěji předpokládat rodiny s dětmi a tedy i zvýšené požadavky na bezpečnost při pobytu venku.



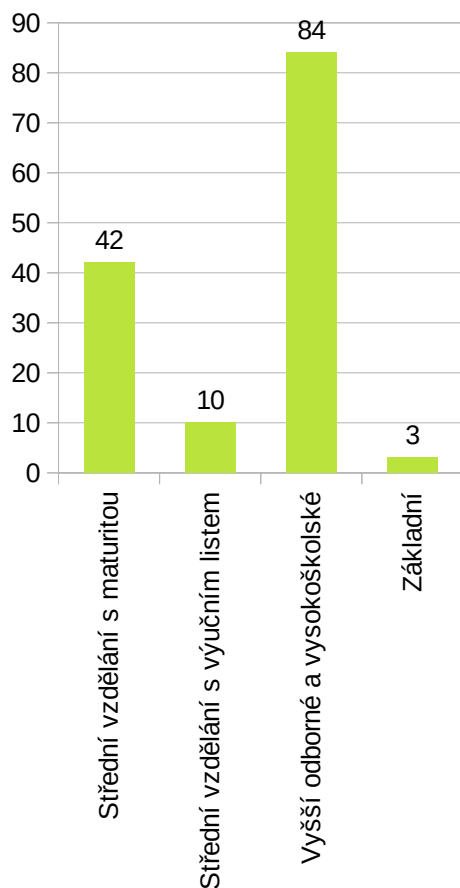


Vaše bydliště

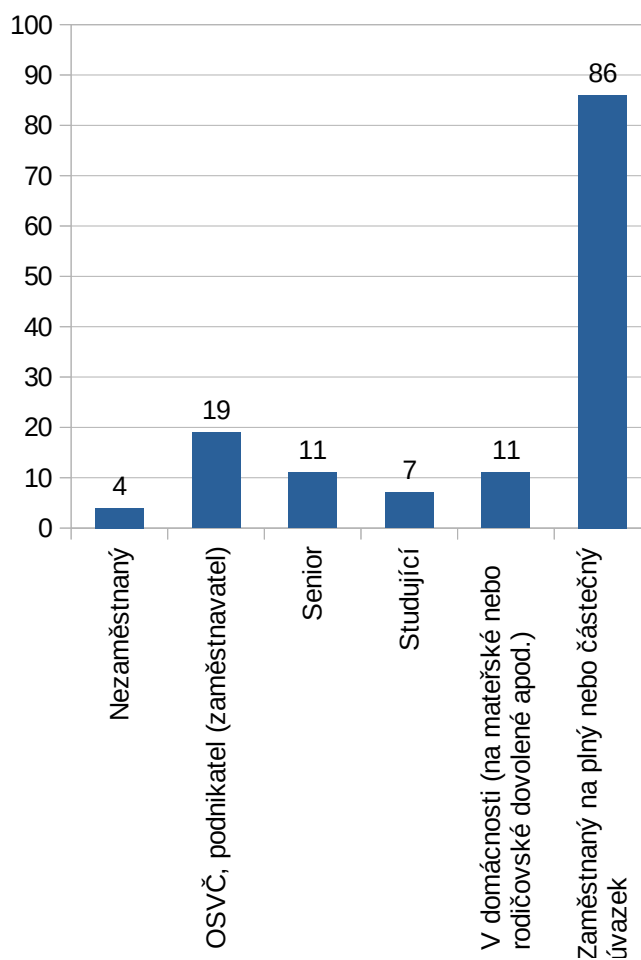
Pouze 11 respondentů je mimoklatovských. Zbytek je místní a lze tedy předpokládat dobrou znalost Klatov i ve večerních hodinách.



Nejvyšší dosažené vzdělání



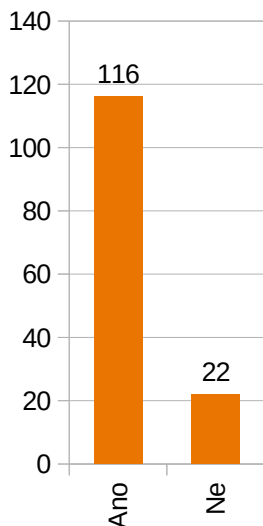
Socioekonomický status





Část č. 4 byla věnována tématu veřejného osvětlení. Úvodní otázky zkoumaly, pro jakou část respondentů je veřejné osvětlení z pohledu chodce důležité.

4.1. - Pohybujete se venku za tmy - pěšky nebo na kole?

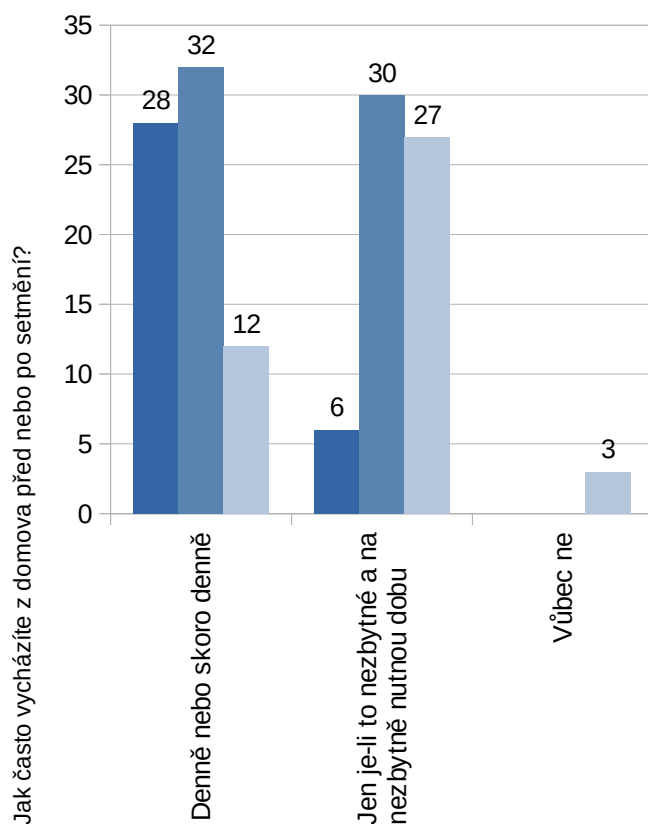


Výrazná většina respondentů má s pobytem venku za tmy zkušenost.

Jak vyplývá z odpovědí na otázky 4.2 a 4.3, relativně velké množství respondentů (60 odpovědí) se za tmy pohybuje venku často a dlouho (téměř denně a častěji, déle než půl hodiny). To dodává váhu jejich vnímání kvality veřejného osvětlení.

4.2. - Jak často vycházíte z domova před nebo po setmění?

4.3. - Kolik času trávíte za tmy venku mimo domov:

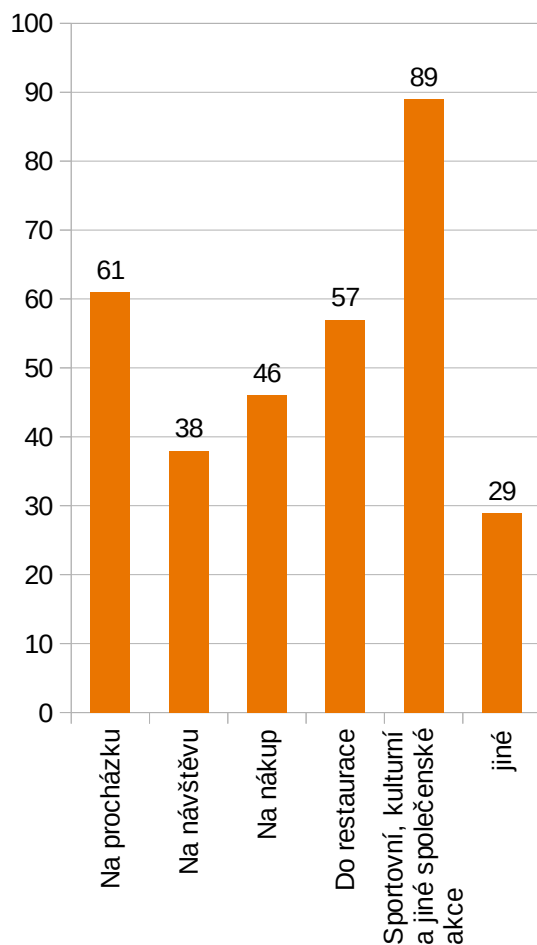


Kolik času trávíte za tmy venku mimo domov?

