



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV ARCHITEKTURY

INSTITUTE OF ARCHITECTURE

**KOMPLEXNÍ URBANISTICKÁ ANALÝZA
VYBRANÉHO VEŘEJNÉHO PROSTORU**

COMPREHENSIVE URBAN ANALYSIS OF SELECTED PUBLIC SPACE

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

BACHELOR'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Lenka Koňariková

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. arch. JAN MÁJEK, Ph.D.

BRNO 2020



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

Studijní program	B3656 Městské inženýrství
Typ studijního programu	Bakalářský studijní program
Studijní obor	3647R025 Městské inženýrství
Pracoviště	Ústav architektury

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Student	Lenka Koňariková
Název	Komplexní urbanistická analýza vybraného veřejného prostoru
Vedoucí práce	Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.
Datum zadání	30. 11. 2019
Datum odevzdání	22. 5. 2020

V Brně dne 30. 11. 2019

doc. Ing. arch. Antonín Odvárka, Ph.D.
Vedoucí ústavu

prof. Ing. Miroslav Bajer, CSc.
Děkan Fakulty stavební VUT

PODKLADY A LITERATURA

CARRERA, Judit, Magda ANGLE`S a Rosa PUIG TORRES. In favour of public space: ten years of the European Prize for Urban Public Space. Barcelona: ACTAR, c2010. ISBN 849286138X.

GEHL, Jan. MĚSTA PRO LIDI. Nakladatel: Partnerství. ISBN 9788026020806.

GEHL, Jan. ŽIVOT MEZI BUDOVAMI: Užívání veřejných prostranství. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2000. ISBN 80-85834-79-0.

HRŮŽA, Jiří. STAVITELÉ MĚST. Nakladatel: Agora. ISBN 9788086820088.

JEHLÍK, Jan. RUKOVĚŤ URBANISMU. Nakladatel: Ausdruck Books, 2016. ISBN: 9788026095583.

KRATOCHVÍL, Petr. MĚSTSKÝ VEŘEJNÝ PROSTOR. Vydal: 1. vyd. Zlatý řez o.s., Praha, 2015. ISBN 978-80-88033-00-4.

KRIER, Léon. Architektura – volba nebo osud. Praha: Academia, 2001. ISBN 80-200-0012-7.

LYNCH, Kevin. OBRAZ MĚSTA / THE IMAGE OF THE CITY. Vyd. Polygon. 1. vyd. Praha, 2004. ISBN 80-7273-094-0.

PARTNERSTVÍ, Kolektiv autorů Nadace. PROSTORY – Průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství. 1.vyd. Brno 2003. ISBN 978-80-904918-6-1.

SITTE, Camillo. STAVBA MĚST PODLE UMĚLECKÝCH ZÁSAD. Vydal: ÚÚR, Brno, 2012.

ŠÉPKA, Jan A TŮMOVÁ, Mirka. JAK SE DĚLÁ MĚSTO. 1. vyd. Praha, 2016. ISBN 970-80-87064-15-3.

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ

Při zpracování bakalářské práce je třeba řídit se směrnicí děkana č. 04/2019 Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na Fakultě stavební Vysokého učení technického v Brně vč. všech dodatku a příloh.

ZADÁNÍ, CÍLE PRÁCE, POŽADOVANÉ VÝSTUPY

Úvod:

Identifikace a vymezení řešeného území ve struktuře osídlení. Analýza širších územních vztahů a související literatury, ÚPP a ÚPD. Zvolení vhodné analytické metody. Stručný úvod do řešené problematiky.

Teoretická část:

V teoretické části provést kritickou analýzu řešeného místa, případně míst s důrazem na funkční složky veřejných prostranství. Cílem práce bude zevrubná analýza vybraných aspektů vybraných veřejných prostor města se zaměřením na jejich funkci, a využitý resp. nevyužitý potenciál v různých oblastech hodnocení. Popis možného dalšího vývoje prostoru s uvažovanými úpravami, případně jiný městský zásah apod.

Závěr:

V závěru popsat shrnutí výsledků práce s nastíněním vize možného dalšího vývoje. Zhodnocení výsledků práce.

STRUKTURA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část závěrečné práce zpracovaná podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (povinná součást závěrečné práce).
2. Přílohy textové části závěrečné práce zpracované podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání, a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (nepovinná součást závěrečné práce v případě, že přílohy nejsou součástí textové části závěrečné práce, ale textovou část doplňují).

Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.
Vedoucí bakalářské práce

ABSTRAKT

Bakalářská práce je zaměřena na urbanistické principy a zásady užití při plánování měst a jejich veřejných prostorů. Práce se zabývá teoriemi významných urbanistů a architektů, se snahou uplatnit jejich principy na město Kyjov v ČR a město Horsens v Dánsku. Řešenými tématy jsou veřejné prostory a formování měst, jejich proměna v čase, faktory ovlivňující funkčnost a kvalitu veřejných prostorů doložené na konkrétních urbanistických analýzách.

KLÍČOVÁ SLOVA

Urbanismus, veřejný prostor, náměstí, urbanistická analýza, funkčnost a kvalita veřejného prostoru, Kyjov, Horsens, Dánsko

ABSTRACT

The bachelor thesis is focused on the urbanistic principles used for a planning cities and public spaces. The thesis deals with theories of significant urban planners and architects with effort to apply their principles on Kyjov in Czech Republic and on Horsens in Denmark. Solved topics are public spaces and urban formation of cities, their transformation over time, factors influencing the functionality and quality of public spaces exemplified on specific urban analyses.

KEYWORDS

Urbanism, public space, square, urbanistic analysis, functionality and quality of public space, Kyjov, Horsens, Denmark

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

Lenka Koňariková *Komplexní urbanistická analýza vybraného veřejného prostoru*. Brno, 2020. 94 s., bez příloh. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav architektury. Vedoucí práce Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.

PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané bakalářské práce s názvem *Komplexní urbanistická analýza vybraného veřejného prostoru* je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 27. 5. 2020

Lenka Koňariková
autor práce

PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci s názvem *Komplexní urbanistická analýza vybraného veřejného prostoru* zpracoval(a) samostatně a že jsem uvedl(a) všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 27. 5. 2020

Lenka Koňariková
autor práce

PODĚKOVÁNÍ

Mé poděkování patří Ing. arch. Janu Májkovi, Ph. D. za odborné, cenné rady, připomínky, ochotu a čas, který mi při psaní bakalářské práce věnoval. Dále bych ráda poděkovala své rodině za podporu, kterou mi poskytovali po celou dobu studia.

OBSAH

ÚVOD	11
CÍL	12
1 VEŘEJNÝ PROSTOR A PROSTRANSTVÍ	13
1.1 VEŘEJNÝ PROSTOR V LEGISLATIVĚ	14
1.1.1 Pravidla pro využívání území.....	15
2 TYPOLOGIE VEŘEJNÝCH PROSTOR	16
2.1 NÁMĚSTÍ JAKO VEŘEJNÝ PROSTOR.....	17
2.1.1 Náměstí Míru (Vracov) x náměstí Svobody (Bzenec)	18
2.2 FORMOVÁNÍ MĚSTA	22
3 MĚSTO JAKO MÍSTO K SETKÁVÁNÍ.....	23
3.1 NEZBYTNÉ A VOLITELNÉ AKTIVITY	23
3.2 SPOLEČENSKÉ AKTIVITY	23
4 FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ FUNKČNOST VEŘEJNÉHO PROSTORU	25
4.1 URBANISTICKÉ FAKTORY	25
4.1.1 Hraniční linie – živé město	28
4.2 SOCIÁLNÍ FAKTORY	30
4.2.1 Nároky uživatelů na veřejný prostor.....	30
4.2.2 Genius loci.....	31
4.3 EKONOMICKÉ FAKTORY	33
4.4 DOSTUPNOST	34
4.4.1 Ideální docházková vzdálenost.....	34
4.4.2 Atraktivní cesta	34
4.4.3 Prostor pro chodce.....	35
4.5 MĚSTSKÝ MOBILIÁŘ – VYBAVENÍ	36
4.5.1 Masarykovo náměstí (Kyjov) x pěší zóna Søndergade (Horsens – Dánsko)	42
5 LIDSKÉ MĚŘÍTKO.....	64
5.1 LIDSKÉ SMYSLY.....	64
5.2 ROZTŘÍŠTĚNÉ – AUTOMOBILOVÉ MĚŘÍTKO.....	66
6 VEŘEJNÝ PROSTOR A JEHO PROMĚNA V ČASE	67
6.1 ATRAKTIVITA VEŘEJNÉHO PROSTORU	68
6.1.1 Náměstí Hrdinů (Kyjov) X náměstí Torvet (Horsens – Dánsko).....	69

6.2	„MODERNÍ“ NÁROKY NA VEŘEJNÝ PROSTOR.....	76
6.2.1	„Moderní“ X „klasické“ veřejné prostory.....	78
6.3	VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ.....	83
	ZÁVĚR.....	85
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	86
	SEZNAM OBRÁZKŮ	89
	SEZNAM TABULEK	92
	SEZNAM GRAFŮ	93
	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	94

ÚVOD

Bakalářská práce se zabývá definováním veřejného prostoru a prostranství, jakožto i významu samotných slovních spojení společně s jejich ukotvením v legislativě a právním řádu. V práci je kladen důraz na urbanistické principy pro všestranné hodnocení veřejných prostorů.

Jednotlivé kapitoly jsou řazeny chronologicky, vzájemně provázané a doplňují se. Teoretické poznatky o veřejných prostorech a jejich ovlivňování jsou dokládány na názorných analýzách konkrétních veřejných prostorů.

Bakalářská práce se zabývá jak teoretickou, tak i praktickou částí, ve které je snahou poukázat na kvality a nedostatky zkoumaných, městských, veřejných prostorů v České republice, v porovnání s adekvátními příklady ze zahraničí. Teoretická část práce je zaměřena na principy vývoje a formování měst ve spojitosti s veřejnými prostory a jejich plánování. Velký důraz je kladen na kvalitu a funkčnost veřejného prostoru a na to, čím jsou ovlivněny. Vzniká zde také otázka o konkurenci klasického náměstí a nově vznikajících obchodních center. Který z těchto prostorů je pro veřejnost atraktivnější?

Praktická část je zaměřena na konkrétní analýzy, podložené osobními zkušenostmi z vybraných měst. Dále se zaměřuje na hodnocení konkrétních prostorů a jejich vzájemné porovnání.

V rámci bakalářské práce bylo provedeno také dotazníkové šetření týkající se veřejných prostorů města Kyjova. Účelem bylo zjistit, co ovlivní u dotazovaných návštěvu veřejných prostorů, jak často jsou veřejné prostory navštěvovány a jestli jsou současné prostory pro veřejnost dostatečně atraktivní. Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 100 respondentů ve věkovém rozmezí 15-61 a více let, v poměru 56 žen a 44 mužů. Dotazník byl zaměřen jak na obyvatele Kyjova (celkem 54 respondentů), tak na dojíždějící (celkem 46 respondentů).

CÍL

Cílem bakalářské práce je aplikovat základní urbanistické teorie týkající se tematiky veřejných prostranství a jejich plánování z hlediska územního rozvoje.

Nejprve se zaměřuje na obecné definice pojmu veřejný prostor a prostranství a jejich ukotvení v české legislativě. Dále se zaměřuje na faktory ovlivňující kvalitu veřejného prostoru s důrazem na smyslové vnímání okolí a s tím spojené využití a atraktivitu veřejných prostorů.

Obecné teorie jsou aplikovány na vybrané veřejné prostory v České republice a zahraničí – Dánsko, které na základě vzájemného porovnání tyto odborné znalosti dokládají nebo vyvracejí.

Celkovým výsledkem by mělo být ověření obecných principů s vlivem na kvalitu a funkčnost veřejných prostorů. Cílem provedených analýz je najít objektivní kvality a nedostatky veřejných prostorů.

Hlavním motivem výběru tématu bakalářské práce byl osobní vztah autora k vybraným městům, k tomu co se v nich děje a jak fungují. Dále pak motivem k výběru konkrétních zahraničních příkladů byl půlroční zahraniční pobyt v dánském městě a osobní zkušenosti z tamního každodenního života.

1 VEŘEJNÝ PROSTOR A PROSTRANSTVÍ

Pro pojem veřejný prostor a veřejné prostranství existuje v České republice nespočet definicí a možností chápání, proto jsou pro účely této bakalářské práce užívány jako synonyma. [1]

Veřejná prostranství jsou plochy vymezené okolní zástavbou, zelení nebo jinými prvky utvářející prostor a jsou volně přístupné všem obyvatelům a návštěvníkům města. Takto definovaný prostor plní několik vzájemně souvisejících funkcí. Hlavní a převládající funkci tvoří obsluha daného území, mezi kterou patří doprava (pěší, cyklistická i motorová) a služby či nákup zboží. Na druhé straně pak tvoří funkci rekreační a společenskou ve formě setkávání se. Opakem veřejných prostorů jsou prostory soukromé, které slouží k privátnímu užívání konkrétních lidí. [2]

Termín „veřejný prostor“ vychází z překladu anglického termínu „public space“. Výklad tohoto termínu můžeme doslovně chápat zejména ve smyslu jakéhokoli prostoru, který není privátní. Veřejný prostor potom slouží jako místo setkávání a komunikace ve všech jejích rovinách od politicko-právní, přes sféru sociální až k fyzické podstatě tohoto prostoru.¹ [1] [3]

V architektonickém a urbanistickém pojetí se častěji používá ekvivalent anglického termínu „open space“, tedy volně přeloženo „otevřený prostor“, který je chápán jako termín označující veškeré užití prostoru, které není zastavěno budovami. Praktický výklad tohoto termínu je tedy náměstí, park, hřiště, hřbitov, náves apod. Tento termín se blíží českému termínu „veřejné prostranství“, který vyjadřuje právě pouze prostorovou podstatu.² [1]

Veřejné prostranství je obvykle ve veřejném majetku nebo správě, ale majetkové poměry nemusejí být vždy určující. Světovým trendem je, že i soukromí majitelé a investoři chápou společenský a ekonomický přínos veřejného prostoru a ve svých projektech počítají s jeho vytvořením a nabídnutím k využití. Rozdělení mezi prostorem soukromým (ve smyslu nepřístupný) a veřejným (přístupný) je charakteristické pro městský život.³ [3]

Podle definice zakotvené v české legislativě, lze mezi veřejné prostory řadit i některé plochy v soukromém vlastnictví. Právě tato obecná definice pak rozšiřuje pojetí na neomezené užívání veřejnosti bez ohledu na věkové, rasové, sociální i kulturní rozdíly. V některých případech je přístupnost veřejného prostranství kvůli

¹ [14] ČABLOVÁ, Markéta a kol. *Kvalitní veřejné prostory: Metodika tvorby a obnovy veřejných prostranství*. 1. vydání. Brno: Nadace Partnerství, 2011. str. 10.

² [14] ČABLOVÁ, Markéta a kol. *Kvalitní veřejné prostory: Metodika tvorby a obnovy veřejných prostranství*. 1. vydání. Brno: Nadace Partnerství, 2011. str. 10.

³ [3] ČABLOVÁ, Markéta. *Prostory: průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství*. 1. vydání. Brno: Partnerství, 2013, 123 s. ISBN 978-80-904918-6-1. str. 9.

větší bezpečnosti, kvalitnější správě nebo zamezení vandalismu omezena (např. zahrady, dětská hřiště).⁴ [3]

Veřejné prostranství je základní skladebný prvek, který zajišťuje životaschopnost sídla, vnitřní komunikaci, orientaci, společenský život, relaxaci a další funkce, které jsou pro fungování našich obcí nezbytné. Zajišťuje soudržnost obyvatel a jejich identifikaci se sídlem samotným.⁵ [4]

Veřejná prostranství jsou odrazem života společnosti v dané době, její ekonomické prosperity, její kulturní úrovně a vztahu k hodnotám i vzájemné soudržnosti a sociálního citění. I když se v průběhu let i staletí většinou jedná stále o stejný veřejný prostor, jeho způsob využití, vztahy a okolnosti se mění, a mění se i samotný vzhled veřejných prostranství a význam, který je jim přisuzován.⁶ [2]

Veřejná prostranství jsou užívána aktivně i pasivně, nezávisle na věku, pohlaví, národnosti, sociální skupině. Jsou využívány prodejci, pořadateli i účastníky kulturních, sportovních akcí, chodci, cyklisty i motoristy. Proto je nutné se těmito prostory zabývat a neustále je zdokonalovat. [2]

1.1 VEŘEJNÝ PROSTOR V LEGISLATIVĚ

Pojem veřejné prostranství se u nás používá již několik let. V české legislativě je však definován až od roku 2000 v zákoně o obcích a později od roku 2006 ve stavebním zákoně. Definici veřejného prostranství lze najít také ve vyhlášce o obecných požadavcích na využívání území.