- Déle než hodinu
- Půl hodiny až hodinu
- Méně než půl hodiny



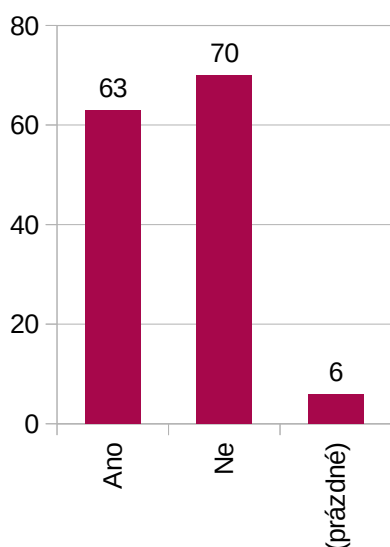
4.4. - Proč po setmění vycházíte z domova?



Nejčastějším důvodem pro vycházení za tmy jsou podle respondentů „sportovní, kulturní a jiné společenské akce“. Je třeba upozornit, že dotazník byl ukončen před druhou vlnou proticovidových opatření a zároveň lze předpokládat, že respondenti vycházejí ze svých dlouhodobých návyků, takže se odpovědi nepromítají aktuální změny ve společenském prostředí.

jiné	29
cesta do práce a z práce	18
venčení psa	
výkon práva myslivosti	
nevycházím	
na tučného páva (kouřit)	
vyzvedávání dětí z kroužků	
vlastní trénink	
v zimních měsících je tma v 17h...	
na U3V (universita třetího věku)	

4.5. - Jsou ve městě oblasti/ulice, kde se z důvodu nedostatečného osvětlení necítíte bezpečně? (např. nepřehledné tmavé kouty, světlo je stíněno stromem, apod.)



Mírně nadpoloviční většina respondentů se ve městě cítí bezpečně a osvětlení vnímá jako dostatečné. Odpovědi na tuto otázku mohou být ovlivněny bydlištěm a obvyklými trasami respondentů, případně také rozdílnou mírou vnímání rizika nedostatečného osvětlení.



4.5.1. Pokud jste zvolili možnost "Ano", tak prosím uveďte místo...

Výstupy z dotazníků byly zaznamenány tak, aby nedošlo k degradaci dat. Výroky věcně znamenající totéž byly sloučeny do jednoho řádku. Pokud se jednotlivé formulace výrazněji odlišovaly, ale stále se jedná o významově shodný nebo velmi podobný výrok, je za středníkem uvedena další formulace či doplnění, které se liší.

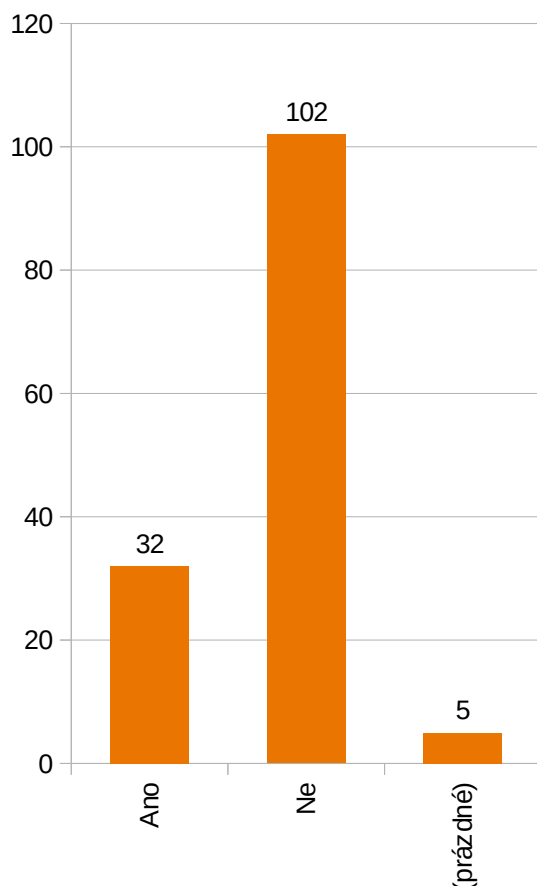
Pokud jste zvolili možnost "Ano", tak prosím uveďte místo...	Ano	Ne	prázdné	Celkem
atletický stadion; atletický stadion a přilehlé fitness centrum; atletický stadion na Hůrce, protože tam není osvětlení, respektive je, ale nefunkční...; Atletický stadion Pod Hůrkou ... dráha je neosvětlená, v zimě by určitě osvětlení našlo využití; Je nešťastné, že zejména v zimních měsících, kdy chodí po tmě sportovat na dráhu děti i široká veřejnost, tak si často při běhu na atletické dráze nevidí ani na špičku nosu. A při tom zbytečně svítí celá Hůrka. Prosím, osvětlete tento překrásný stadion! A zrušte zbytečné veřejné osvětlení na Hůrce.; veřejně přístupná dráha; Atletický stadion v zimě, jsou tam dvě lampy které nesvítí; Atletický stadion, jsou tam dvě permanentně zhaslé lampy. Stadion navštěvuje mnoho lidí, včetně mládeže provozující atletiku, dále je tam fitness centrum a cykloservis. V zimě je běhání na dráze nebezpečné, není tam vidět, spousta lidí včetně mě může provozovat sport až po práci za tmy. Prosím rozsvítit tyto lampy, klidně jen do 22 hodin; Chodník mezi zimním a atletickým stadionem, lampy jsou vypnuté a pokud člověk nemá baterku, opravdu není vidět. ; okolí zimního, atletického stadiónu, Základní školy v Tolstého ul.	13			13
Cesta (silnice) nad kolejemi na Domažlickém předměstí (od viaduktu po přejezd).; Domažlické předměstí, stezka pro pěší a cyklotrasa u garáží mezi požární stanicí a železnicí + navazující komunikace souběžná se železnicí poblíž Tesca.; nepojmenovaná cesta od Karafiátové ul. k železničnímu přejezdu; Podchod nad OC Škodovka pod železniční tratí a navazující cesta na sídliště na Domažl. Předměstí; Podchod u Tesca, ale je to spíše kvůli tomu, že jsou tam často popíjí alkohol obyvatelé nedaleké ubytovny.	5			5
cesta na vlakové nádraží, od SPŠS; Podchod a oblast u podchodu v ulici nádražní; U autobusového nádraží; ulice u restaurace pod Hůrkou	4			4
Podchod Plzeňská	3			3
Zahrádky pod Hůrkou.	1	1		2
Ulice U Plynárny, Voříškova ulice velmi vzrostlé stromy a tím málo je ulice osvětlena; ulička u Papežů, ulička za viaduktem v Domažlické ulici, ulička u Pekárny	2			2
Pražská ulice	2			2
Okolí železničního přejezdu ve Voříškově ulici.	2			2
oblast při cyklostezce Klatovy-Luby	2			2
Momentálně sídliště Pod Hůrkou; Podhůrčí	2			2
Zadní cesta k bazénu přes zahrádky podchod pod železnicí chybí	1			1



Pokud jste zvolili možnost "Ano", tak prosím uveďte místo...	Ano	Ne	prázdné	Celkem
osvětlení.				
Velké parkoviště Podhůrecká před Domovem důchodců je ve středovém pásu hodně zastíněno stromy, v některých místech se větve přivrou do dveří auta při nástupu.	1			1
vedle kostela u Bílé věže	1			1
Úsek od průchodu pod železničním viaduktem na Domažlické ul. po ul. Zahradní, kolem ubytovny.	1			1
U Retexu - od novinového stánku do sídliště	1			1
Travnatá plocha za Beránkem	1			1
Směr za fotbalové hřiště na Rozvoji k Čertovce	1			1
Slepá ulice na konci Koldinovy u "starého Šumavanu"	1			1
Rybničky	1			1
Přesto, že osvětlení funguje....oblast pod nemocnicí, park pod nemocnicí se večer scházejí a pohybují pochybná individua. Pořád stejné lidi, co jsou nezaměstnaní, berou drogy a specialita těchto lidí je, že si pořídili psy, kteří pobíhají nekontrolovaně okolo nich. Pod nemocnicí musíte mít hoooodně oči na stopkách, aby jste dokázal včas zareagovat.	1			1
podél drnového potoka u pošty	1			1
Park pod černou věží	1			1
Okolo rychlého občerstvení Top na Plzeňské podél hradeb směrem k Pražské ulici podél parkoviště	1			1
občas v parku, světlo zastíněné stromy, dříve nefunkční světla (nyní již LED zatím fungují)	1			1
Nábřeží u Drnového potoka u zdravotní školy.	1			1
Luby ,ulice k mostu	1			1
Lesopark Šibeniční vrch	1			1
Kaufland	1			1
Hálkova ulice a přilehlé ulice	1			1
Čínov	1			1
za knihovnou	1			1
vesměs je to všude, kolem panelových domů, kde jsou stromy a veřejné osvětlení "za rohem"	1		nelze vyznačit v mapě	1
tam kde je nedostatečné nové osvětlení	1			1
Podchod obecně	1			1
Parčík vedle	1			1
je jich více	1			1
(prázdné)	5	69	6	80



4.6. - Ruší Vás někde venkovní osvětlení?



Rušivé osvětlení vnímá jako problém výrazně menší část respondentů než u osvětlení nedostatečného. I zde může mít na odpovědi vliv bydliště a obvyklé trasy respondentů, nicméně nejfrekventovanější zmiňované lokality jsou obecně známé a dostupné. Větší důležitost tak má zřejmě individuální vnímání rušivosti osvětlení.

4.6.1. Pokud jste zvolili možnost "Ano", tak prosím uveďte místo a důvod...

Výstupy z dotazníků byly zaznamenány tak, aby nedošlo k degradaci dat. Výroky věcně znamenající totéž byly sloučeny do jednoho řádku. Pokud se jednotlivé formulace výrazněji odlišovaly, ale stále se jedná o významově shodný nebo velmi podobný výrok, je za středníkem uvedena další formulace či doplnění, které se liší.

Pokud jste zvolili možnost "Ano", tak prosím uveďte místo a důvod...	Ano	Ne	(prázdné)	Celkem
Hůrka svítí celou noc, mnohem lepší by bylo kdyby byla osvětlena, jen když se konají akce na místě; Lesopark Hůrka - cesta na Hrádek - zbytečný světelný smog, nechápu proč to svítí celou noc, za posledních 30 let dle studií ubylo 75 procent létajícího hmyzu. Mimo jiných může být důvodem i toto; lesopark Hůrka, který je dle mého názoru v zimě zbytečně osvětlený...; Lesopark Hůrka, zde svítí lampy zbytečně celou noc, ruší to zvířata. Byť lampy míří do země, při pohledu od jihu např. od Lomce září Hůrka jak italské památky. Nevěřím, že lesopark někdo navštěvuje po 22. hodině. Ať tam lampy svítí jen do 22 nebo jen na pohybové senzory; Lesopark Hůrka ... do přírody osvětlení tolik nepatří; Osvětlení v „přírodě“ na Hůrce mi přijde až nesmyslné...	9			9



Pokud jste zvolili možnost "Ano", tak prosím uveďte místo a důvod...	Ano	Ne	(prázdné)	Celkem
Náměstí Míru v Klatovech - modré a bílé světlo moderního osvětlení je rušivé v historické části města; Nové osvětlení na náměstí je šílené. Bolí z něho oči a připadám si, jako na fotbalovém hřišti; Vadí mi osvětlení na náměstí, připadám si jako na fotbalovém hřišti a hlavně je to nepříjemné (bolí mě z toho oči)	3			3
Bílé / modré LED světlo	2		nelze vyznačit v mapě	2
Máchova v noci svítí do oken přes žaluzie; Máchova ulice v Klatovech, bílé světlo v nově instalovaných sloupech veřejného osvětlení brání kvalitnímu spánku	2			2
Nevhodné osvětlení v Palackého ulici znemožňující amatérskou astronomii; Palackého 781, Klatovy. Venkovní osvětlení přímo ve výšce našeho bytu a blízko budovy.	2			2
Koldinova ulice, brutální led osvětlení komunikace zasahující do obytných místností domů..	1			1
Lampa svítí přímo do oken. Nádražní ulice	1			1
Luční ulice	1			1
Družstevní v noci svítí do oken přes žaluzie.	1			1
NC Škodovka-reklamy	1			1
Nové LED osvětlení v ulici Podhůrecká (mezi křižovatkou s Domažlickou a Kryštofa Haranta) má velmi ostré světlo které svítí zbytečně příliš nahoru, čímž nám svítí i do oken ve druhém patře.	1			1
Ostré světlo na Intertelu, osvětluje celé okolní zahrady celou noc	1			1
Osvětlení v ulici Školní silně svítí do okna v ulici Vídeňská.	1			1
Plzeňská ulice od Maxima Gorkého ke křižovatce ul.Plzeňská pod Koníčky.	1			1
Podchod nad Tescem			1	1
U Retexu 624 -svítí mi přímo do ložnice.	1			1
Voříškova ulice prošla vlani rekonstrukcí, při které mělo být zrenovováno i veřejné osvětlení, k tomu bohužel nedošlo, zůstaly zde staré lampy, které svítí příliš nahoru. Také nám nebyly zavedeny optické kabely, které byly při rekonstrukci slíbeny.	1			1
Všude, kde se svítí směrem nahoru. Tj. nádvoří 59/I a další.	1			1
na Domažlickém předměstí je nové osvětlení až zbytečně intenzivní	1			1
Doma, naddimenzované osvětlení přechodu svítí celou noc velkou intenzitou bohužel odrazem do ložnice v podkroví.	1		nelze vyznačit v mapě	1
Nesmyslné svícení nahoru	1			1



Pokud jste zvolili možnost "Ano", tak prosím uveďte místo a důvod...	Ano	Ne	(prázdné)	Celkem
po výměně osvětlení v některých částech města nepříjemně umělé a nedostatečné osvětlení (šetřit ať to stojí cokoli?!)	1			1
sídlíště (VO svítí do oken), přesvícené přechody	1			1
V místě bydliště - zastaralý, nevhodný typ lampy.	1			1
(prázdné)		102	4	106



Grafické výstupy dotazníku

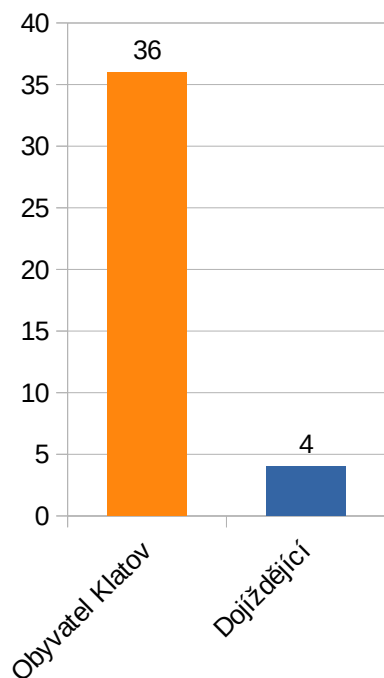
- ulice, kde je venkovní osvětlení vnímáno rušivě
- ulice, kde se z důvodu nedostatečného osvětlení lidé necítí bezpečně
- ▨ oblasti, kde se z důvodu nedostatečného osvětlení lidé necítí bezpečně
- ▨ oblasti, kde je venkovní osvětlení vnímáno rušivě
- hranice řešeného území
- - - zastavěné území
- pozemní komunikace
- zástavba
- katastr nemovitostí



1.A.4.3 Podrobnější anketa k osvětlení nočních Klatov

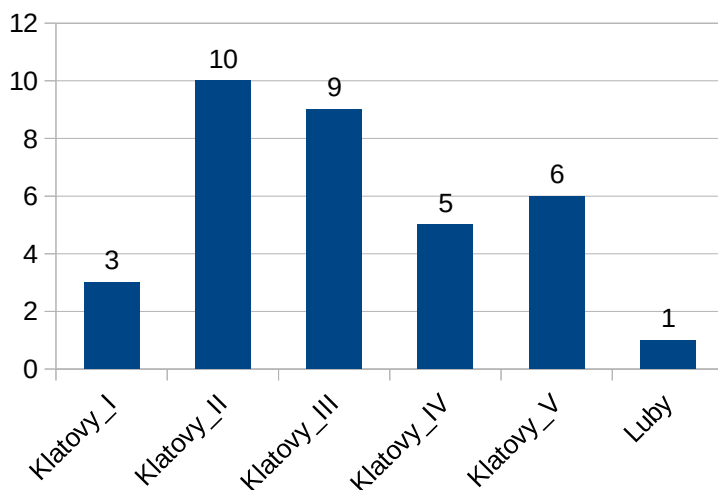
Nad rámec městského dotazníku byl zpracován speciální dotazník s otázkami týkajícími se pouze tématu veřejného osvětlení. Dotazník byl vytvořen v prostředí ArcGIS Survey123, umožňující mj. i přímý zakres vybraných odpovědí do georeferencovaného mapového podkladu. Data byla sbírána v období od 20. 6. a 30. 9. 2020. Otázky byly rozděleny podle bydliště respondentů na obyvatele Klatov (i dočasně bydlící), dojíždějící (do práce, do školy) a návštěvníky / turisty / občasné služebně dojíždějící. Pro tyto skupiny byly mírně upravovány typy a formulace otázek.