Podle **§ 34 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení)** je veřejné prostranství definováno jako *všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.*⁷ [5]

Zákon č. 183/2006 Sb., zákon o územním plánování a stavební řádu (stavební zákon) definuje veřejný prostor v **§ 2 Základní pojmy, odstavec 1, písmeno k, bod 4**, kde odkazuje na § 34 zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení). [6]

Dále je veřejné prostranství definováno ve **vyhlášce č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území v § 7 Plochy veřejných prostranství**, který říká že plochy veřejných prostranství se vymezují tak aby byly vhodně umístěné a dostupné pro širokou veřejnost. Zahrnují se sem

⁴ [3] ČABLOVÁ, Markéta. *Prostory: průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství*. 1. vydání. Brno: Partnerství, 2013, 123 s. ISBN 978-80-904918-6-1. str. 9.

⁵ [4] *Veřejný prostor, veřejná prostranství: sborník z konference AUÚP, Znojmo 21.-22.11.2013*. 1. vydání. Brno: Ústav územního rozvoje, 2013. ISBN 978-80-87318-27-0. str. 7.

⁶ [2] ROZMANOVÁ, Naděžda a Zuzana POKORNÁ. *Principy a pravidla územního plánování*. Internetová verze. Praha, Brno: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Odbor územního plánování, Ústav územního rozvoje, 2017, 1126 s. str. C.10-2.

⁷ [5] *Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích: Zákony pro lidi.cz*. [online]. 2019 [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-128>. § 34.

stávající i navrhované plochy všech druhů veřejných prostranství včetně dopravní a technické infrastruktury a občanského vybavení. Zákon také stanovuje, že pro každé dva hektary zastavitelné plochy se vymezuje plocha veřejného prostranství o rozloze 1 000 m² mimo pozemní komunikace. [7]

V § 22 vyhlášky č. 501/2006 Sb., *Pozemky veřejných prostranství* je definována nejmenší šířka veřejného prostranství, jako šířka, jejíž součástí je pozemní komunikace zpřístupňující pozemek bytového domu, je 12 m. Nejmenší šířka veřejného prostranství, jehož součástí je pozemní komunikace zpřístupňující pozemek rodinného domu, je 8 m.⁸ [7]

Z výše uvedených definic z české legislativy je zřejmé, že v nově vymezovaném území je snaha zajistit prostory pro nová veřejná prostranství. V již zastavěném území není možné tímto způsobem plochy veřejných prostranství vymezit. [7]

1.1.1 PRAVIDLA PRO VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ

Obecná pravidla pro využívání území a provádění staveb jsou stanovena v zákone č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Konkrétní požadavky na užívání území pak stanovují jednotlivé **nástroje územního plánování**, mezi které patří:

- územně plánovací podklady,
- politika územního rozvoje,
- územně plánovací dokumentace města či obce.

Územně plánovací dokumentace je v závislosti na dané obci zpracována v různé podrobnosti a zahrnuje:

- zásady územního rozvoje,
- územní plán,
- regulační plán města či obce.

⁸ [7] Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území. *Zákony pro lidi.cz* [online]. [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-501>. § 22.

2 TYPOLOGIE VEŘEJNÝCH PROSTOR

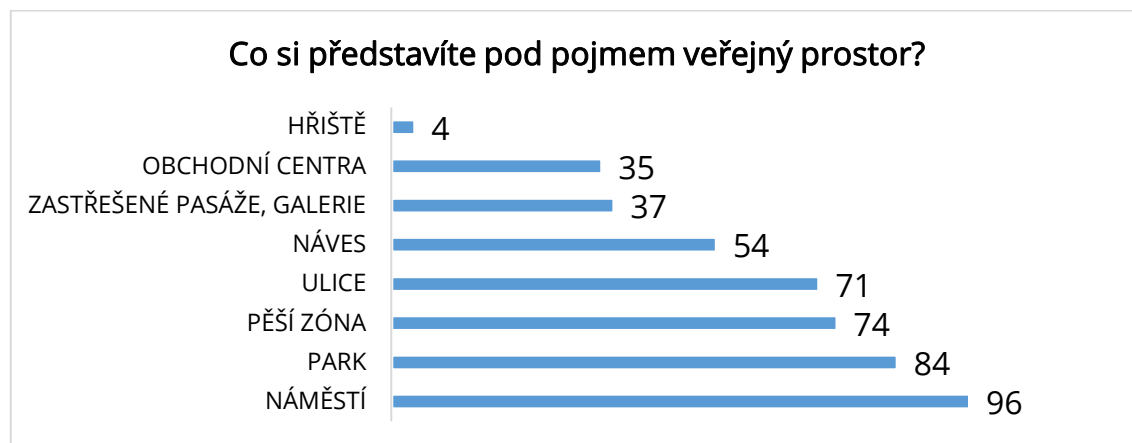
Veřejný prostor lze definovat na základě několika kritérií. Jedním z nich je kritérium vlastnictví, podle kterého se prostory dělí na **veřejné, poloveřejné, polosoukromé a soukromé**. Mezi další kritéria patří jejich využití, význam či velikost. [8]

Jak už bylo řečeno v kapitole 1, pojem veřejný prostor je nejčastěji chápán jako prostor s volným přístupem všech lidí, nepřetržitě nebo s časovým omezením (parky, hřiště, zahrady uzavřené přes noc). **Prostory poloveřejné** jsou přístupné široké veřejnosti a můžou být ve vlastnictví jak veřejném, tak soukromém. Jedná se o prostory menších ulic či vnitrobloků, které jsou okolními obyvateli často vnímány jako „vlastní“. [3] [8]

Za **prostory soukromé a polosoukromé** lze označit plochy v soukromém vlastnictví, jež za určitých okolností můžou být užívány i veřejností. Patří sem například kavárny, restaurace a soukromé předzahrádky. Jejich využití je však většinou omezeno vlastníkem. [3] [8]

Z hlediska užívání se pak veřejné prostory dělí na **ulice, městské třídy, obytné ulice, pěší zóny, náměstí a návsi, sídlištní prostory, vnitrobloky, parky, lesoparky, zahrady, nábřeží** aj. Všechny uvedené formy veřejných prostorů můžou být pro někoho tak samozřejmé, že ani nejsou vnímány jako veřejné prostory. [3]

Na základě dotazníkového šetření, kterého se zúčastnilo 100 lidí, lze ale říct, že nejčastěji je jako veřejný prostor chápáno náměstí – 94 respondentů a park – 82 respondentů. Podobně jsou na tom pěší zóny se 72 odpověďmi a ulice s 69 odpověďmi. Náves považuje za veřejný park polovina dotazovaných a na posledních místech s 35 odpověďmi jsou zastřešené pasáže a 33 dotazovaných považuje obchodní centrum za veřejný prostor. Dva respondenti odpověděli, že považují za veřejný prostor všechny možnosti. Všechny výše zmíněné prostory spolu utvářejí městskou krajinu, interiér města či městskou scénu.



Graf 1: Chápání pojmu veřejný prostor veřejností [Zdroj: Vlastní]

2.1 NÁMĚSTÍ JAKO VEŘEJNÝ PROSTOR

Náměstí je jedna z forem veřejného prostoru a již od dob starověku má jedinečný význam pro život ve městě. *Ve starověkých Athénách se zde scházeli občané, aby rozhodli o důležitých politických otázkách. Ve středověku se zde odehrávaly trhy zemědělců a řemeslníků, ale i reprezentační mocenské události. Ve struktuře města mají náměstí plošný charakter, tradičně tvoří místa k zastavení, místa soustředění lidí a veřejného života.*⁹ [3]

*Sousloví „veřejný prostor“ poukazuje ke dvěma rovinám: k fyzicky definovanému tvaru a k životu, který ho zaplňuje. Náměstí bez specifických kontaktů a vztahů veřejným prostorem není, zůstává jen fyzickým místem.*¹⁰ [9]

Téměř v každém městě existuje **historicky definované centrum – náměstí** s důležitou reprezentační a shromažďovací funkcí. Slouží pro setkávání lidí, pořádání kulturních a společenských akcí a nelze opomenout také významnou funkci obchodního centra města. Tato centrální náměstí vznikala přirozeně, v průběhu let, podle potřeb obyvatel. V současnosti se však tento tradiční význam veřejných prostorů střetává s konkurencí nových supermarketů a obchodních center rostoucích na okrajích měst. [3]

Jedním z typů náměstí je tzv. **„parkové náměstí“**, kde převažují zelené plochy a zastává funkci městského parku. Tyto plochy vznikají uměle, při cíleném plánování měst a lze tedy zájem obyvatel směřovat do předem daného místa. Parková náměstí jsou opakem historických centrálních náměstí. [3]

Dalším typem jsou tzv. **„obytná náměstí“**. Tyto prostory jsou na rozhraní poloveřejného a polosoukromého prostoru. Je možné zde pozorovat klidný charakter místa, sousedská setkání a dětské hry. Mezi náměstí se řadí také veřejné prostory s převažující funkcí dopravy. [3]

U menších měst tvoří centrální funkci prostor, kde také z historického hlediska docházelo k přirozenému setkávání lidí a odehrávají se zde důležité události. Jedná se o **náves**. Velmi častým jevem ale je, že v průběhu let dochází k znehodnocení návesí dopravou, jelikož tato historická centra vznikala okolo důležitých cest a křižovatek. S rostoucím rozvojem dopravy dochází k rozšiřování těchto cest na hlavní průtahové komunikace a potlačuje se původní funkce veřejného prostoru určeného lidem. Ke znehodnocení významu místa může dojít také nevhodnou výsadbou zeleně, která přetváří vzhled náměstí nebo svým vzrůstem zcela zakrývá významné budovy. [3]

⁹ [3] ČABLOVÁ, Markéta. Prostory: průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství. 1. vydání. Brno: Partnerství, 2013, 123 s. ISBN 978-80-904918-6-1. str. 14.

¹⁰ [9] KRATOCHVÍL, Petr. *Architektura a veřejný prostor: Architecture and public space*. V Praze: České vysoké učení technické, 2013. ISBN 978-80-01-05401-7. str. 8.

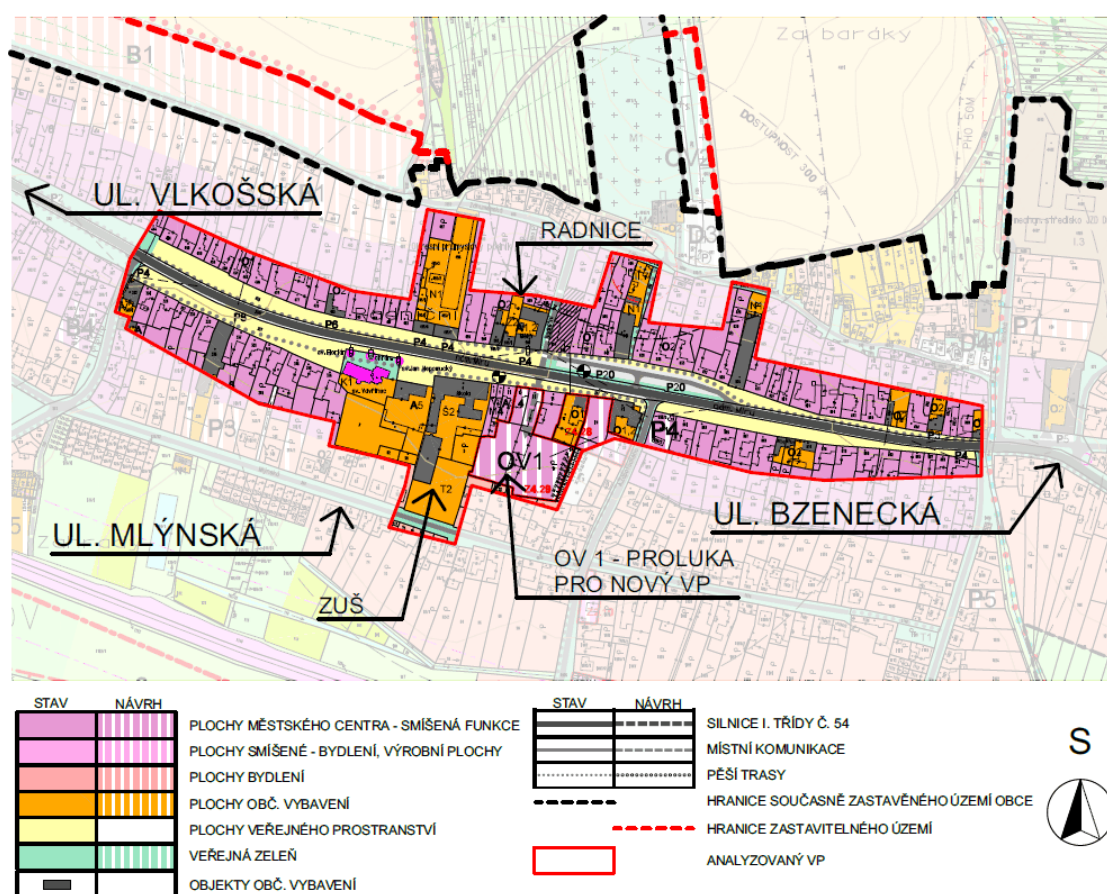
2.1.1 NÁMĚSTÍ MÍRU (VRACOV) X NÁMĚSTÍ SVOBODY (BZENEC)

Jako příklad znehodnocení náměstí dopravou jsou zde uvedena dvě typově stejná místa – náměstí Míru ve Vracově a náměstí Svobody ve Bzenci. Jedná se o dvě náměstí, od sebe vzdálená cca 4 km, která se nachází na silnici I. třídy č. 54 (Brno – Nové Město nad Váhom).

NÁMĚSTÍ MÍRU VE VRACOVĚ

Náměstí Míru je situováno na severní hranici současně zastavěného a vymezeného zastavitelného území (dle ÚP) města Vracova, podél hlavní průtahové komunikace – silnice I. třídy č. 54 spojující Brno a Nové Město nad Váhom na Slovenku. Rozloha náměstí je cca 3 ha.

Na tento veřejný prostor náměstí Míru ve Vracově je možné aplikovat teorii Jana Gehla o teritoriu, bezpečnosti a pocitu sounáležitosti, kterou popsal ve své knize Život mezi budovami. Popisuje zde, že vytvoření sociálních struktur a jim odpovídajících fyzických struktur dává lidem větší pocit bezpečí a sounáležitosti k danému místu. Vytvoření menších či větších, jasně definovaných stavebních celků dává lidem možnost lépe se poznávat a dává jakousi pomyslnou kolektivní odpovědnost za tento veřejný prostor. [8]



Obr. 1: Územní plán Vracov – nám. Míru [Zdroj: [10], Zpracování: Vlastní]

Jak je patrné z územního plánu i fotografií níže, náměstí nemá žádnou jasně definovanou hranici, kde začíná a kde končí. Náměstí plynule přechází z ulice Vlkošské dále do ulice Bzenecké. To je jeden z největších problémů starších veřejných prostorů. Nemají jasně definované hranice, jsou příliš velké a působí na veřejnost jako země nikoho. [8]

Náměstí nijak nevybízí svým prostorem k návštěvě. Z dlouhodobého pozorování a osobních zkušeností lze říct, že občané náměstí navštěvují jen tehdy, pokud potřebují navštívit lékaře, úřad nebo nutně nakoupit. Není možné tu vidět například skupinky lidí, kteří si povídají, posedávání na lavičkách nebo hrající si děti. Jednotlivé budovy občanské vybavenosti jsou rozesety v celé délce náměstí, současně s rodinnými domy a docházkové vzdálenosti z jednoho konce na druhý jsou poměrně velké.