1. Jste:



Dotazníku se zúčastnilo celkem 40 respondentů, z toho 36 obyvatel správního území Klatov a 4 dojíždějící. Respondenti z řad návštěvníků nebyli žádní.

2. Ve které části Klatov bydlíte? (otázka pouze pro místní obyvatele)

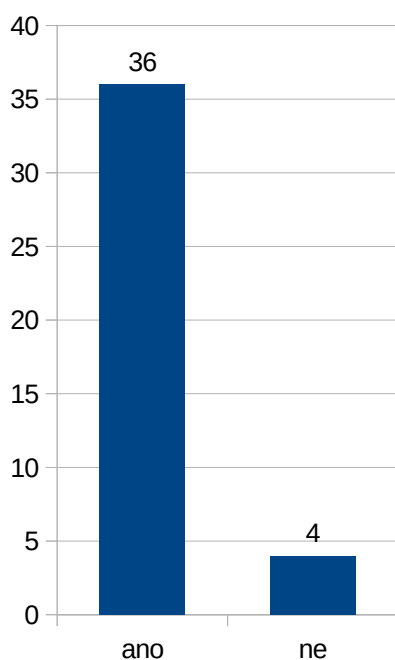


Respondenti měli na výběr ze všech místních částí správního území Klatov.

Z okrajových částí a přidružených sídel se žádní respondenti dotazníku nezúčastnili.

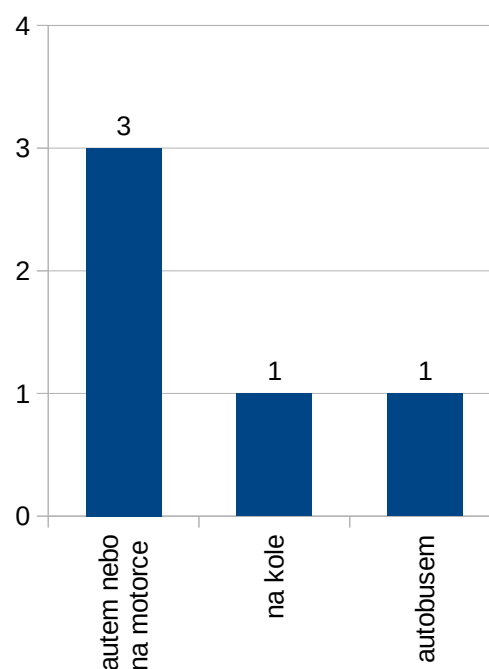
3. Chodíte do školy, studujete nebo pracujete v Klatovech?

(otázka pouze pro obyvatele)

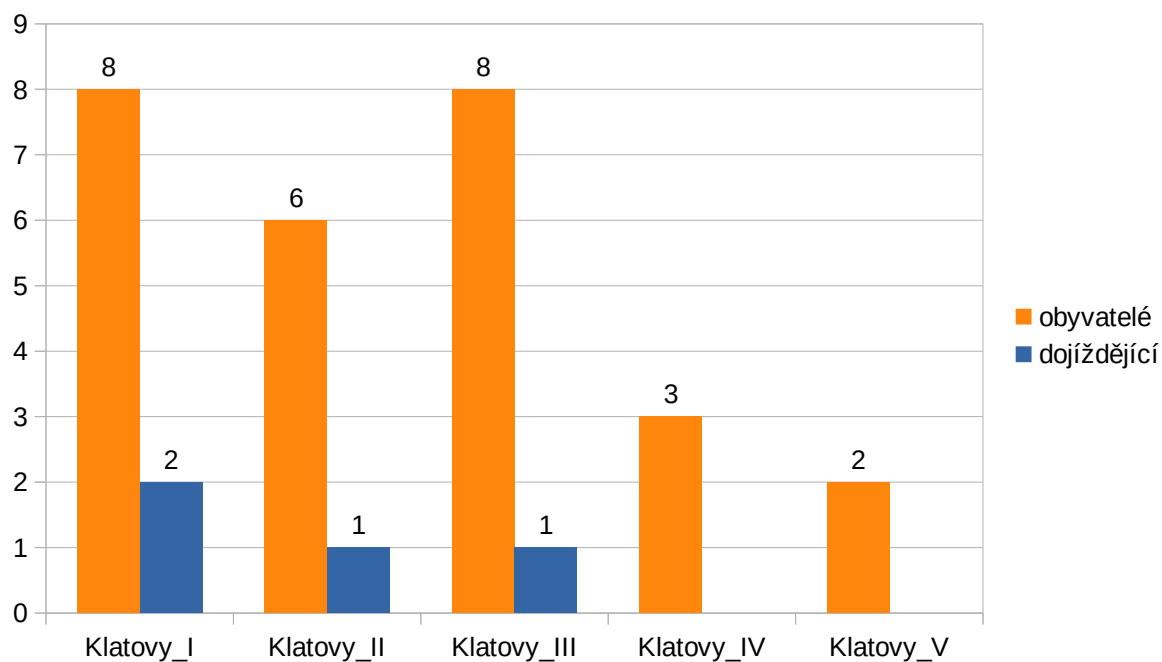


3. Jak do Klatov dojíždíte?

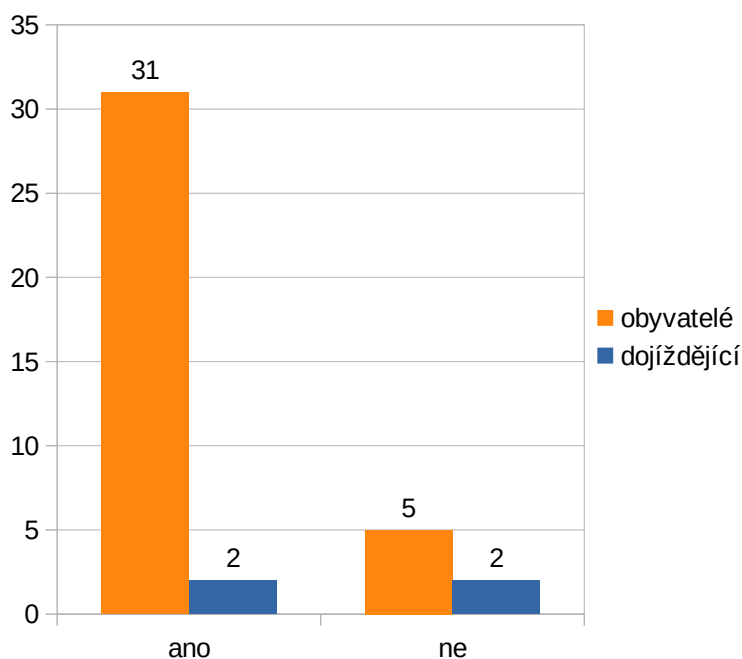
(otázka pouze pro dojíždějící)



Ve které části Klatov studujete / pracujete?



4. Chodíte domů / z domu i za tmý část cesty pěšky?



Obdobně jako v předchozím dotazníku první otázka ověřovala, pro jakou část respondentů je veřejné osvětlení z pohledu chodce důležité.

Výrazná většina respondentů má s pobytem venku za tmý zkušenost.

Při odpovědi **ano** se otevřela následující podotázka:

Chodíte touto trasou stejně za tmý i za světla?

I na tuto otázku, odpověděla výrazná většina respondentů ano. Z odpovědí lze dovozovat,



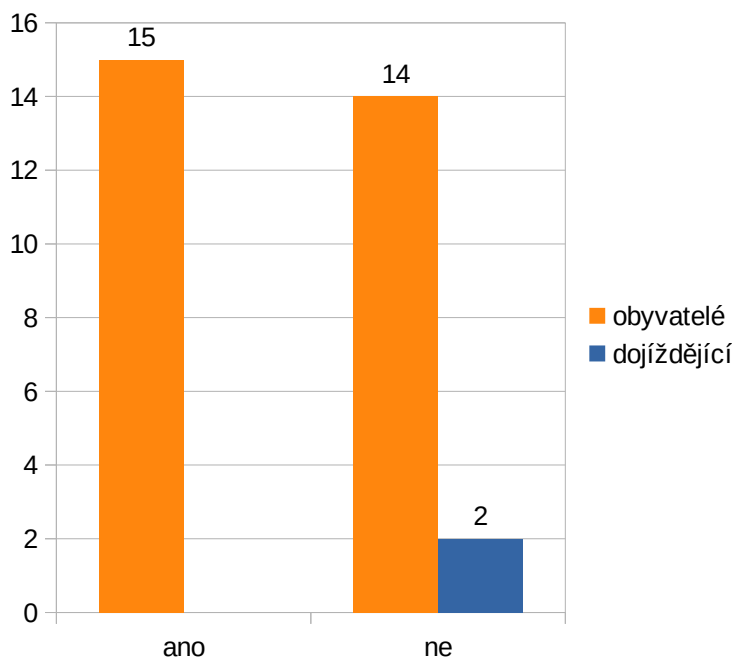
že na většině tras není osvětlení tak nedostatečné, že by zabraňovalo jejich využití i za tmy. Případně jsou alternativní trasy příliš nevýhodné, což opět vede k využívání tras obvyklých i za světla.

Při odpovědi **ne** následovala podotázka **pokud ne, proč?**. Na tuto otázku žádný respondent neodpověděl.

Při odpovědi **ano** se otevřela následující podotázka:



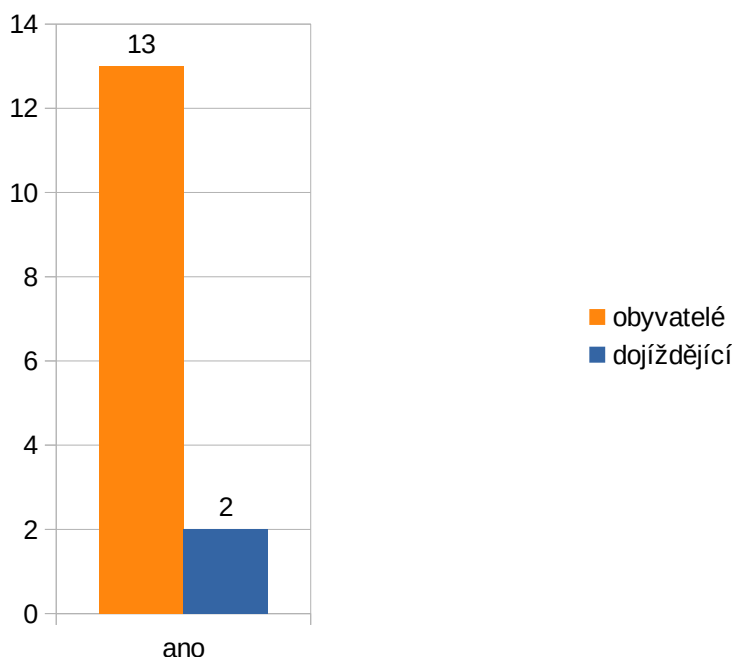
Cítíte se cestou příjemně a bezpečně?



Přibližně polovina respondentů se při pěších cestách za tmy cítí bezpečně. Druhá polovina (poměrně významná část) však nikoli).

Při odpovědi **ne** se otevřela následující podotázka:

Zlepšilo by komfort vhodnější osvětlení?

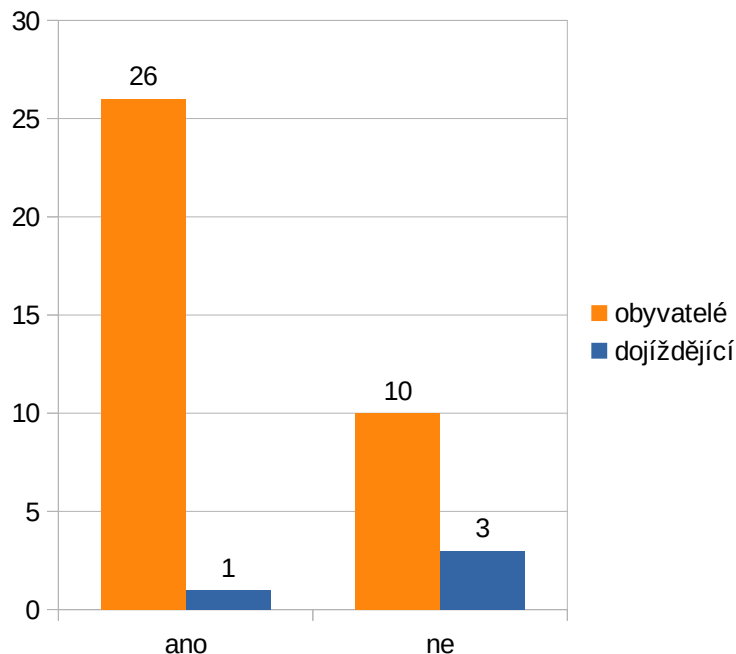


S jednou výjimkou by respondentům k vyššímu komfortu a pocitu bezpečí při cestách potmě pomohlo vhodnější veřejné osvětlení. Obdobně jako v předchozí otázce, 15 respondentů ze 40 lze vnímat jako velmi významnou část.

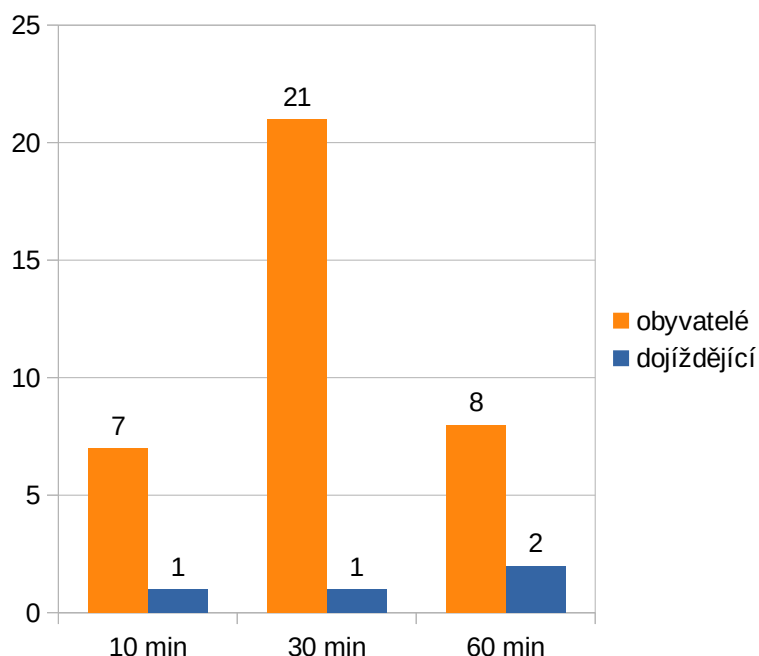


5. Vycházíte po setmění nebo před rozedněním z domova?

(formulace pro dojíždějící) Zůstáváte v Klatovech do večera i z jiných než studijních/pracovních důvodů?



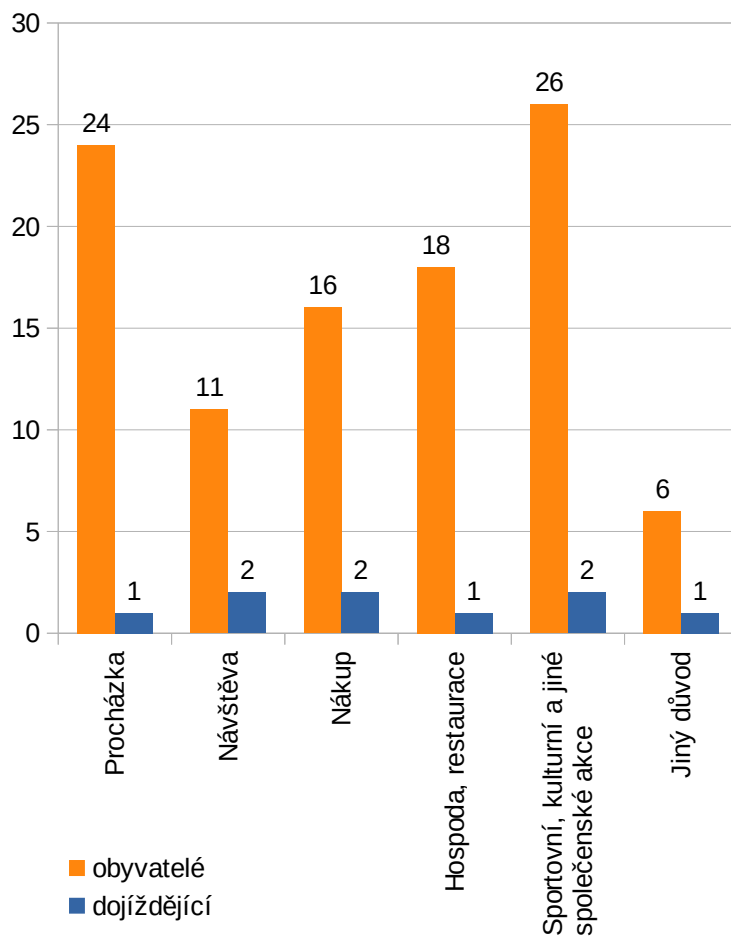
Kolik času trávíte potmě venku ve městě / obci (na ulici, v parku)?