Obr. 2, 3, 4, 5: Náměstí Míru, Vracov [Zdroj: Vlastní]

Problém chybějícího veřejného prostoru ke shromažďování, je viditelný pravidelně při kulturních akcích, kterých se účastní velká většina občanů Vracova i přilehlých obcí. Při všech konaných akcích je nutné uzavřít hlavní silnici I. třídy č. 54 a odklonit dopravu po místních komunikacích do obydlené části města Vracova. V dřívějších letech byl kladen větší důraz a pozornost na dopravu, než na obyvatele a jejich potřeby. Proto se teď občané během kulturních akcí shromažďují na hlavní komunikaci.

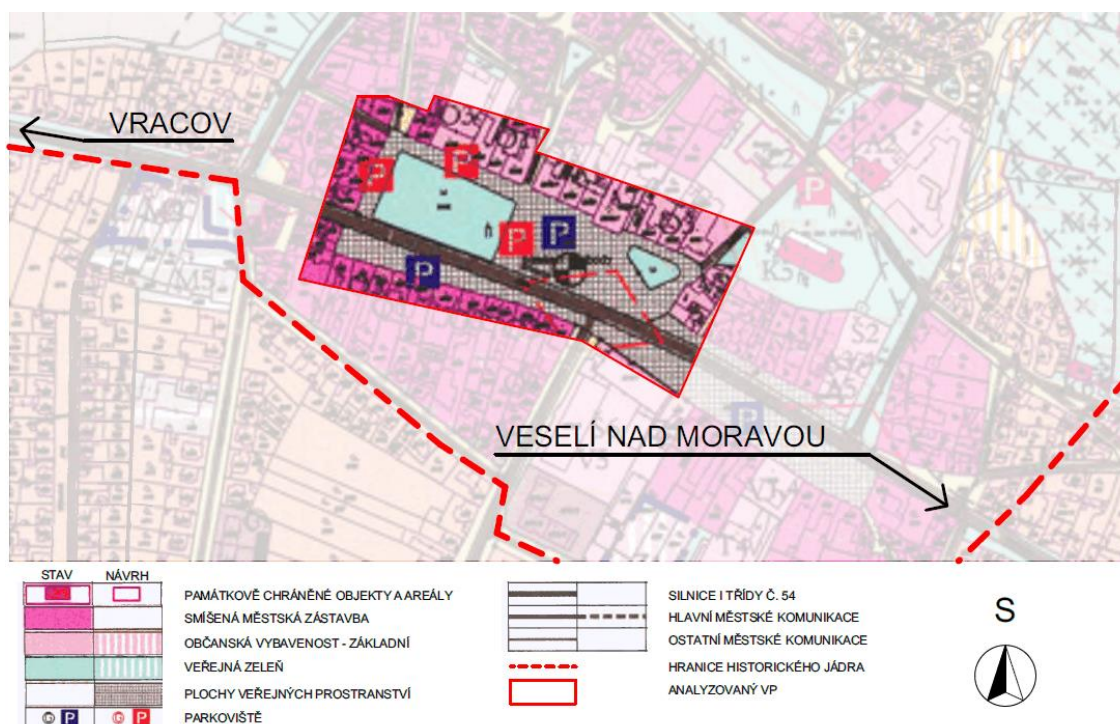


Obr. 6, 7: Shromáždění občanů během kulturní akce – Hody 2019, Vracov, náměstí Míru [Zdroj [11]]

Řešením by bylo vytvoření adekvátního veřejného prostoru – náměstí v proluce mezi stávající budovou ZUŠ a bytovým domem (Obr. 1 – OV 1) s radnicí v čele náměstí. Konec náměstí by byl ohraničen ulicí Mlýnskou. Vznikl by zde tak prostor navazující na stávající budovy občanského vybavení, parkovací plochu a nový prostor pro volné shromažďování lidí. Na revitalizaci náměstí Míru a celého veřejného prostoru již byla zpracována územní studie, její realizace však zatím stagnuje na finančních možnostech města a jiných prioritních zájmech.

NÁMĚSTÍ SVOBODY VE BZENCI

Náměstí Svobody je situováno v centru města Bzenec a je obklopeno smíšenou městskou zástavbou a základní občanskou vybaveností (dle ÚP). Stejně jako náměstí Míru ve Vracově, se náměstí Svobody nachází u hlavní silnice I. třídy č. 54 spojující Brno a Nové Město nad Váhom na Slovenku. Rozloha náměstí je oproti náměstí Míru ve Vracově o něco menší, cca 2 ha.



Obr. 8: Územní plán Bzenec - nám. Svobody [Zdroj: [12], Zpracování: Vlastní]

Z výše uvedené teorie Gehla je možné vidět jasné hraniční linie náměstí, které mu udávají tvar. Náměstí působí kompaktním dojmem, i přesto, že je rozděleno silnicí I. třídy č. 54. Je zde vytvořen dostatečný prostor pro shromažďování, který je hojně využíván veřejností při každoročních kulturních akcích (pouť, vinobraní, Svatomartinské slavnosti, Vánoční trhy či koncerty). Na náměstí je možné se zastavit u Mariánského sloupu z r. 1915, posedět u kašny, která je jedním z významných prvků toho náměstí nebo využít některou z laviček u vzrostlé zeleně, která poskytuje zejména v horkých letních dnech úkryt před parným sluncem.

Náměstí je opticky rozděleno Mariánským sloupem na dvě poloviny, kde na západní polovině se nachází zmíněná kašna a zeleň. Ta byla vysázena tak, aby lidé procházející náměstím měli možnost projít ze všech stran přímo do jeho středu. Východní polovina je vydlážděna zámkovou dlažbou a poskytuje dostatečný prostor pro shromažďování či konání kulturních akcí.

Podél celého náměstí je pak nachází 80 parkovacích míst pro osobní automobily, které umožňuje snadnou dostupnost místním obyvatelům, ale i dojíždějícím. Parkování osobních automobilů nijak neomezuje chod náměstí či jeho návštěvníky. Rychlost osobních automobilů na obslužné komunikaci vedoucí okolo náměstí je však omezena dopravním značením až v druhé polovině náměstí a to na maximální povolenou rychlost 30 km/h. V celé délce této obslužné komunikace je zakázáno stát mimo vyhrazená parkovací místa.



Obr. 9, 10, 11, 12: Náměstí Svobody, Bzenec [Zdroj: Vlastní]

CELKOVÉ POROVNÁNÍ

I přes to, že se jedná o dvě typově shodná náměstí jak polohou, tak rozlohou, tak už na první pohled je jasné, že řešení náměstí Míru ve Vracově je nezvládnuté a jasně volá po potřebné změně. Vytvoření prostoru podobného charakteru jako náměstí Svobody ve Bzenci by podpořilo a znovuoživilo běžný život ve Vracově, který je v dnešních dnech téměř nulový. Do náměstí by bylo vhodné zakomponovat vodní i historické prvky, které by přilákaly pozornost, ale například i dětské hřiště, které ve městě také chybí.

Při pohledu na náměstí Svobody ve Bzenci, je možné za běžného dne pozorovat shromažďování lidí či posedávání na lavičkách a u kašny, což dokládá funkčnost tohoto prostoru a život ve městě. Lze tedy říct, že náměstí Svobody (Bzenec) je mnohem lépe zvládnuté VP než náměstí Míru (Vracov).

2.2 FORMOVÁNÍ MĚSTA

Pohlédneme-li na dějiny měst, jasně vidíme, že urbanistická struktura a plánování mají vliv na lidské chování i na způsob, jak města fungují. Římská říše měla ve svých koloniích města vyznačující se pevnou a danou dispozicí hlavních ulic, fór, veřejných budov a kasáren, tedy vzorec, který posiloval jejich vojenské poslání. Kompaktní struktura středověkých měst s krátkými pěšími vzdálenostmi, náměstími a tržišti podporovala jejich funkce střediska obchodu a řemesel.¹¹ [13]

S rozvojem automobilového průmyslu a dopravy ve 20. století byly všechny volné městské prostory poskytnuty pro pohyb a parkování vozidel. Snahy o zmírnění dopravy ve městě budováním nových cest a garáží nebyly příliš úspěšné. Došlo totiž k ještě hustšímu provozu, protože pokud se lidem poskytnou možnosti k využití automobilu, podpoří se tím právě automobilový průmysl. *Každé město má přesně tak velký provoz, jaký městský prostor připustí.¹² [13]*

Lze tedy říci, že pokud město nabídne kvalitnější městské prostory, jejich využití se zvýší. Tuto myšlenku je možné použít jak na rozsáhlé veřejné prostranství, přes dílčí městské prostory, až k jednotlivým prvkům veřejného prostoru, jako jsou lavičky či sedadla. Územní plánování má velký vliv na využití měst i jejich částí. *To, zda městský prostor láká lidi k pěší chůzi či pobývání ve městě, je do značné míry otázkou pečlivé práce s lidským měřítkem a věcí přitažlivé nabídky.¹³ [13]*

Počátky zpochybnění tradiční formy veřejný prostorů jsou spojeny s modernistickým odmítnutím koridorové ulice a blokové zástavby, kde linie průčelí jasně definovala obrys veřejného prostoru a jeho hranici se soukromým světem.¹⁴ [9]

¹¹ [13] GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, 2012. ISBN 978-80-260-2080-6. str. 9.

¹² [13] GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, 2012. ISBN 978-80-260-2080-6. str. 9.

¹³ [13] GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, 2012. ISBN 978-80-260-2080-6. str. 17.

¹⁴ [9] KRATOCHVÍL, Petr. *Architektura a veřejný prostor: Architecture and public space*. V Praze: České vysoké učení technické, 2013. ISBN 978-80-01-05401-7. str. 11.

3 MĚSTO JAKO MÍSTO K SETKÁVÁNÍ

Pojem „život mezi budovami“ zahrnuje různorodé činnosti, které člověk provozuje při užívání veřejného prostoru. Mezi tyto činnosti patří předem určená chůze z místa „A“ do místa „B“, promenáda, zastavení či delší stání na místě, prohlížení výloh obchodů nebo konverzace a setkávání, dále pak pouliční prodej, hry, zábava a odpočinek.

*Člověk byl stvořen pro chůzi a všechny životní události se více či méně rozvíjejí, když chodíme mezi jinými lidmi.*¹⁵ Jak již bylo zmíněno výše, více cest přitahuje silnější provoz. Zlepšení podmínek pro chodce nepodporuje pouze pěší provoz, ale také, a to je nejdůležitější, podporuje městský život. [13]

3.1 NEZBYTNÉ A VOLITELNÉ AKTIVITY

Základním motorem života ve městě jsou aktivity, které lidé ve městě vykonávají. Aktivity jako je pohyb, pobyt a další činnosti by měly probíhat spontánně, ale i na základě okolních podnětů a vdechovat tak veřejnému prostoru a celému městu život. [3] [13]

Veškeré aktivity, které se odehrávají ve veřejném městské prostoru, lze seřadit podle jejich nezbytnosti. Na jedné straně se nacházejí ty nejdůležitější činnosti, potřebné k běžnému životu, mezi které patří, chůze do práce či školy, čekání na městskou hromadnou dopravu či donáška zboží. Tyto činnosti probíhají vždy, nezávisle na ročním období či klimatických podmínkách a jsou více méně „vynucené – nezbytné“. [3] [13]

Na druhé straně jsou aktivity, které lidé vykonávají ze své vlastní vůle, které mají rádi a pokud na ně mají čas. Mezi ně patří procházka, kochání se okolím, sezení, setkávání se s přáteli a komunikace. Všechny tyto aktivity patří do skupiny dobrovolných aktivit – „volitelné“, které lidé vykonávají na základě atraktivity daného prostoru a vyhovujících klimatických podmínek. [3] [13]

3.2 SPOLEČENSKÉ AKTIVITY

Poslední, ale ne méně důležitou kategorií aktivit ve veřejném městské prostoru jsou společenské aktivity, které zahrnují všechny možné vzájemné interakce lidí a vyžadují jejich přítomnost. Mezi společenské aktivity se řadí i ty pasivní jako je například pozorování. To však patří mezi ty nerozšířenější společenské aktivity. Vznikají spontánně, na základě nezbytných a volitelných aktivit v místech pohybu a pobývání lidí. [3] [13] [8]

*Studie z měst po celém světě osvětlují význam života a aktivit jako městské atrakce. Lidé se shlukují tam, kde se něco děje, a spontánně vyhledávají přítomnost jiných lidí.*¹⁶ [13]

¹⁵ [13] GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, 2012. ISBN 978-80-260-2080-6. str. 19.

¹⁶ [13] GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, 2012. ISBN 978-80-260-2080-6. str. 25.

*Lidé přitahují lidi a aktivity přitahují aktivity, proto místo, kde se nachází větší množství lidí, přitáhne další lidi. To že jsou lidi na jednom místě dá podnět k rozvoji aktivit a to přitáhne další lidi a další aktivity.*¹⁷ [14] [15]

Z výše uvedeného lze usoudit, že existuje přímý vztah mezi kvalitou lidského a městského života. U fungujícího města s kvalitními veřejnými prostory bez větších nedostatků je možné pozorovat nespočet nezbytných i volitelných městských aktivit. Ve městě kde převažují nedostatky nad kvalitami dochází k zániku volitelných aktivit a veškerý pohyb na veřejném prostranství se omezí jen na ty nejnnutnější, které lidé potřebují ke svému životu. [8] [16]

Toto dokládá analýza provedená v kapitole 2.1 u srovnání dvou náměstí a to **náměstí Míru ve Vracově a náměstí Svobody ve Bzenci**. Z analýzy vyplynulo, že i dva typově stejné prostory nejsou stejné a jejich uspořádání výrazně ovlivňuje jejich funkčnost a život v nich.

Náměstí Svobody ve Bzenci, které má jasně definované hranice, poskytuje prostor pro pobyt i shromažďování, lidé zde cítí mnohem lépe a vyhledávají aktivity na náměstí (setkávání, posedávání, procházení). Kdežto život na náměstí ve Vracově se omezil jen na ten nejnnutnější, což je návštěva lékaře, úřadu, nákup, cesta do práce nebo na zastávku MHD. Zcela se odtud vytratil běžný život, který je k vidění na náměstí Svobody ve Bzenci. To je možné pozorovat například i při konání kulturních akcí, kdy projíždějící auta mají ve Bzenci možnost vidět a být přilákáni se akce účastnit. Kdežto při konání akcí ve Vracově je průtahová komunikace kvůli shromáždění lidí uzavřena a doprava je odkloněna ulicemi města. Chybějící kvalitní veřejné prostory jsou pro město velkým handicapem.

¹⁷ [15] ČABLOVÁ, Markéta. *Kvalita veřejných prostorů a její rozvoj: faktory rozvoje veřejných prostorů = Quality of public space and its development: factors of public space development: zkrácená verze Ph.D. Thesis*. [Brno: VUTIUUM], 2005. ISBN 80-214-3073-7. str. 10.