Nejčastější je středně dlouhý pobyt venku o přibližné délce 30 minut. To nejvíce odpovídá cestám tam a zpět po městě nebo vycházkám se psem. Tento předpoklad se potvrzuje odpověďmi na následující otázku.

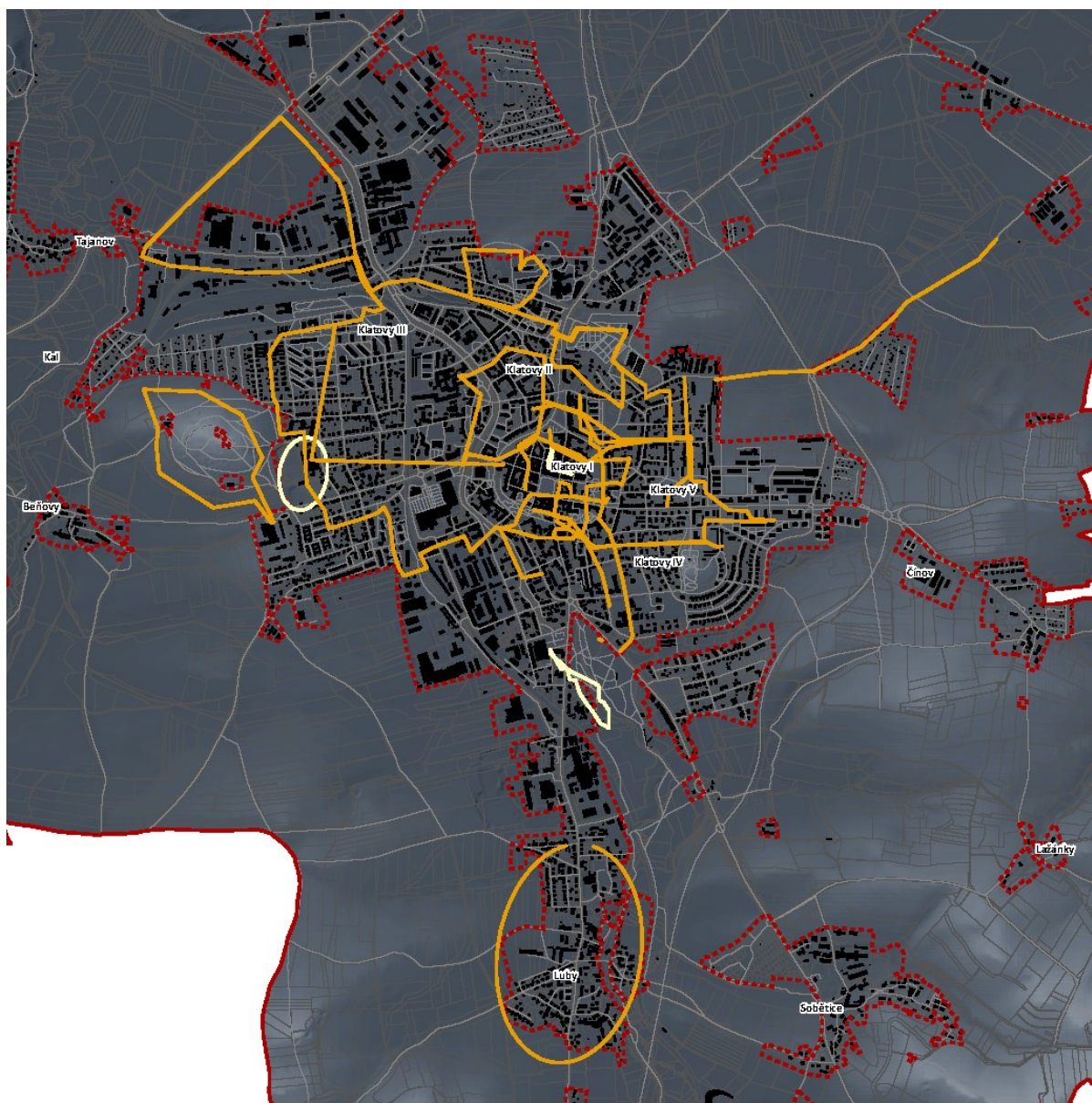


Proč obvykle za tmy vycházíte z domova?



Nejčastějším důvodem pobytu venku za tmy jsou procházky a návštěva společenských akcí. Pěší forma dopravy je podmíněna jednak krátkými vzdálenostmi v Klatovech a jednak ne úplně vysokou frekvencí spojů městské hromadné dopravy.

6. Kudy rád/a večer (ráno) chodíte?

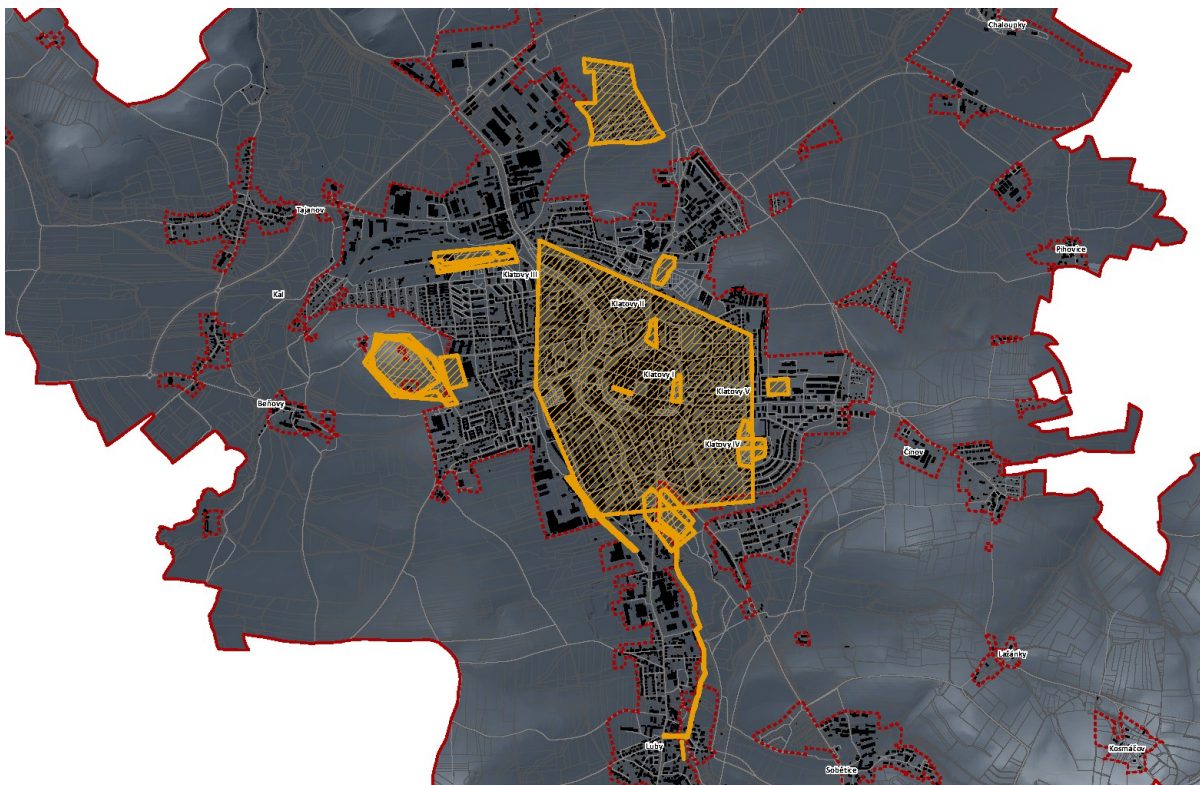


-  Kudy rád/a večer (ráno) chodíte? (obyvatelé)
 Kudy rád/a večer (ráno) chodíte? (dojíždějící)
 hranice řešeného území
 zastavěné území
 pozemní komunikace
 zástavba
 katastr nemovitostí

Grafické výstupy dotazníku



7. Jsou místa, kam byste večer (ráno) šli rádi, ale nejdete tam hlavně kvůli nedostatečnému osvětlení?



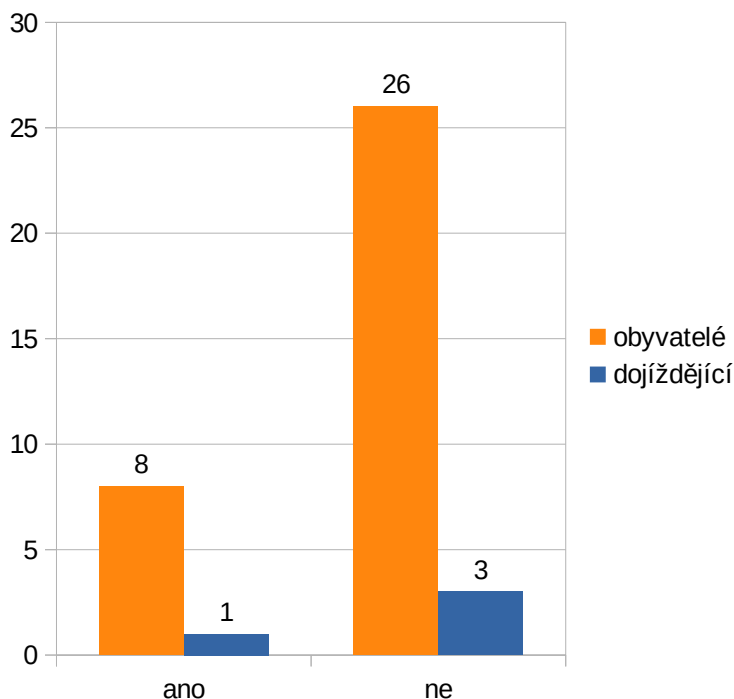
-  Jsou místa, kam byste večer (ráno) šli rádi, ale nejdete tam hlavně kvůli nedostatečnému osvětlení? (obyvatelé)
-  Jsou místa, kam byste večer (ráno) šli rádi, ale nejdete tam hlavně kvůli nedostatečnému osvětlení? (dojíždějící)
-  hranice řešeného území
-  zastavěné území
-  pozemní komunikace
-  zástavba
-  katastr nemovitostí

Textové odpovědi:

- Taková oblast není, tma mi nevadí.
- Balbinova ul., parkoviště u sodovkárny, park a parkoviště Hostašovy sady
- Pláň za Beránkem, kde jsou cirkusy
- Cyklostezka z Lub do Klatov
- Vodojem
- Zahrádkářská kolonie Markýta
- Oba parčíky u nádraží
- U hřbitova, za tratí, některé úseky Mercandinových sadů, okolí nádraží, Hůrka atd.
- Atletický stadion a fitness centrum, v zimních měsících se tam po tmě nedá trefit, běhání je nebezpečné.
- Hůrka, Vodojem, Buzerplac u ZŠ Capkova
- Ani nemusí jít o večer nebo brzy ráno, bojím se na Hůrku, o přepadeních ani slovo, jsou vyřešena máme se ještě bát?



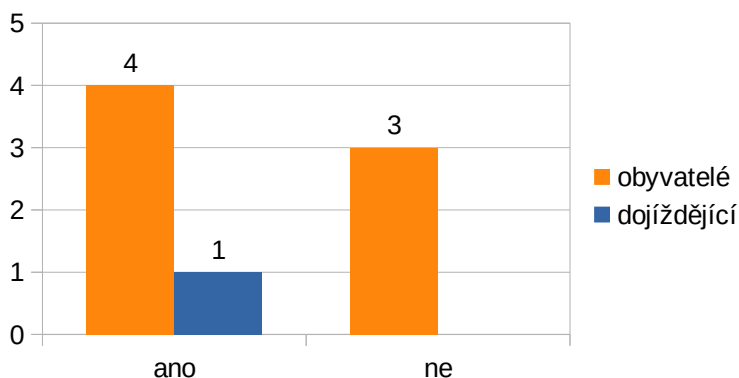
8. Jezdíte za tmy na kole?



Podle odpovědí lze usuzovat, že jízda na kole v noci není v Klatovech příliš obvyklá. Malý počet odpovědí v upřesňujících otázkách komplikuje porozumění důvodů. Jak využívána je cyklistika za světla, je otázkou spíše na strategii dopravy.

Při odpovědi **ano** se otevřela následující podotázka:

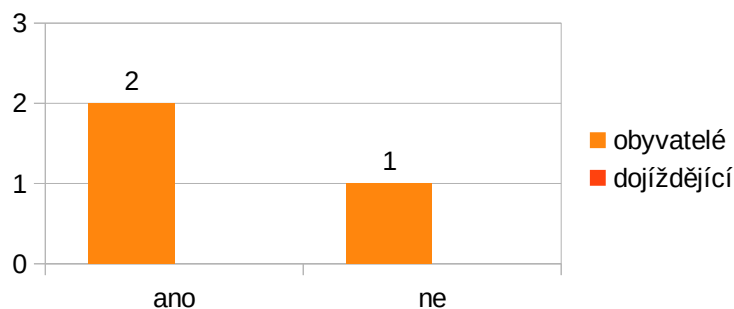
Je cesta pro Vás příjemná a bezpečná?



Poměr spokojených a nespokojených cyklistů je podobný.

Při odpovědi **ne** se otevřela následující podotázka:

Zlepšilo by komfort vhodnější osvětlení?



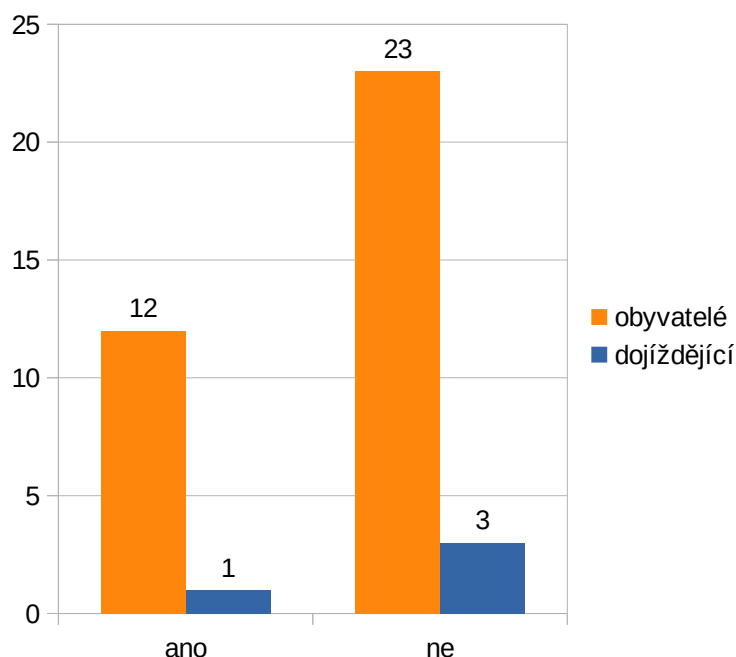
S ohledem na to, že žádní dojíždějící na předchozí otázku neodpověděli ne, nemá otázka v této kategorii žádné respondenty. Počet odpovědí je malý na nelze z něj dovozovat konkrétní závěry.



- Kudy za tmy obvykle jezdíte na kole? (obyvatelé)
- Kudy za tmy obvykle jezdíte na kole? (dojíždějící)
- hranice řešeného území
- zastavěné území
- pozemní komunikace
- zástavba
- katastr nemovitostí

Grafické výstupy dotazníku

9. Ruší Vás někde venkovní osvětlení (nelíbí se Vám nebo Vás oslňuje, dopadá do oken bytu apod.)?



Většina respondentů spíše nevnímá veřejné osvětlení rušivě.

Při odpovědi **ano** byli respondenti požádáni o zakres problematické oblasti do mapy nebo její slovní popis.

Textové odpovědi:

- Nová cesta na Hrádek na Hůrce. Světla zbytečně moc a celou noc.
- Osvětlení přechodu je opravdu velmi intenzivní.
- Podhůrecká 811, za domem u zadního vchodu.
- Jabloňová ulice
- Náměstí, to osvětlení je hrozné, jak někde na stadionu.
- Lesopark Hůrka - cesta na Hrádek
- Vysoké lampy svítí přímo do oken.