4 FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ FUNKČNOST VEŘEJNÉHO PROSTORU

Jedním z faktorů, které ovlivňují využití veřejných prostor je klima. Pokud panují nepříznivé podmínky, jako je například silný vítr, sníh či déšť, lidé venkovní aktivity omezí jen na ty nezbytně nutné. Pokud jsou však venkovní podmínky vyhovující, s nezbytnými aktivitami ve veřejném prostoru roste také potenciál volitelných činností. [13]

Dalším faktorem, ovlivňujícím užívání veřejného prostoru, který nelze opomenout je jeho kvalita. Tu je možné hodnotit pomocí několika základních ukazatelů, mezi které patří:

- Urbanistické faktory,
- Sociální faktory,
- Ekonomické faktory,
- Dostupnost,
- Městský mobiliář – vybavení. [15]

V neposlední řadě patří mezi faktory ovlivňující funkčnost veřejného prostoru jeho reálné hmotné kvality. Ty ve velké míře ovlivňují charakter venkovních aktivit odehrávajících se ve veřejném prostoru. K motivování lidí vykonávat více aktivit ve veřejném prostoru lze použít plánování, design a s tím úzce spjaté vybavení veřejných prostorů. [13] [15]

4.1 URBANISTICKÉ FAKTORY

Urbanistické faktory jsou založeny na struktuře samotného města. Podmiňují existenci veřejných prostorů jako takových a také jejich funkčnost, která je základním ukazatelem jejich úspěšnosti. Předem daná funkce při plánování veřejného prostoru je základem pro jeho návrh a konkrétní uspořádání. [15]

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Urbanistická koncepce určuje funkční a prostorové uspořádání stávající zástavby a nově navrhovaných ploch ve městě s ohledem na potenciál území, úlohy města a jeho budoucí rozvoj a charakter. Je založena na územním plánu obce, uspořádání krajiny a veřejné infrastruktury. Jejím předmětem je zajistit harmonický a vyvážený rozvoj sídla. Jedná se o soubor doporučených nebo požadovaných kvantitativních a kvalitativních potřeb pro dosažení společensky únosného standardu sídelní struktury. [17]

URBANISTICKÁ KOMPOZICE

V urbanistické kompozici jde především o estetické uspořádání výrazných prvků ovlivňujících vzhled území. Jejím předmětem je organizovat prostor podle potřeb, možností a estetického působení v souladu s uměleckým a architektonickým ztvárněním potřeb města. [17]

Urbanistická kompozice je součástí urbanistické koncepce. Cílem je estetické utváření a kompoziční uspořádání prostorů, ploch, přírodních a stavebních prvků do komponovaných souborů a celků s kvalitním a charakterově pestrým prostředím. Má rozhodující vliv na vizuální vnímání prostředí člověkem a na jeho chování, na celkový obraz krajiny, sídel a jejich částí.¹⁸ [17]

Pro urbanistickou koncepci a kompozici je důležité znát širší vztahy města, jeho návaznost na okolní obce a jeho zázemí. Tato orientace umožní hledat plochy pro nové veřejné prostory v souladu s urbanistikou koncepcí a kompozicí. Veřejný prostor musí splňovat všechny nároky, které jsou na něj kladeny od dopravy, společenské funkce až po obchod. Jak již bylo zmíněno v kapitole 2, základní uspořádání veřejného prostoru většinou vychází z historického kontextu uspořádání prostoru, který je po dlouhá léta neměnný. [15]

KOMPOZIČNÍ OSA

Kompoziční osa je významná, historickým vývojem vzniklá nebo záměrně založená linie uvnitř zástavby, nebo urbanizovaného prostoru, soustřeďující funkční aktivity a prostorové senzacce. Kompoziční osy mohou propojovat části města, mohou, ale nemusí směřovat k významným cílům (uzlům) městské struktury nebo krajiny.¹⁹ Někdy je nazývána také jako pohledová osa. [17] [18]

URBANISTICKÁ OSA

Linie (přímka, polopřímka či úsečka), která představuje buď reálnou osu symetrie stávajících městských prostorových útvarů a jejich souborů anebo symbolické svazky paprsků či pouze jednotlivé paprsky proložené prostorem. Podél urbanistické osy je třeba věnovat zvláštní pozornost vztahu jednotlivých objektů (budov, staveb obecně) navzájem.²⁰ [18]

¹⁸ [17] ROZMANOVÁ, Naděžda a Zuzana POKORNÁ. *Principy a zásady urbanistické kompozice v příkladech: verze 2019*. Druhé, aktualizované vydání. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2019. ISBN 978-80-7538-209-2. str. 10.

¹⁹ [18] POKORNÁ, Zuzana. Vybrané pojmy urbanistické kompozice. *Ústav územního rozvoje* [online]. Brno: Ústav územního rozvoje, 2017 [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=4738>

²⁰ [18] POKORNÁ, Zuzana. Vybrané pojmy urbanistické kompozice. *Ústav územního rozvoje* [online]. Brno: Ústav územního rozvoje, 2017 [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=4738>

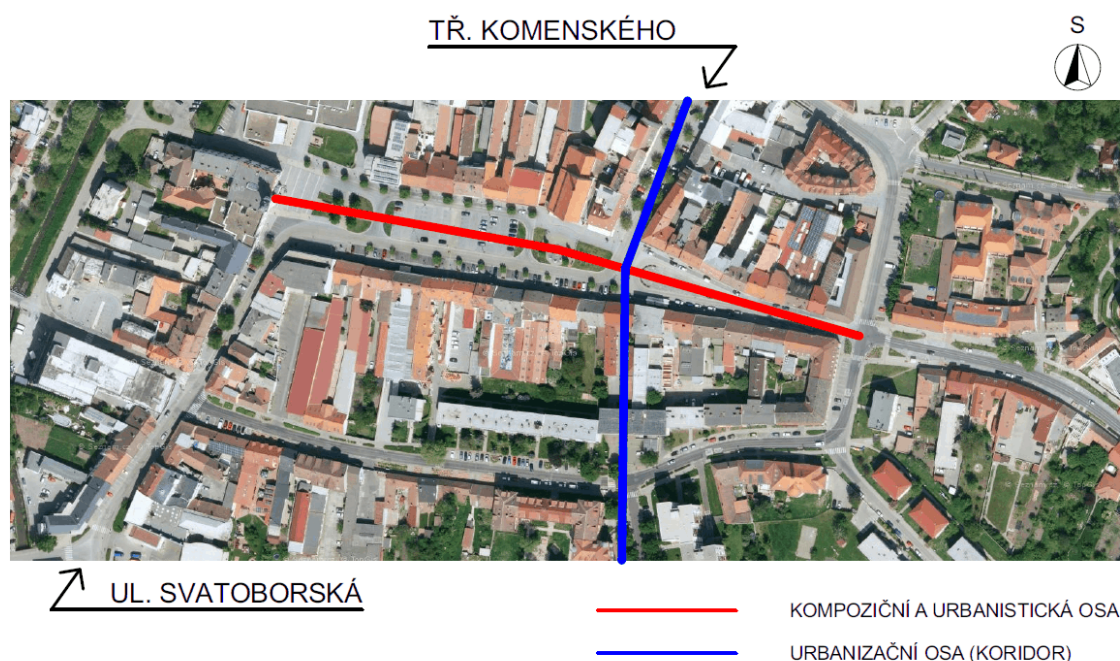
URBANIZAČNÍ OSA (KORIDOR)

*Významná dopravní trasa nebo souběh dopravních tahů, které tvoří organizační prvek osídlení, kolem něhož se vytváří urbanizační prostor.*²¹ [18]

Příklad kompoziční, urbanistické i urbanizační osy – Masarykovo nám., Kyjov

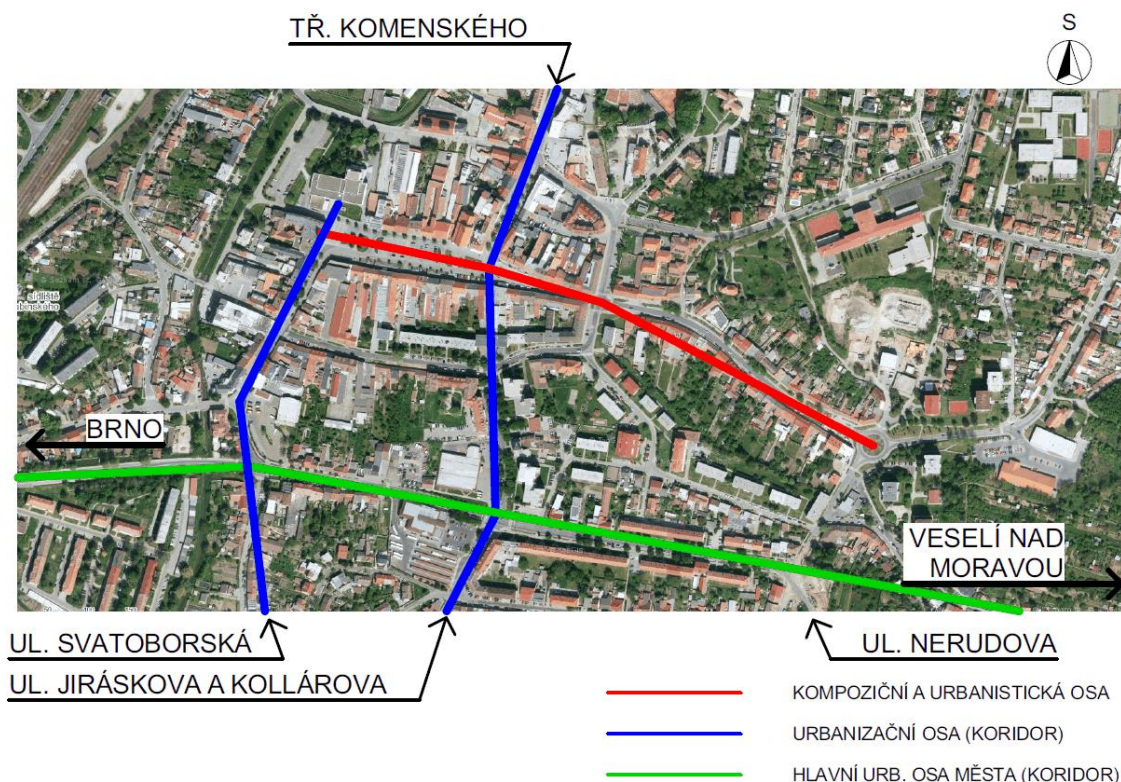
Urbanistická osa vede od východu na západ, přes celé náměstí jeho středem a zahrnuje významné body – prvky městského mobiliáře. Na východní polovině náměstí rozděljuje jízdní pruhy komunikace, tržiště ve tvaru kapky a místem pro přecházení se dostává do druhé poloviny náměstí, kde pokračuje přes fontánu a středem parkoviště (koresponduje s umělou vodící linií na komunikaci) až k Mariánskému sloupu a budově radnice. (Obr. 13)

Tato hlavní urbanistická osa náměstí se kříží s urbanizační osou, vedoucí třídou Komenského, která rozděljuje náměstí na východní a západní polovinu (Obr. 13) a dále pokračuje ulicí Kollárovou až k další, hlavní urbanizační ose města – ulice Nerudova. (Obr. 14)



Obr. 13: Kompoziční a urbanistická osa – Masarykovo nám., Kyjov [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]

²¹ [18] POKORNÁ, Zuzana. Vybrané pojmy urbanistické kompozice. *Ústav územního rozvoje* [online]. Brno: Ústav územního rozvoje, 2017 [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=4738>



Obr. 14: Kompoziční, urbanistické a urbanizační osy v širším kontextu města Kyjova [Zdroj: [19],
Zpracování: Vlastní]

4.1.1 HRANIČNÍ LINIE – ŽIVÉ MĚSTO

Hraniční linie je zóna, kde se lidé pohybují. Zejména se jedná o přízemní části budov. Lze ji definovat jako hranici, kde se stýkají budovy a město. Tyto linie ve městě určují zorné pole a osobní prostor. Hraniční linie poskytují pocit uspořádanosti prostoru a bezpečí. V hraničních liniích jsou situovány vstupy do budov a dochází zde k propojení interiéru a exteriéru. Je to prostor, kde život z budov přechází do veřejného prostoru. [13]

V prostoru hraničních linií vznikají ideální příležitosti k zastavení, pobytu a posezení, jelikož lidé zde mají tzv. „krytá záda“ a jejich smysly se mohou plně věnovat celému prostoru před sebou. V těchto zónách nevzniká u lidí pocit ohrožení zezadu. [13]

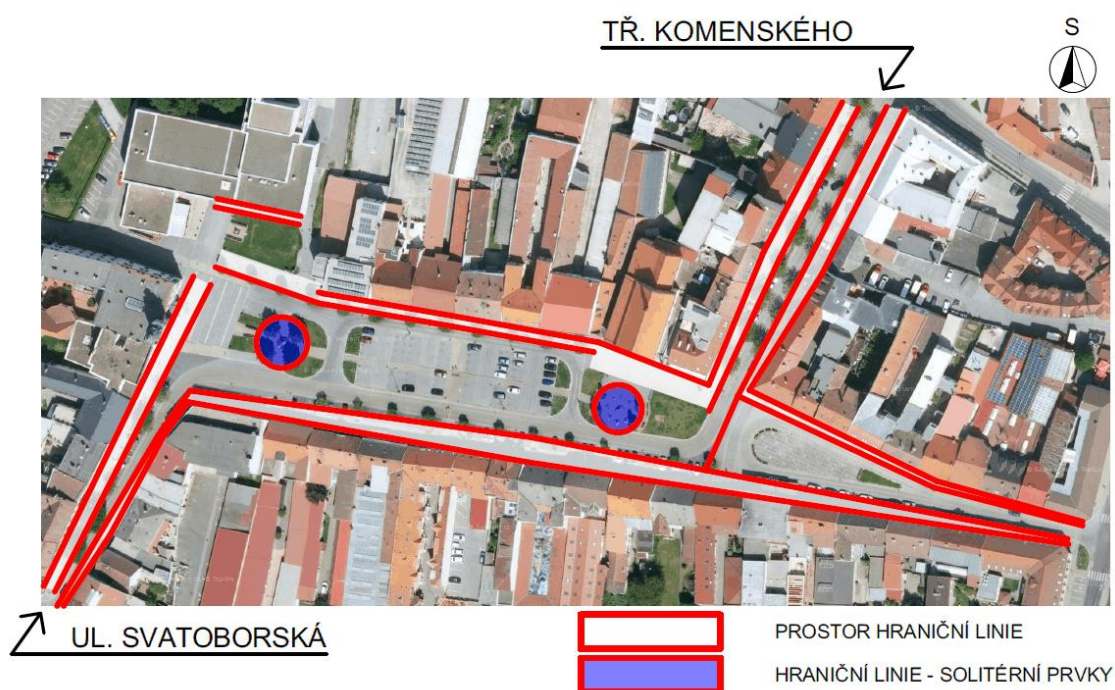
V prostoru hraniční linie je velmi důležitý parter²² z hlediska vizuálního prožitku, jelikož lidé při chůzi okolo budov vnímají každý detail, který tvoří procházku zajímavou či nikoli. Pokud je parter pro kolemjdoucí zajímavý, chůze jim ubíhá rychleji, nevěnují pozornost času a vzdálenost se zdá kratší. Toho lze docílit i vertikálním členěním průčelí budov, které udělá tento prostor živějším a zajímavějším. [13]

²² Parter – spodní část budovy (fasáda) s portály a výkladci obchodů v úrovni očí, prostranství před budovou.

Hraniční linie mají rozhodující vliv na život ve veřejném prostoru a je důležité o ně pečovat. Živé město je relativní pojem a závisí na mnoha faktorech. Pro podporu života ve městě jsou důležité přímé a logické trasy, skromné dimenze, jasná hierarchie a úměrná hustota. Kombinace lákavého a dobrého veřejného prostoru a určitého množství lidí, kteří ho chtějí navštěvovat je to, co potřebuje živé město. [13]

Jako příklad je použito **Masarykovo náměstí v Kyjově**, kde je na satelitním snímku možné vidět vyznačené prostory hraničních linií. Součástí hraničních linií náměstí jsou zde i ulice Svatoborská a třída Komenského, které tvoří tzv. „vstupní brány“ na náměstí a jsou považovány za jeho součást. Hraniční linie zde vytvářejí i pevné solitérní prvky městského mobiliáře (zeleň, vodní prvky, sloupy) a spolu s hraničními liniemi budov tak vytváří prostor pro bezpečný pohyb osob a poskytují lidem tak pocit bezpečí a útočiště.

Měkké hraniční linie budov – výlohy obchodů a vertikální členění domů zde podporuje intenzitu zážitků při chůzi. Lidé mají při chůzi tendenci zpomalovat a zastavovat se – aktivní průčelí budov.



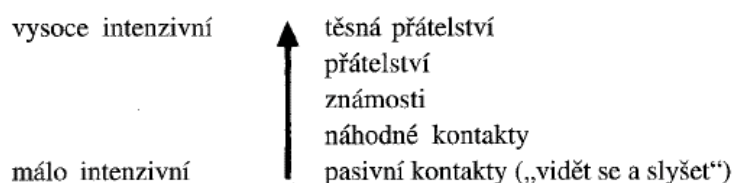
Obr. 15: Hraniční linie – Masarykovo nám., Kyjov [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]

4.2 SOCIÁLNÍ FAKTORY

Sociální faktory se týkají především toho, jak daný prostor působí na jeho uživatele. Jsou jedním z nejlepších indikátorů, podle kterých je možné poznat, zda je prostor funkční nebo ne. Tyto faktory lze však hůře specifikovat, jelikož jsou závislé na kultuře daného místa, konkrétním uživateli, jeho věku či náladě. Sociální faktory působí velmi často podvědomě a podílejí se na tzv. *geniu loci*. Patří dem například:

- Počet uživatelů a jejich pocit příslušnosti k danému prostoru,
- Reprezentace,
- Aktivita. [15]

Veřejné prostory poskytují lidem sociální kontakt s okolím, možnost setkávat se a aktivity spojené s každodenním životem. Umožňují lidem vidět, slyšet a pozorovat okolní dění, jelikož kontakt s okolím patří mezi základní lidské potřeby. Veřejný prostor poskytuje lidem možnost aktivně se podílet na veřejném i soukromém životě. Poskytuje různé druhy intenzity kontaktů od málo intenzivních až po vysoce intenzivní. [3] [8]



Obr. 16: Intenzita kontaktů ve VP [Zdroj: [8]]

Jak bylo zmíněno výše (kapitola 4), městu vdechuje život především pohyb a aktivity lidí na veřejných prostranstvích. Jednou z nejdůležitějších charakteristik veřejného prostoru je přítomnost lidí v něm. Jak už vyplynulo z teorie o aktivitách ve veřejných prostorech v kapitole 3, jsou-li veřejné prostory nekvalitní, nachází se zde zpravidla jen nezbytně nutné aktivity. Pokud však veřejné prostory nabízejí širší škálu využití či vykazují lepší kvalitu, nezbytné aktivity probíhají stejně často a objevují se zde i volitelné či společenské aktivity. [8] [13]

4.2.1 NÁROKY UŽIVATELŮ NA VEŘEJNÝ PROSTOR

Se sociálními faktory ovlivňujícími kvalitu a funkčnost veřejných prostorů se pojí také nároky uživatelů na něj. Ty se liší podle pohlaví, věku, vzdělání, zaměstnání, místní příslušnosti, kultury a dalších individuálních faktorů. Ideálem je vytvořit atraktivní veřejné prostranství, vhodné pro různé skupiny lidí bez rozdílu věku, pohyblivosti či vyznání. [3]

Pokud se blíže pohlédne na určité skupiny užívající veřejné prostory, tak například děti předškolního věku, prostory navštěvují výhradně v doprovodu dospělé osoby. Veřejná prostranství jim určená by měla být

v těsné blízkosti domova a především zde hraje důležitou roli jejich bezpečnost. U starších dětí navštěvujících základní školu je možné počítat i s delší vzdáleností veřejných prostorů od domova či školy. Prostory by měly podporovat hravost a zvědavost. U mládeže a teenagerů na docházkové vzdálenosti od domova příliš nezáleží. Je nutné se však zaměřit na jejich specifické potřeby a přilákat jejich pozornost s ohledem na jejich zájmy. [3]

Návštěva veřejného prostoru dospělými a pracujícími lidmi je omezena převážně jejich volným časem. Z tohoto důvodu je dobré, aby docházková vzdálenost od domova či zaměstnání byla krátká a aby podněty veřejného prostoru vybízely ke krátkodobé rekreaci. Z hlediska potřeb mužů a žen, je důležité se zaměřit na čistotu a estetiku veřejných prostorů a to zejména u žen, které tyto faktory vnímají více než muži. [3]

Co se týká rodičů malých i větších dětí, je důležité se za měřit na potřeby obou skupin, tak aby prostory určené potřebám rodičů lákaly k využití i malé děti a naopak. Prostory určené potřebám dětí musí uspokojovat i potřeby jejich doprovodu. Jedním z důležitých kritérií užívání prostorů určených pro malé děti a rodiče je také jejich bezbariérový přístup pro kočárky a jejich bezpečnost. [3]

Důležitým faktorem ovlivňující veřejné prostory jsou nároky lidí s handicapem pohybovým a zrakovým. S tím je také velmi úzce spojena bezpečnost a dostupnost veřejných prostorů. Tyto faktory jsou zakotveny v legislativě a normách. [3]

4.2.2 GENIUS LOCI

Sociální a psychologické aspekty jsou velmi úzce spjaty s utvářením veřejného prostoru a s životem v něm. Do těchto aspektů patří i genius loci, který vyjadřuje charakter a atmosféru určitého místa. Pojem genius loci je původem latinské slovní spojení, v překladu tedy „duch místa“. V římské a antické mytologii byl genius loci duch či bůžek, který měl chránit dané místo a antický člověk byl přesvědčen, že je pro něj životně důležité s tímto duchem místa dobře vycházet. Vznikala tak psychická vazba mezi člověkem a místem, která výrazně ovlivňovala umísťování staveb. Úkolem veřejných staveb bylo poskytnout bezpečí a věcný řád. [20] [21]

*Atmosféra nebo duch místa (tzv. genius loci) vypovídá, jak je místo vnímáno námi samými, přičemž nemusíme být na daném místě zrovna fyzicky přítomni. Rozhodující pro jeho chápání je subjektivní vjem, který vzniká kombinací podnětů rozumových a citových, vědomých i nevědomých. Genius loci bývá zabarvován hodnotami a prožitky, se kterými je spjatý.*²³ [17]

²³ [17] ROZMANOVÁ, Naděžda a Zuzana POKORNÁ. *Principy a zásady urbanistické kompozice v příkladech: verze 2019*. Druhé, aktualizované vydání. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2019. ISBN 978-80-7538-209-2. str. 14.

*Genius loci je ucelený souhrn (ne)hmotných projevů historie i současnosti lokality. Je jedinečný a neopakovatelný, vytvářející svou kontinuální interakcí a duchovním světem návštěvníka nebo rezidenta jeho vícerozměrný dynamický vjem z dané lokality. Hledání a setkávání, ne pouhé navštěvování, vytváří podmínky pro dialog s geniem loci místa.*²⁴ [17]

Každé místo má svůj jedinečný a nezaměnitelný genius loci, který mu dává další rozměr a kvalitu. Odráží tak, jak místo funguje v reálném čase při pohybu lidí tímto prostorem. Jedná se o velmi subjektivní vjem, který závisí vždy na konkrétním člověku, jeho smyslové vybavenosti, citlivosti, kulturním a sociálním zázemím, předchozích zkušenostech a očekávání nebo na osobních preferencích. Stejnou věc či prostor je tak možné vnímat mnoha způsoby, které dohromady utváří život na tomto místě. Díky osobním prožitkům nebo zážitkům celé společnosti se do daného místa přenáší sociální a psychologická identita. Vzniká silnější pouto mezi místem a lidmi. [3] [21]

Dnešní člověk stále vnímá a dotváří specifický charakter daného místa. Genius loci je obtížně specifikovatelný, ale je stálým znakem identity místa a zůstává zachován v různých historických situacích. Zachovává se i při stavebních změnách a pomáhá vytvářet pocit domova a vzbuzuje v lidech emoce. [20] [21]

²⁴ [17] ROZMANOVÁ, Naděžda a Zuzana POKORNÁ. *Principy a zásady urbanistické kompozice v příkladech: verze 2019*. Druhé, aktualizované vydání. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2019. ISBN 978-80-7538-209-2. str. 14.

4.3 EKONOMICKÉ FAKTORY

Mezi ekonomické faktory patří jednak dopad veřejných prostorů na ekonomiku města, ale také ekonomika související se vznikem a údržbou veřejných prostorů. Kvalita a úspěšnost veřejných prostorů je s ekonomikou města ve vzájemné symbióze. S rostoucí kvalitou veřejného prostoru roste zájem o jeho využívání a také s rostoucím zájmem o veřejný prostor se automaticky zvyšuje jeho kvalita. [15]

Kvalitní veřejné prostory podporují cestovní ruch a také lákají k usazení nových obyvatel ve městě, čímž podporují rozpočet města a tvoří základ úspěšné ekonomiky. Migrace obyvatelstva podporuje vznik nových pracovních míst a příležitostí, které pak generují zisk do městského rozpočtu. Vznik nových veřejných prostorů a jejich údržba je spojena se způsobem jejich financování. [15]

Hlavním zdrojem pro financování nových projektů a údržby veřejných prostorů je rozpočet města, kraje a potažmo i státu. Tyto finance, jak bylo zmíněno výše, jsou generovány od obyvatel města a návštěvníků veřejných prostorů, obchodů a firem, které se ve veřejných prostorech nacházejí. [15]

Dalšími potencionálními zdroji mohou být grantové a dotační programy, ale i podnikatelé a soukromé osoby, které tak mohou podpořit rozvoj města i vlastních zájmů a obchodů. Údržba veřejných prostorů je financována převážně z obecního rozpočtu, kde vzniká opět možnost nabídnout tuto službu soukromým subjektům, které tuto činnost budou vykonávat za úplatu a podpořit tak další pracovní příležitosti ve městě. [15]

Ideálním modelem je tedy využití kombinace všech možných zdrojů financování, které podpoří jak veřejný prostor, tak veřejnost samotnou, podnikání, obchod a život ve městě.

4.4 DOSTUPNOST

4.4.1 IDEÁLNÍ DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST

Dopnout veřejných prostorů je jedním z velmi důležitých faktorů ovlivňující jejich kvalitu a funkčnost. Pro motivaci lidí k využívání veřejných prostorů je důležité také dodržet pohodlnou docházkovou vzdálenost z každého obydlí ve městě.

Pojem přijatelná docházková vzdálenost je ale velmi relativní a individuální pro každého člověka. Je však závislá na kvalitě cesty. Pokud je povrch kvalitní a cesta poskytuje zajímavé detaily, člověk je pak ochoten ujít i delší vzdálenosti. Analogicky, ochota ujít určitou vzdálenost klesá se snižující se kvalitou cesty. Pro většinu lidí je přijatelná vzdálenost okolo 500 m nebo okolo 10 minut k veřejným institucím a zastávkám hromadné dopravy. Tato vzdálenost nepůsobí větší obtíže při překonávání dětem, ani starším občanům. Z toho vyplývá, že přibližně kilometrová vzdálenost je přijatelná pro rozlohu městského centra. [3] [14]



Obr. 17: Ideální docházková vzdálenost – 1 km², Masarykovo nám., Kyjov
[Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]

4.4.2 ATRAKTIVNÍ CESTA

Mezi prvky, které tvoří cestu zajímavou patří například významné budovy občanské vybavenosti s charakteristickou architekturou, jež vytváří genia loci daného místa. Dále sem patří i prvky městského mobiliáře, které vytváří body v prostoru, je možné se u nich zastavit a opticky zkracují celkovou vzdálenost.

Masarykovo náměstí Kyjov X Kollegievænget Horsens (Dánsko)

Na fotografiích níže je možné vidět rozdíl v řešení a využívání veřejného prostoru. Jedná se o prostor Masarykova náměstí v Kyjově a ulici Kollegievænget před VIA University College v Horsens (Dánsko). U obou prostorů se předpokládá vysoká koncentrace a pohyb lidí. Na Masarykově náměstí jsou rovnoměrně po celé ploše rozmístěny prvky mobiliáře vybízející lidi k chůzi a současně je zde vyhrazena i plocha pro parkování osobních automobilů (cca 100 park. míst).

Při pohledu ulicí Kollegievænget jsou vidět pouze zaparkované automobily v celé její délce, tedy cca 400 m. Ulice postrádá jakékoli prvky poskytující měkké hraniční linii, prvky, které by oživily prostor a tvořili cestu zajímavou pro chůzi. Na tomto místě je velmi malá pravděpodobnost, že lidé budou chtít dobrovolně tuto vzdálenost překonat. Není zde vyhrazen žádný prostor pro bezpečný pohyb chodců. Lidé zde žijící a navštěvující univerzitu tedy raději využijí osobní automobil nebo kolo, než aby šli pěšky.



Obr. 18: Pohled Masarykovým náměstím, Kyjov
[Zdroj: Vlastní]



Obr. 19: Pohled ulicí Kollegievænget, Horsens
(Dánsko) [Zdroj: Vlastní]

4.4.3 PROSTOR PRO CHODCE

Dostupnost veřejných prostorů ztěžují chodcům ve velké míře podchody, nadchody, úzké chodníky či uzavřené areály a další bariéry nutící chodce vyhýbat se jim a omezují je ve volném pohybu. Výše uvedené bariéry ztěžují možnost užívání veřejných prostorů zejména dětem, seniorům, handicapovaným či rodičům s kočárkem a malými dětmi. [3] [14]

Ve velké míře může být dostupnost ovlivněna chybějícími přechody pro chodce nebo nevhodně umístěnými sloupy v chodníku. Pro handicapované jsou nepřekonatelnou bariérou silniční obrubníky či schodiště bez jakékoli možnosti se těmito prvky vyhnout. [3] [14]

Dostupnost veřejného prostoru lze zvýšit přímými trasami vedoucími k veřejným prostorům, které zároveň zvýší atraktivitu toho prostoru. U nově vznikajících měst a veřejných prostorů je nutné tyto přímé pěší trasy včas plánovat a počítat s nimi. [3] [14]

4.5 MĚSTSKÝ MOBILIÁŘ – VYBAVENÍ

Vybavení neboli mobiliář města zahrnuje celou řadu prvků pro zvelebení veřejného prostoru a pohodlí občanů. Jsou to prvky, které jednak dotváří příjemnou atmosféru prostoru, ale na druhé straně je možné je také nazývat jako „nábytek“ města nebo funkční doplňky, bez nichž by veřejný prostor nefungoval jak má. Jednalo by se o „byt bez nábytku.“

POSEZENÍ A LAVIČKY

Mezi mobiliář veřejných prostorů se řadí často velmi podceňované prvky pro sezení. Ať už se jedná o samostatné lavičky nebo jejich seskupení, židle rozmístěné v prostoru nebo zídky či schodiště, které můžou být využity k sezení a odpočinku. Pokud jsou tyto prvky v prostoru dobře umístěny, nejedná se o pouhý dopravní koridor, ale o místo k relaxaci a odpočinku. Je nutné vytvořit rozmanitou nabídku, kde si lidé mohou vybrat mezi „pocitem bezpečí“ při posezení u domu, zídky nebo nějaké hrany prostoru nebo v centru dění, na slunci či ve stínu. Každé místo by však mělo být orientováno tak, aby přilákalo kolemjdoucí na zajímavou pouliční scénu. [3]

Z teorie Gehla vyplývá že nejčastěji jsou využívány lavičky s dobrým výhledem na okolní aktivity nebo lavičky podél cest. To stejné platí také u posezení v předzahrádkách restaurací a kaváren, kde lidé při své kávě či jídle můžou pozorovat okolí. Příjemné místo k pobytu lze vytvořit také vhodným uskupením prvků pro sezení a to například do tvaru písmene L nebo do oblouku. Takovéto uskupení laviček má kladný vliv na komunikaci lidí. [13]

VODNÍ PRVKY

Dalším prvkem městského mobiliáře jsou kašny, fontány či pitné fontánky (pítka), nejčastěji umístěné na náměstích, v parcích či jiných veřejných prostranstvích a jsou volně přístupné komukoli. Tyto drobné vodní prvky, které v minulosti tvořily primární funkci rozvodu vody do domů a mnohé z nich z důvodu budování vodovodů již zanikly, dnes dotváří náměstí a jak bylo zmíněno v kapitole 4.2.2, svým *geniem loci* ovlivňují kvalitu veřejného prostoru. [22] [23]

Poskytují nezaměnitelnou atmosféru náměstí s příjemným pohledem na něj a zvláště v letních měsících vytváří příjemné mikroklima pro návštěvníky veřejných prostorů. Lidé se u těchto vodních prvků přirozeně zastavují, shromažďují a využívají prostor k relaxaci či posezení. Jejich obnova a nově vybudované vodní prvky zkvalitňují veřejné prostory a lákají tak veřejnost k jejich návštěvě. [22] [23]

UMĚLECKÁ DÍLA

Definovat význam výtvarného umění v městské krajině je velmi složité, stejně jako je nemožné obecně popsat roli umění ve společnosti.²⁵ Umění ve veřejných prostorech má neodmyslitelnou roli, velmi významně se podílí na *geniu loci* a je schopno přilákat pozornost veřejnosti. [24]

Umělecké dílo vytváří estetickou hodnotu veřejného prostoru, dává místu význam a zvyšuje jeho kvalitu. Umění vnáší do prostoru lidský rozměr, detail a podporuje smyslové vnímání. Umělecká díla znázorňují jistou myšlenku a svůj význam. Je veřejně dostupné všem a má také edukativní, paměťovou a reprezentativní roli. Kvalitní umění zvyšuje atraktivitu veřejných prostranství a přispívá tak ke zvýšení ekonomického potenciálu města. [24]

ZASTÁVKY MHD

Pro pohodlnou dostupnost bývají na náměstích a u veřejných prostorů zřízeny zastávky městské hromadné dopravy. Ty mohou být provedeny v různém designu, který chrání cestující před vlivy počasí jako je vítr, déšť či slunce nebo mohou být pouze označeny vodorovným a svislým dopravním značením.