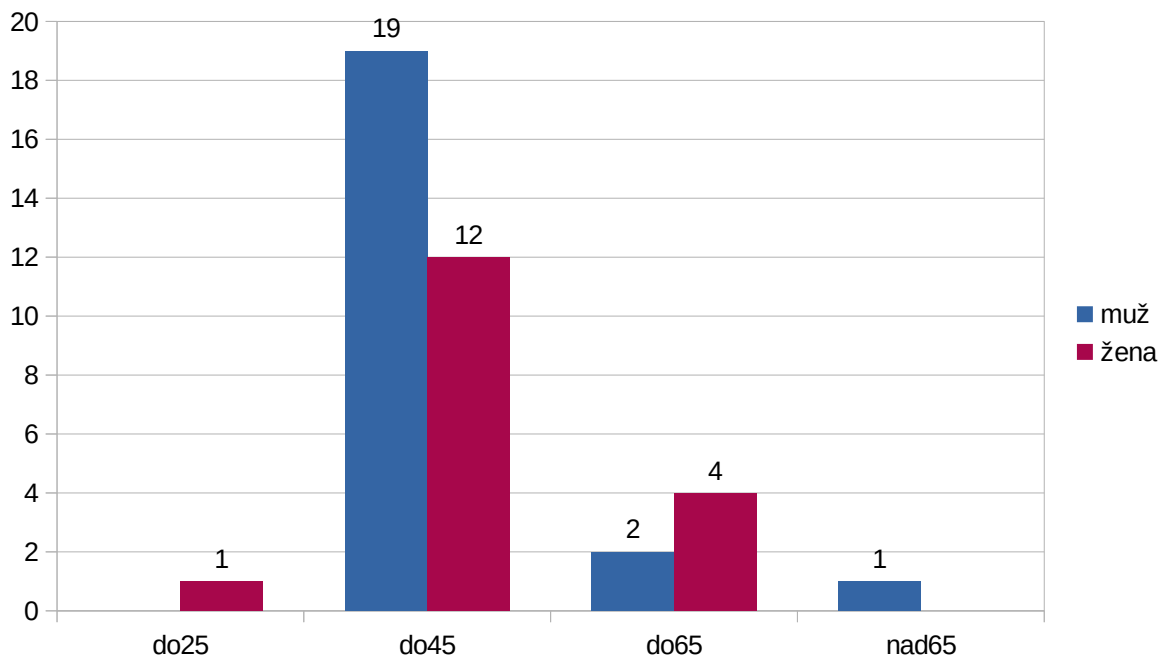


Ruší Vás někde venkovní osvětlení (nelíbí se Vám nebo Vás oslňuje, dopadá do oken bytu apod.)? (obyvatelé)
 Ruší Vás někde venkovní osvětlení (nelíbí se Vám nebo Vás oslňuje, dopadá do oken bytu apod.)? (dojíždějící)



10. Jste:

11. Kolik je Vám let?



Průzkumu se zúčastnilo mírně více mužů než žen. Výrazná většina respondentů byla ve věkové kategorii 25 – 45 let. Tedy v kategorii, kde se dá předpokládat ekonomická aktivita a zároveň rodina s dětmi.

V tomto dotazníku se velmi výrazně projevil rozdíl ve vnímání bezpečnosti mezi muži a ženami. Zatímco pouze 6 z 20 mužů, kteří uvedli, že chodí za tmy ven se venku necítí bezpečně, u žen to bylo 10 z 12.

12. Máte jakékoli další nápady a připomínky týkající se nočního osvětlení Klatov?

- Méně světelného smogu se dá městu jen doporučit. Za tmavých nocí, jsou-li ještě vůbec, svítí ty Vaše Klatovy jako světelná koule nejméně kilometr vysoko do noční tmy. Úplně zbytečně jako všude jinde ve světě.
- Do budoucna zvolit biodynamické osvětlení, v místech kde není nutné svítit celou noc (průmyslová zóna, Hůrka, atd...) dát lampy s pohybovými čidly. Osvětlit řádně veřejná sportoviště, příp. cyklostezku na Luby.
- dlouhodobě blikající nebo už nesvítící lampy, které nikoho nezajímají
- LED je oslňující. Není nad klasickou žárovku s teplým světlem. Raději více zdrojů s menší intenzitou
- Markyta
- Nedělat už nikde to šílené zemní osvětlení!!!! Je nepřírozené, oslňuje a fasády domů lze lépe osvětlit shora menším počtem svítidel. Jak jsem viděl, tak pod kostelem se připravuje opět stejná zhovadilost, proto prosím o zveřejnění



- Nelíbí se mi osvětlení klatovského náměstí. Ty hnusné stožáry se do historického centra vůbec nehodí!!!
- Prosím o lepší osvětlení té cyklostezky do Lub. Mnoho lidí tudy chodí do práce, školy. Lepší než po hlavní silnici
- Především aby bylo funkční. Dodatečné osvětlení přechodů by mělo být samozřejmostí.
- Přechod u bývalého sídla Investelu. Všechny přechody v Podhůrecké ulici. Cesta mezi zahrádkami Cibulkova - Říční Lázně. Zejména pod viaduktem. Tam by to mohlo svítit 24 hod. Například na fotobuňky.
- v centru se vrátit k napodobeninám historických luceren

1.A.4.4 Závěry

Internetové dotazníky bohužel nemohou nahradit přímý kontakt s veřejností. Pouze písemná forma odpovědí (i v případě možnosti zakreslovat do mapy) bez dalšího kontaktu a možnosti upřesnění vytváří mnoho informačních šumů. I přesto se podařilo získat množství vypovídajících dat.

Otázky v obou zveřejněných dotaznících se významně překrývaly a sociologická struktura respondentů je velmi podobná. Nemá proto význam stejné otázky vyhodnocovat odděleně. Závěry jsou proto formulovány na základě souhrnných informací z obou dotazníků.

Nejproblematičtější z hlediska bezpečnosti jsou vnímány oblast **atletického stadionu** a jeho okolí, cesta západně **podél kolejí** na Domažlickém předměstí, neosvětlený úsek cesty u **autobusového nádraží** a **podchod** pod ulicí Plzeňskou. Ostatní zaznamenané nebezpečné lokality nemají velkou četnost opakování. Budou však všechny prověřeny a tento výzkum bude zohledněn v návrhu.

Jako **nejvíce rušivá** oblast je vnímána **cesta lesoparkem Hůrka** a nové osvětlení **náměstí Míru**. Ostatní zaznamenané rušivé lokality nemají velkou četnost opakování. Budou však všechny prověřeny a tento výzkum bude zohledněn v návrhu.

Všeobecně je negativněji vnímáno osvětlení s vysokou teplotou chromatičnosti a svítidla vyzařující do horního poloprostoru.



1.A.4.5 Seznam příloh k oddílu 1.A.4 Dotazníkové šetření

Přehled grafických příloh

- 1.A.4.G.1 Dotazník ke strategickým dokumentům – grafické výstupy
Mapa území města Klatovy v měřítku 1:20 000 (formát A1)
V mapě jsou zakreslena místa vnímaná jako mající rušivé a nedostatečné osvětlení
- 1.A.4.G.2 Anketa k osvětlení nočních Klatov – problematická místa
Mapa území města Klatovy v měřítku 1:20 000 (formát A1)
V mapě jsou zakreslena místa vnímaná jako mající rušivé a nedostatečné osvětlení
- 1.A.4.G.3 Anketa k osvětlení nočních Klatov – trasy pohybu
Mapa území města Klatovy v měřítku 1:20 000 (formát A1)
V mapě jsou zakresleny trasy nočních cest pěšky a na kole

Přehled databázových příloh (tabulek)

- 1.A.4.T.1 Dotazník ke strategickým dokumentům (doprava, zeleň, veřejné osvětlení, cestovní ruch, smart city)
Databáze odpovědí k víceoborovému dotazníku
- 1.A.4.T.2 Anketa k osvětlení nočních Klatov
Databáze odpovědí ke specializovanému dotazníku

1.A.4.6 Zdroje

- Dotazník ke strategickým dokumentům (doprava, zeleň, veřejné osvětlení, cestovní ruch, smart city)
https://docs.google.com/forms/d/1dcPVEYVvKHu3HGAI2DMuXVgdcQjNawUHsw_5650PkP5Q/viewform?edit_requested=true
- Anketa k osvětlení nočních Klatov <https://arcg.is/0majj5>