Na základě místních poměrů jsou zastávky buď to přímo v jízdním pruhu a jsou vyznačeny vodorovným dopravním značením na komunikaci. Pokud to místní poměry umožňují, jsou pro zastávky MHD vybudovány zastávkové pruhy (zálivy) mimo průběžný jízdní pruh, tak aby nebyla nijak ovlivněna doprava. Délka zastávek MHD je dána nejdelší délkou vozila - 12 m (u člankových vozidel pak 18 m). Z technického hlediska musí mít nástupiště rovný, neklouzavý povrch. Výška nástupní hrany by měla být 0,12 – 0,2 m nad vozovkou. Dnes se používají bezbariérové obrubníky, které umožňují autobusu MHD zastavit v těsné blízkosti nástupiště, tak aby handicapovaný či cestující s kočárkem mohli pohodlně nastoupit.

Z hlediska bezbariérovosti je nutné, aby zastávky MHD byly vybaveny varovnými a signálními pásy a přirozenými či umělými vodícími liniemi, které umožní užívat MHD nevidomým, zajistí jejich bezpečný pohyb po chodníku a nastoupení do vozu.

STOJANY NA KOLA

Mezi prvky mobiliáře jsou řazeny také stojany na kola nebo celé přístřešky, které chrání kola před nepřízní počasí. Stojany by měly být konstruovány a umístěny tak, aby v nich bylo možné umístit co nejjednodušeji a co nejvíce kol a aby bylo možné v nich kolo uzamknout a zabezpečit proti krádeži.

²⁵ [24]

U stojanů na kola je žádoucí, aby byly zhotoveny z materiálů, které nepodléhají degradaci vlivem počasí (déšť, sníh, mráz nebo vysoké teploty), aby nebylo možné je odcizit a samozřejmě také aby vlivem například silného větru nedošlo k jejich pohybu a tím újmě na zdraví či majetku. Jejich rozmístění ve veřejném prostoru by mělo být rovnoměrné nebo je vhodně umístit u budov a zařízení, kde se předpokládá pohyb a koncentrace osob a návštěva budov obč. vybavenosti.

ODPADKOVÉ KOŠE A POPELNÍKY

U veřejných prostorů je nutné aby byly vybaveny odpadkovými koši a popelníky pro udržení čistoty a estetiky okolí a také pro snadnou údržbu a likvidaci odpadů. Odpadkové koše by měly být vyrobeny z odolných materiálů stejně jako stojany na kola, jelikož jsou také vystaveny vlivům počasí. Protože se odpadkové koše nachází ve volném prostranství, je nutné, aby svou konstrukcí odolaly vandalismu a tím i znečištění okolí.

V dnešní době je možné na trhu vybírat z mnoha výrobců, různých materiálů od ocelových, přes kamenné, sklolaminátové, z tvrzeného polyethylenu a recyklovaných materiálů. Můžou mít také různé opláštění (například dřevěné) či různé barvy, aby se zvýšil jejich estetický dojem a zapadly do okolí. Je možné je umístit na přímo na terén (povrch komunikace) nebo připevnit na stojany. Důležitý je také objem nádoby, aby byl dostatečný a mezi pravidelným úklidem nedocházelo k jeho přeplnění a přetékání odpadků na chodník v okolí.

Součástí odpadkových košů můžou být i popelníky pro odkládání nedopalků z cigaret, aby nedošlo ke vznícení samotného odpadkového koše nebo k jejich odhazování na zem.

VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Veřejné osvětlení je služba, která je poskytována občanům měst zdarma a řadí se do ní osvětlení pozemních komunikací a veřejných prostranství. Všeobecně veřejné osvětlení zajišťuje zvýšení bezpečnosti ve městě. U veřejného osvětlení je nutné sledovat několik parametrů, mezi které patří technické a ekonomické faktory, ale i estetika jednotlivých prvků. V současnosti dochází k velkému rozvoji LED světelných zdrojů, které mají mnoho výhod oproti dříve užívaným rtuťovým či halogenovým výbojkám a zářivkám. V historických centrech měst je však stále možné vidět i plynová architektonická a „slavnostní“ svítidla, která dokreslují atmosféru veřejného prostoru a zdůrazňují dominanty obce. [25]

Na veřejné osvětlení má vliv mnoho technických, kvalitativních a legislativních požadavků, které však nejsou uceleny v jednom právním předpisu. Je možné je najít např.: ve stavebním zákoně, zákoně o pozemních komunikacích a dalších, v příslušných vyhláškách, nařízení vlády nebo

pravidlech provozu. Technické požadavky, základní pojmy a pokyny na osvětlení jsou dány v TKP staveb pozemních komunikací Ministerstva dopravy, konkrétně v kapitole 15 Osvětlení pozemních komunikací a dále v souboru norem ČSN a ČSN EN. [25]

Správný návrh a vybudování veřejného osvětlení je spolu s ekonomickými faktory a pravidelnou údržbou klíčem k plné funkčnosti na mnoho let. Funkčnost veřejného osvětlení je dána jeho umístěním v prostoru (dostatečné osvětlení požadovaného místa nebo nežádoucí svícení do oken domů) a jeho celkovým počtem v prostoru. [25]

Nosné konstrukce osvětlení jsou důležité z urbanistického a estetického hlediska zejména v centrech měst, proto aby stožáry svým vzhledem a materiálem zapadaly do celkového výrazu veřejného prostoru a nebudily příliš velkou pozornost (netvořily „rušivé elementy“). Také je důležité aby odolávaly vandalismu (ničení konstrukcí, zavěšování předmětů, snaha vylézt na konstrukci atd.). [25]

Vzhled, četnost a kvalita veřejného osvětlení je dnes dána především finančními možnostmi obce a stavem svítidel z dřívějších dob, která mnohdy již vyžadují kompletní obnovu. Velkým impulzem k obnově veřejného osvětlení byl nástup LED diod, které jsou ale na počátku rekonstrukce nákladné. Jejich kvality ocení však nejen veřejnost, ale i správci osvětlení a později i kasa městského rozpočtu. [25]

ZELEŇ A DROBNÉ KVĚTINY

Veřejná zeleň je dnes již všeobecně zaužívaný pojem, jeho záběr je však velmi široký. Jedná se jak o trvalé květinové porosty, dřeviny (stromy a keře), solitérní rostliny a květinovou výzdobu, ale také se sem řadí zelená infrastruktura města (parky, aleje a zahrady).

Téma veřejné zeleně je v současné době velmi často probíraným spolu s její obnovou a snahou o co nejlepší a nejúčinnější údržbu. Zeleň má ve veřejných prostorech a celkově ve městě velký význam, který vždy roste s blížícím se létem a rok od roku teplejším a sušším počasím. Její přítomnost veřejnost ocení hned několikrát a to zejména z důvodu zkvalitnění vzduchu a obnovy kyslíku, redukce smogu a prachu, stínění slunečního záření, snižování hluku a v neposlední řadě také z estetického hlediska.

Mezi vhodné druhy zeleně do veřejného prostoru náměstí se hodí převážně nižší listnaté stromy s kulovitou korunou, které nevyžadují náročnou údržbu. Nejčastěji jsou rozmístěny po stranách VP nebo v jeho středu a vytváří tak přirozenou linii pro pohyb nebo body shromažďování. Nevhodné jsou typy zeleně dosahující velkého vzrůstu (např.: jehličnany), které budovy zakrývají a přetváří vzhled náměstí na park. [26] [27]

Dále se sem řadí také trvalkové porosty, které jsou i z ekonomického hlediska výhodnější, narozdíl od letniček. Nevyžadují větší péči a každoroční obnovu výsadby. Patří sem také městské květníky s pestrobarevnou výsadbou nebo různé popínavé rostliny na konstrukcích. [26] [27]

Zeleň by měla být rozmístěna tak, aby poskytovala stín například u laviček a posezení. Její rozmístění by mělo být pravidelné nebo v určitých uskupeních z důvodu celkového estetického dojmu a řádu. Vhodně vysázené květiny mohou přilákat jak veřejnost, tak faunu (ptáky, motýly a drobný hmyz) a podpořit život ve městě. V úvahu je také ale nutné vzít negativní dopady zeleně na veřejnost (alergeny a pyly, jedovaté rostliny, bezpečnost aj.). [28]

S výsadbou zeleně ve městech jsou velmi úzce spojeny také finance na její pořízení, ale hlavně na údržbu. Z pohledu správce sídelní zeleně je nutné, aby tato zeleň byla co nejméně náročná na pravidelnou údržbu a obnovu, což zajistí výše zmíněná výsadba trvalek a listnatých stromů či keřů.

V dnešní době je velkým tématem závlaha městské zeleně úzce spjatá s financemi. Aby města podpořila výsadbu, nabízejí například „adopci stromů“, čímž dotyčný přispívá na její údržbu a zálivku, probíhá čerpání různých dotačních programů nebo se uvádějí do praxe tzv. samozavlažovací vaky zabudované u rostlin. Ty poskytují nepřetržité zavlažování kořenových systémů.

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

I když to tak mnohdy není veřejností vnímáno, tak součástí vybavení veřejných prostorů jsou i prvky dopravního řešení. Patří sem nejrůznější zábrany, patníky a sloupy oddělující prostor pro dopravu automobilovou a pěší, omezovače rychlosti a retardéry pro zvýšení bezpečnosti pohybu chodců a upoutání pozornosti řidičů.

Dále sem patří dopravní značky omezující povolenou rychlost, značky upravující směr provozu, značky s vymezením například pěší zóny či zóny 30 s omezenou rychlostí nebo značky se zákazem nebo oprávněním vjezdu. Pro chodce se do prostoru umisťují informační tabule, turistické značky, úřední desky či vývěsky.

Všechny tyto prvky jsou součástí veřejných prostorů a prostor by bez nich nefungoval, tak jak se od něj požaduje. Prvky dopravního řešení slouží pro zvýšení bezpečnosti pohybu po veřejném prostoru jak pro chodce, tak pro řidiče osobních automobilů.

Výše zmíněné prvky musí být umístěny na viditelných místech, tak aby nedošlo k jejich přehlédnutí a musí být čitelné při běžné rychlosti provozu a pohybu chodce. Zároveň ale nesmí bránit ve výhledu. Informační tabule a desky musí být volně přístupné v prostoru.

Všechny prvky musí být zhotoveny z materiálů, které odolávají negativním vlivům počasí a vandalismu. U dopravního značení a různých tabulí a informačních desek se nejčastěji jedná o kov, u sloupů a patníků pak může jít i o beton. Zároveň musejí všechny dopravní značky být zhotoveny podle příslušných norem a technických předpisů.

PRVKY OBCHDOU A OBČERSTVENÍ

Do prvků vybavení veřejných prostorů lze zařadit i trafiky a stánky s občerstvením, které mohou podněcovat návštěvu těchto prostorů a podporují i shromažďování lidí. Jejich umístění v prostoru by však nemělo být bezmyšlenkovité a nemělo by narušovat estetiku celkového prostoru – například historického náměstí.

SHRNUTÍ

Jak už bylo u všech výše popsanych prvků mobiliáře veřejných prostorů uvedeno, důležitá je jejich estetická úroveň, která zvyšuje celkový standard města. Při výběru mobiliáře je důležité dbát na jejich udržitelnost v dalších letech a také vzít v úvahu finanční náklady na pořízení a následnou údržbu.

Při utváření veřejného prostoru by se měla vytvářet spíše menší uskupení výše zmíněných prvků, rozmístěných po celém veřejném prostoru. Tím dojde k vytvoření jak pobytových míst, tak volného prostoru ke spontánnímu setkávání a konání nejrůznějších akcí. Takovéto skupinky spolu pak budou mnohem lépe fungovat, než soliterně rozmístěné lavičky, autobusové zastávky, kašny a odpadkové koše a další, a budou podporovat shromažďování lidí.

4.5.1 MASARYKOVO NÁMĚSTÍ (KYJOV) X PĚŠÍ ZÓNA SØNDERGADE (HORSENS – DÁNSKO)

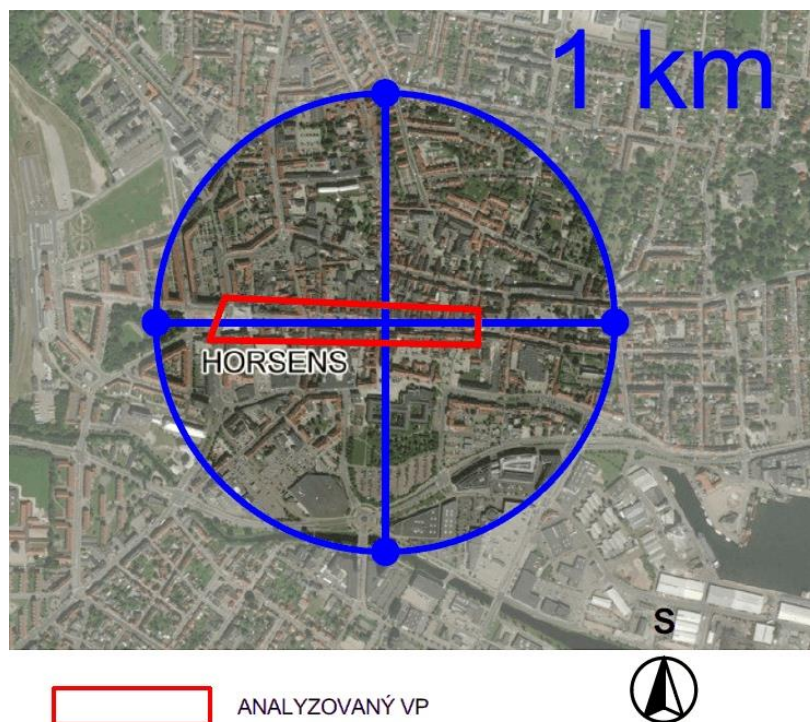
Pro analýzu vybavenosti veřejných prostorů byla vybrána konkrétní místa a to Masarykovo náměstí v Kyjově s rozlohou cca 12 500 m² a hlavní pěší ulice Søndergade v Horsens (Dánsko) s rozlohou cca 13 500 m². Na oba veřejné prostory je povolen vjezd automobilové dopravy a jsou upraveny jako ZÓNY 30. Vzájemné porovnání vyplynulo z podobnosti jejich rozlohy a jejich polohy, jelikož se jedná o centra obou měst, kde se očekává velký pohyb lidí, rozvoj obchodu a života ve městě. Při pohledu na zástavbu obou míst, se jedná o velmi těsnou zástavbu s jasně definovanou hraniční linií.

V obou dvou případech jsou přístupové cesty řešeny ve stejném duchu jako dané veřejné prostory. Na Masarykovo náměstí v Kyjově je možné se dostat ul. Svatoborskou a tř. Komenského nebo z křižovatky ulic Palackého, Dobrovského a Jungmannova. Jak ulice Svatoborská, tak tř. Komenského je vizuálně řešena jako Masarykovo náměstí (stejná úprava komunikace, chodníků, mobiliáře a dopravního značení).

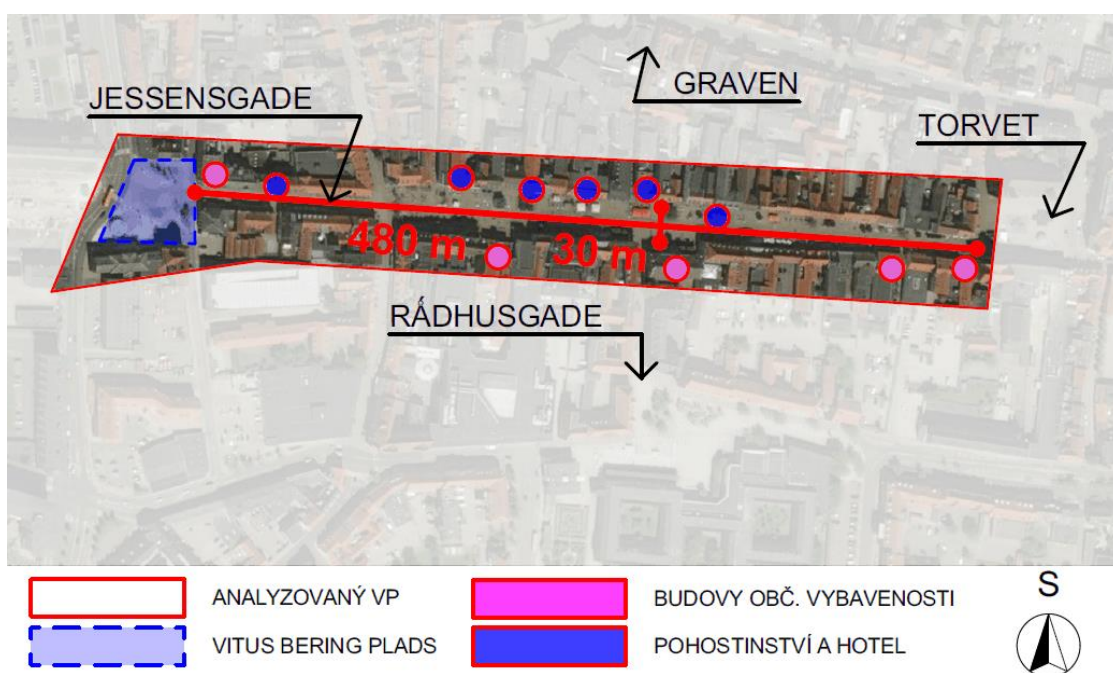
V podobném charakteru je řešen i přístup na pěší zónu Søndergade, která začíná na malém náměstí Torvet, dále pak navazuje na pěší zónu Jessensgade a končí na náměstí Vitus Bering Plads. Všechny přístupové cesty jsou řešeny také jako pěší zóny s omezením dopravy či vjezdem pouze pro dopravní obsluhu a stejným druhem vybavení.



Obr. 20: Masarykovo náměstí, Kyjov [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]



Obr. 21: Pěší zóna Søndergade – dostupnost přilehlého okolí (1 km²) [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]



Obr. 22: Pěší zóna Søndergade [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]

MASARYKOVO NÁMĚSTÍ V KYJOVĚ

POSEZENÍ A LAVIČKY

První a víceméně hlavní místo určené k posezení na Masarykově náměstí se nachází přímo v jeho středu. Lavičky jsou zde uspořádány do půlkruhu okolo kašny, který je otevřený směrem na sever ke kostelu Nanebevzetí Panny Marie. Orientací zády ke komunikaci a parkovišti, tak došlo alespoň k částečné eliminaci hluku z projíždějící automobilové dopravy. Umístění těchto laviček uprostřed náměstí umožňuje výhled na celé náměstí a příjemné docházkové vzdálenosti na každou stranu. Vysázené vzrostlé stromy mezi lavičkami poskytují stín a kolemjdoucí si můžou vybrat, které místo k posezení je jim příjemné a jaký výhled v ten okamžik preferují.

Na travnaté ploše vedle kašny bylo v roce 2019 vybudováno nové moderní posezení, které tak poskytuje ještě více prostoru k relaxaci a travnatá plocha tak získala nové funkční využití.



Obr. 23, 24: Posezení před kostelem – Masarykovo nám., Kyjov – [Zdroj: Vlastní]

Podobné seskupení laviček – do kruhu se nachází na západním konci Masarykova náměstí, před budovou radnice. Uprostřed laviček je Mariánský sloup z konce 20. let 17. stol., který láká návštěvníky k posezení. Další dominantou toho posezení je pak budova renesanční radnice z 16. stol.



Obr. 25, 26: Posezení u Mariánského sloupu před budovou radnice [Zdroj: Vlastní]

Třetí možnost k posezení se nachází vpravo od radnice, před budovou Domu kultury (Obr. 27). Lavičky jsou zde uspořádány ve dvou řadách, otočených čelem k době a mezi nimi byl vybudován malý vodní prvek – kamenná pitná fontána (pítka). Z pozorování vyplynulo, že přednostně jsou využívány lavičky otočené čelem k náměstí a volnému prostoru před radnicí, protože lidé mohou pozorovat okolní dění na náměstí a cítí se tak bezpečněji.

Čtvrtým místem určeným k posezení je uskupení laviček v druhé polovině náměstí, východně od kostela Nanebevzetí Panny Marie (Obr. 28). Zde jsou lavičky uspořádány do půlkruhu na „ostrůvku“ ve tvaru kapky, který je daný zužujícím se půdorysným tvarem náměstí a místní, jednosměrnou komunikací. Na tomto „ostrůvku“ se konají vždy jeden den v měsíci farmářské trhy, tudíž jsou lavičky využívány jak prodejci tak zákazníky.



Obr. 27: Posezení před Domem kultury u pítka
[Zdroj: Vlastní]



Obr. 28: Posezení na tržišti ve tvaru kapky –
východní část nám. [Zdroj: Vlastní]

Dále jsou lavičky rozmístěny rovnoměrně po celém náměstí a to ve vzdálenostech cca 10 m na severní straně a cca po 25 m na jižní straně. Jejich orientace je jak čelem do náměstí, tak čelem k chodníku a výlohám obchodů. Tyto lavičky poskytují možnost k odpočinku kdekoli na náměstí, což je výhodou jak pro důchodce a straší občany, tak pro maminky s malými dětmi.



Obr. 29, 30: Posezení rovnoměrně rozmístěné po stranách nám. [Zdroj: Vlastní]

Konstrukčně jsou lavičky zhotoveny z kombinace dřevěných prvků pro sezení na kovové konstrukci, pevně spojené se zemí. Jak je patrné z fotografií, všechny části konstrukce jsou pravidelně udržovány a natírány, takže dobře odolávají i nepřízní počasí a neodrazují svým vzhledem od využití. Celkový vzhled laviček je sjednocen s ostatními prvky (modrý nátěr kovových částí a hnědý nátěr dřevěných prvků). Co se týká umístění laviček, všechny jsou součástí uskupení dalších prvků (nejčastěji zeleň, veřejné osvětlení, stojan na kola), tak aby posezení bylo příjemné a neodpuzovalo například umístěním odpadkového koše v těsné blízkosti. To může v někom vzbuzovat pocit potencionálního nebezpečí, zápachu a dalších nepříjemných pocitů.

VODNÍ PRVKY

Hlavní vodní prvek se na Masarykovu náměstí v Kyjově nachází přímo v jeho středu a jedná se o kamennou kašnu z roku 1992 ve tvaru pyramidy (Obr. 31). Kašna je umístěna uprostřed náměstí v uskupení laviček, jak bylo zmíněno výše, přímo před vchodem do kostela Nanebevzetí Panny Marie. Je volně přístupná a v parných, letních měsících poskytuje osvěžení pro lidi i zvířata. Kašna bohužel nebyla nikdy z finančních důvodů dokončena, tudíž jí chybí tři bronzové plastiky ještěřů, které měly plnit funkci chrličů a dotvářet tak i zvukový efekt kašny. [29]

Druhým a zároveň posledním vodním prvkem na náměstí je kamenná pitná fontána (tzv. pítka) před Domem kultury (Obr. 32). Toto pítka je hojně využíváno veřejností zejména v letních měsících a při kulturních akcích, které se na náměstí konají. Po technické stránce je pítka dobře řešeno, jelikož má 4 kohouty, ze kterých lze vodu napouštět, tudíž se u něj netvoří fronty. Okolní dlažba byla nahrazena mřížemi a odtokem přebývající vody do kanalizace, čímž je zamezeno tvorbě nevzhledných kaluží, které by případně bránily využití pítka. Fontána byla umístěna vhodně mezi dvěma řadami laviček, takže toto místo má všestranné využití a splňuje podmínky z kapitoly 4.5.



Obr. 31: Kašna ve středu náměstí před kostelem [Zdroj: Vlastní]



Obr. 32: Pítka před Domem kultury [Zdroj: Vlastní]

ZASTÁVKY MHD

Na Masarykově náměstí v Kyjově se nachází jedna zastávka městské hromadné dopravy v každém směru jízdy. Zastávka je výhodně umístěna na vjezdu/výjezdu do/z náměstí před budovou Komerční banky, radnice a Městského úřadu Kyjov. Jak je patrné z fotografií níže, zastávka ve směru jízdy na náměstí (Obr. 33) je tvořena zálivem mimo průběžný jízdní pruh a je označena svislou dopravní značkou č. IJ 4a se symbolem vozidla hromadné dopravy. Pro nevidomé je od přirozené vodící line budovy veden kolmo signální pás, který je ukončen v místě sloupku označníku zastávky. Jako varovný pás zde funguje obrubník z odlišného materiálu, který značí začátek a konec zastávky (Obr. 34).

Stejně tak jako je ukončen signální pás vedoucí k zastávce, je ukončen i signální pás vedoucí od hlavního vchodu do budovy banky. Tento signální pás není ukončen varovným pásem upozorňující na hranici chodníku a vozovky, ale obrubníkem varující na změnu nivelity terénu a tím i zastávku. Toto místo však není uzpůsobeno pro přechod komunikace (snížený obrubník). (Obr. 33)

Obdobně je řešena i zastávka v opačném směru jízdy (směrem ven z náměstí – Obr. 35). Provedena je opět zálivem mimo průběžný jízdní pruh a označena je dopravní značkou č. IJ 4a se symbolem vozidla hromadné dopravy. Pro nevidomé je zde signální pás vedený od linie obrubníku městské zeleně a ukončený je v místě sloupku označníku zastávky. Stejně jako u zastávky v opačném směru jízdy zde není proveden varovný pás, který by vyznačoval délku zastávky, ale pouze obrubník z odlišného materiálu. Výšky nástupních hran jsou cca 0,15 m. Zastávky jsou od průběžných jízdních pruhů odděleny „psychologicky“ rozdílným krytem vozovky.



Obr. 33, 34, 35: Zastávka MHD, Masarykovo nám. Kyjov [Zdroj: Vlastní]

STOJANY NA KOLA

V případě, že na Masarykovo náměstí zavítá cyklista, jeho možnosti pro odstavení svého kola jsou poněkud omezené. První možnost se nachází u vstupu na náměstí ze severní strany, konkrétně před budovou úřadu práce a České pošty (tř. Komenského), kde je možné odstavit až 10 kol.

Další možnost je ve středu náměstí před kostelem Nanebevzetí Panny Marie, kde je možné zaparkovat až 20 kol, poté u vyznačeného místa pro přecházení náměstí je možné odstavit 10 kol na severní straně a 10 kol na jižní straně. Poslední možnost pro zaparkování kola je před budovou Domu kultury a před budovou radnice vždy po 5 kolech a při vstupu na náměstí z jižní strany je možné zanechat 10 kol. U vstupu z východní strany (ul. Svatoborská) se žádné stojany na kola nenachází.

Při bližším pohledu na stojany je evidentní, že jsou uzpůsobeny rozměrem i materiálem tak, aby nedošlo k jejich odcizení, ani jinému poškození. Kola je možné v nich rychle, jednoduše a bezpečně uzamknout, tudíž svou funkci splňují dostatečně. Vzhledově jsou sjednoceny s ostatními prvky (modrý nátěr), jak už bylo ostatně řečeno výše. Jejich údržba je pravidelně zajištěna technickými službami města Kyjova, jako u ostatních prvků vybavení. Jediným nedostatkem snad je jen to, že nejsou rozmístěny například menší stojany po celé ploše náměstí (například na východní polovině není možné kolo nikde uzamknout). Proto je možné vidět kola různě opřená či uzamknutá u laviček a stožárů veřejného osvětlení nebo dopravních značek.



Obr. 36: Stojan na kola, Masarykovo náměstí, Kyjov [Zdroj: Vlastní]

ODPADKOVÉ KOŠE A POPELNÍKY

Odpadkových košů se na Masarykově náměstí nachází cca 40 a jsou rovnoměrně rozmístěny ve vzdálenosti přibližně 10 m po obou stranách náměstí a v blízkosti jednotlivých posezení a laviček. Jsou vyrobeny z kovu a upevněny buď na stožárech veřejného osvětlení nebo na samostatných sloupcích. Vzhledem k četnosti a rozmístění je jejich objem cca 30 l dostačující, což dokazuje i čistota v jejich okolí.

Všechny koše jsou vybaveny popelníky na nedopalky z cigaret. Ten se nachází nahoře na koši, díky čemuž nedochází tak k mísení odpadků a cigaret a je tak zabráněno vzniku požáru z nedopalků. Odpadkové koše jsou vyváženy v pravidelných intervalech jednou týdně nebo podle potřeby Technickými službami Kyjov, které mají na starosti péči o veřejný majetek ve správě města. Jediným shledaným nedostatkem při bližším zkoumání a pozorování je jejich snadné odmontování a malá hmotnost a s tím spojený případný vandalismus a jejich ničení.



Obr. 37, 38: Odpadkové koše s horním popelníkem – Masarykovo nám., Kyjov [Zdroj: Vlastní]

VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Na Masarykově náměstí se nachází 3 typy veřejného osvětlení a to pouliční lampy osvětlující chodníky, klasické osvětlení pozemních komunikací zajišťující dostatečné osvětlení parkoviště a místních komunikací. Posledním typem jsou sloupky s přízemním osvětlením u Mariánského sloupu a historických budov, které poskytují příjemnější a intimnější atmosféru těmto místům.

Pouliční lampy zajišťující osvětlení chodníků a pěších tras (Obr. 39) jsou bezpaticové,²⁶ s výškou cca 4 m. Jedná se o klasické výbojkové osvětlení teplé, žluté barvy, které se rozsvěcí vždy v danou hodinu dle ročního období se setměním a svítí po celou noc až do rozednění. Svítidla díky svému

²⁶ Bezpaticové – stožáry veřejného osvětlení s rozvodnicí umístěnou uvnitř stožáru.

kruhovému tvaru zajišťují rovnoměrné osvětlení do všech stran. Díky krytí cylindrem shora je zamezeno nežádoucímu svícení do oken bytů.

Veřejné osvětlení nad komunikacemi a parkovištěm (Obr. 40) je stejně jako lampy na chodnících bezpatkové s výložníky a výškou cca 10-12 m. U toho osvětlení se jedná o LED světla, z toho důvodu že osvětlují větší plochu a jejich výměna proběhla při rekonstrukci náměstí v letech 2002-2003.

Posledním osvětlením je tzv. slavnostní osvětlení (Obr. 41 a 42), které nasvěcuje renesanční budovu radnice, Mariánský sloup, kostel Nanebevzetí Panny Marie a budovu bývalé zdravotnické školy (tř. Komenského).

Všechny tři druhy osvětlení jsou ze stejného materiálu a ve stejném barevném provedení (modrá), tak aby korespondovaly s ostatním městským mobiliářem (lavičky, odpadkové koše, stojany na kola). Toto osvětlení tak dotváří příjemnou atmosféru a hlavně zajišťuje bezpečný pohyb osob a provoz náměstí ve večerních, nočních a brzkých ranních hodinách.



Obr. 39, 40: Pouliční osvětlení chodníků a komunikace [Zdroj: Vlastní]

Obr. 41, 42: Slavnostní osvětlení budov a hist. monumentů [Zdroj: Vlastní]

ZELEŇ A DROBNÉ KVĚTINY

Zeleň a květinová výsadba se na náměstí nachází poměrně v hojné míře. V současné podobě jak je ji možné vidět dnes, se zde nachází od kompletní rekonstrukce z let 2002-2003 a je pravidelně udržována.

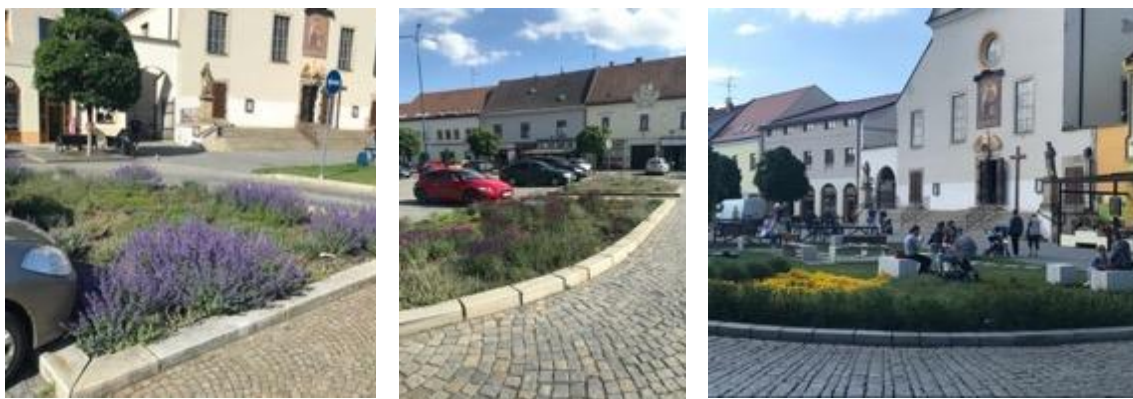
Je zde vysazena převážně solitérní zeleň listnatých stromů – javor babyka, které přirozeně tvoří kulatou korunu a jsou snadno tvarovatelné (Obr. 45). Tyto stromy jsou vysázeny v pravidelných rozestupech a lemují chodník po celém jeho obvodu západní části náměstí (od kašny k radnici). Stromy vhodně umístěné u laviček vytváří příjemná místa k odpočinku a poskytují tak úkryt před sluncem.

Další solitérní zelení jsou habry vysázené mezi lavičkami u kašny uprostřed náměstí a uzavírají tak prostor k posezení a vytváří příjemné prostředí k pobytu (Obr. 43). Stromy svým přirozeným kuželovitým tvarem růstu, také nevyžadují příliš náročnou údržbu během roku. Zpevněná plocha u těchto solitérních dřevin byla upravena a dlažební kostky byly nahrazeny železnými mřížemi, které umožňují zavlažování a snadný úklid spadaneho listí a současně chrání kořeny stromů.



Obr. 43, 44, 45: Udržovaná solitérní zeleň u uměleckých i historických prvků, včetně travnaté plochy a stromů lemujících prostor chodníků [Zdroj: Vlastní]

Původní zpevněné plochy dlažby byly u kašny před kostelem během rekonstrukce náměstí nahrazeny trvalým zatravněním. Jednotlivé předěly mezi chodníkem pro chodce, komunikací a parkovištěm jsou vytvořeny záhony trvalek a menších keřů. Záhony jsou tak velmi nenáročné na údržbu a nevyžadují každoroční obměnu, čímž šetří i rozpočet města. V průběhu jara a léta kvetou a vytváří tak příjemný estetický dojem ve zpevněných plochách.



Obr. 46, 47, 48: Trvalkové záhony okolo parkoviště na náměstí [Zdroj: Vlastní]

Dalším prvkem jsou velkoobjemové, mobilní, betonové květníky s květinami, jež oddělují východní a západní část náměstí a v prostoru kašny pro doplnění výsadby. Ty jsou zde však umísťovány až v letních měsících. Na sloupy veřejného osvětlení jsou v letních měsících zavěšovány konstrukce s květinami, které barevně ožíví pohled náměstím.

Všechny rostliny jsou však v letních měsících závislé na pravidelné závlaze. Ta je jim poskytována technickými službami města Kyjova, které současně zajišťují pravidelnou údržbu a obnovu zeleně.

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Z prvků dopravního řešení na Masarykově náměstí je možné vidět, jak už bylo řečeno v samém úvodu těchto dvou příkladů, zejména dopravní značení upravující rychlost na maximální povolenou a to 30 km/h a upozornění na zvýšený pohyb chodců. Dále se zde nachází dopravní značky upozorňující na přechod pro chodce. Současně je upozornění na přechod pro chodce provedeno i fyzicky a to zvýšením nivelity komunikace v místě přechodů, čímž jsou řidiči donuceni při přejezdu zpomalit a umožní tedy chodcům bezpečný přechod komunikace.

Na náměstí se nachází betonové sloupky které vizuálně oddělují východní a západní část náměstí. V jejich blízkosti byl také po rekonstrukci náměstí v letech 2002-2003 osazena interaktivní informační tabule (Obr. 49), kde je možné zjistit, kde se co ve městě nachází a podobně.



Obr. 49: Betonové sloupky rozdělující náměstí na východní a západní část [Zdroj: Vlastní]



Obr. 50: Dopravní značení na vjezdu z tř. Komenského [Zdroj: Vlastní]

HLAVNÍ PĚŠÍ ZÓNA SØNDERGADE V HORSENS (DÁNSKO)

POSEZENÍ A LAVIČKY

Z pozorování provedeného v období od srpna 2018 do ledna 2019 a z fotografií, lze říci, že na hlavní pěší ulici Søndergade v Horsens (Dánsko) jsou možnosti k posezení velmi malé. Jedno z větších uskupení laviček se nachází ve středu ulice, na křižovatce s ulicemi Rådhusgade a Graven. Jedná se o celkem 8 laviček uspořádaných ve třech řadách, čelně orientovaných na jih, tedy k budově bývalé staroměstské radnice (nynějšího informačního centra). Možné je také využít venkovního posezení u stánku rychlého občerstvení v těsné blízkosti laviček nebo na zahrádkách sousedních restaurací.



Obr. 51: Posezení před budovou radnice [Zdroj: [30]]

Dále jsou lavičky rozmístěny solitérně nebo po dvojicích v celé délce pěší ulice, ve vzdálenosti cca 20-30 m. Většina je jich umístěna podél severní strany ulice, otočené směrem na jih, což může být dáno množstvím slunečního svitu během dne, kterého je zejména v podzimních a zimních měsících velmi málo (cca od 8:00 do 15:00), slunce je velmi nízko a také na to mají vliv klimatické podmínky (častý déšť a silný vítr). U laviček jsou jen zřídka kdy stromy, které by poskytovaly intimnější atmosféru při posezení.



Obr. 52, 53: Posezení rozmístěné na pěší zóně Søndergade [Zdroj: [30]]

Co se týká vzhledu laviček, jde o dřevěné prvky na železné konstrukci pevně spojené se zemí. Z fotografií i provedeného pozorování je patrné, že vlivem velmi časté a intenzivní nepříznivé počasí by si tyto dřevěné prvky zasloužily častější a kvalitnější údržbu, jelikož působí neudržovaným a zašlým vzhledem surového dřeva bez ošetření.

VODNÍ PRVKY

Na ulici Søndergade se nachází pouze jeden vodní prvek a to přímo uprostřed této pěší zóny, před budovou bývalé staroměstské radnice (nynějšího informačního centra) a místem k posezení. Jedná se o umělecké dílo – bronzovou sochu srny pijící vodu, která pochází z roku 1942 a byla zhotovena sochařem Hugem Liisbergem k 500. výročí města. Další vodní prvek se nachází na náměstí Torvet, které je přímo spojené s pěší zónou Søndergade, to je však rozebráno v následující analýze.

Posledním vodním prvkem je fontána před budovou gynekologicko-porodnické kliniky na Vitus Bering Plads. Jedná se o malou fontánu, kde voda tryská přímo z dlažby. Stavba není nijak přesně definována. V okolí fontány se nenachází žádné jiné prvky vybavení, které by vybízely k pobytu.



Obr. 54: Vodní dílo socha pijící srny před budovou radnice [Zdroj: [30]]



Obr. 55: Fontána na Vitus Bering Plads [Zdroj: [30]]

Další vodní prvky, které by přitahovaly pozornost veřejnosti a působily tak jako prvky pro intuitivní shromažďování se na pěší zóně nenachází.

ZASTÁVKY MHD

Přestože je na pěší zónu umožněn vjezd osobní automobilové dopravě i zásobování pro místní obchody a restaurace, není zde zřízena obsluha městskou hromadnou dopravou. Tudíž pokud se lidé chtějí nebo potřebují dostat do centra města, jsou nuceni využít zastávky MHD v okolních ulicích a docházková vzdálenost na pěší zónu je pak okolo 200 m nebo můžou využít vlastního dopravního prostředku (nejčastěji se jedná o kolo).

Chybějící zastávky MHD však můžou být nepraktické a omezující v návštěvě veřejného prostoru pro starší občany a pro občany s omezenou mobilitou. Absence zastávek je dána tím, že v Dánsku je mnohem více populární cyklistická doprava a to jak z ekologického a zdravotního hlediska, tak i z finančního hlediska (velmi drahé jízdné na MHD).

STOJANY NA KOLA

Co se týká stojanů na kola a míst k jejich uzamčení je Søndergade vybavena velmi bohatě. Stojany na kola jsou rozmístěny po celé délce ulice a téměř u každého vchodu do obchodu je možné kolo uzamknout. Jedná se o poměrně malou, avšak bytelnou ocelovou konstrukci, pevně spojenou se zemí, tudíž nehrozí žádný úraz či škody na majetku vlivem například silného větru. Do jednoho stojanu je možné uzamknout až 5 kol a rozmístěny jsou nejčastěji po dvou. Největší množství kol je možné uzamknout uprostřed pěší zóny, tedy před budovou bývalé staroměstské radnice a nynějšího informačního centra a místem pro posezení. Velký počet stojanů je dán velkou popularitou cyklistické dopravy, kterou Dánové využívají při cestách do práce nebo na nákup, ale i ve volném čase, nehledě na aktuální počasí.



Obr. 56, 57: Stojany na kola rozmístěné na pěší zóně Søndergade [Zdroj: [30]]

Žádný z těchto stojanů, ale není krytý proti nepříznivému počasí a vzhledově nejsou stojany sjednoceny s ostatním mobiliářem. Jsou natřeny tmavě šedým nátěrem (černým), tak aby co nejméně narušovaly vzhled ulice.

ODPADKOVÉ KOŠE A POPELNÍKY

Odpadkové koše jsou rozmístěny v celé délce ulice, zejména tedy u laviček a stojanů na kola. Objem odpadkových košů je od 30-50 l, což je dostatečný objem, kdy nedochází k častému přeplnění.



Obr. 58: Typický odpadkový koš umístěný na pěší zóně Søndergade [Zdroj: [30]]

Vzhledově jsou koše velmi podobné jako lavičky, tedy železná nosná konstrukce (někde i s prvky dřevěného opláštění), které však vyžaduje častější údržbu – nátěr. Koše jsou pevně spojeny se zemí a svou konstrukcí jsou tedy odolné proti vandalům.

VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Veřejné osvětlení je na pěší zóně jednotné jak vzhledem, tak konstrukcí. Jedná se o bezpaticové stožáry výšky cca 4 m, na kterých jsou pevně navařeny 3 kopulovité osvětlení na výložnicích. Světla jsou shora kryta cylindrem, takže je zabráněno svícení do vrchních pater budov a světla tak svítí pouze do prostoru kolem kde je potřeba. Veřejné osvětlení je rozmístěno pravidelně po celé délce pěší zóny, střídavě po obou jejích stranách. Historická budova bývalé radnice ani jiné budovy a historické či umělecké prvky však nejsou nijak slavnostně nasvíceny.



Obr. 59: Veřejné osvětlení lemující celou pěší zónu Søndergade [Zdroj: [30]]

Konstrukčně je osvětlení jednotného charakteru, tak aby nedošlo k jeho poškození. Estetická funkce není nijak narušena, jelikož osvětlení svým vzhledem (šedý nátěr), zapadá do celkového prostoru. Nekoresponduje však s ostatními prvky mobiliáře.

ZELEŇ A DROBNÉ KVĚTINY

Zeleň je na pěší zóně Søndergade zastoupena velmi málo, navzdory tomu, že klimatické podmínky jsou tu velmi vhodné pro přirozený výskyt rostlin. Nachází se zde pouze soliterně vysazené listnaté stromy, které přirozeně vytváří kulovitou korunu. Rozmístěny jsou pravidelně v celé délce ulice, střídavě s veřejným osvětlením. Dochází tak k optickému rozdělení dopravního prostoru pro automobily a pohyb chodců či předzahrádky. Z fotografií je patrné, že stromy jsou poměrně mladé a jsou vysazeny v kovových ochranných „klecích“, které zabraňují ničení kmenů. Zpevněné plochy okolo stromů byly částečně upraveny, a byl u nich vytvořen prostor pro zasakování vody ke kořenovému systému.



Obr. 60, 61: Soliterní zeleň rozmístěná po pěší zóně Søndergade [Zdroj: [30]]

Ve středové části pěší zóny je umístěna mobilní květinová výzdoba ve velkoobjemových květnících, které zvyšuje estetickou funkci toho prostoru. Květiny jsou však ve stejně malé počtu jako vysázené stromy.

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Dopravní řešení na pěší zóně Søndergade je upraveno dopravními značkami na vjezdu u náměstí Torvet a to konkrétně omezením rychlosti na maximální povolenou 30 km/h a vyznačením začátku a konce pěší zóny s povolením vjezdu automobilů. Přestože výjezd je možný i na jiných ulicích, volný vjezd je pouze od náměstí Torvet. To je v ostatních ulicích upraveno dopravní značkou zakazující vjezd nebo mechanismem zajišťujících sloupků/zábran na dálkové ovládání.

Jak už bylo zmíněno pěší zóna je ohraničena sloupky zabraňující vjezd automobilové dopravy. Tyto sloupky jsou osazeny na začátku přilehlých ulic vedoucích na pěší zónu Søndergade, přičemž některé pevné sloupky byly nahrazeny pohyblivými umožňující vjezd s povolením.



Obr. 62: Dopravní řešení na vjezdech na pěší zónu Søndergade [Zdroj: [30]]

Po celé ulici jsou osazeny turistické značky pro chodce, které usnadňují orientaci v prostoru či informativní značky (například směrovky veřejného WC). Je zde funkční telefonní budka či elektronické billboardy, které však do historického centra příliš nezapadají a narušují tak celkový dojem z prostoru.

POROVNÁNÍ A ZHODNOCENÍ

Jak již bylo popsáno výše, v úvodu toho srovnání z hlediska vlivu prvků mobiliáře veřejných prostorů na jejich funkčnost, konkrétní veřejné prostory byly vybrány zejména pro svoji téměř totožnou rozlohu a pro to, že se jedná o hlavní veřejné prostory daných měst, čímž se předpokládá i velká koncentrace a pohyb osob.

O Masarykovu náměstí v Kyjově lze říct, že i přes to, že jeho velkou část zabírá parkoviště, tak vzhledem k ucelenému vzhledu a provedení všech prvků mobiliáře působí velmi estetickým dojmem. Prvky městského mobiliáře jsou provedeny v seskupeních, tak aby poskytovaly lepší podmínky pro jejich využívání. Současně jsou jednotlivé prvky mobiliáře rozmístěny po celé ploše náměstí, tak aby lidé při potřebě je využít (např.: lavičky, odpadkové koše, stín atd.) nemuseli překonávat velkou vzdálenost a bylo to pro ně pohodlné. Jak už bylo řečeno, všechny prvky jsou materiálovým i barevným provedením totožné a působí tak jednotným dojmem.

Z výše popsaného a přiložených fotografií je patrné, že prostor pěší zóny Søndergade (Horsens) je řešený o něco hůře. Prostor neposkytuje příliš místa k pobytu a zastavení. Mobiliář není rozmístěn příliš vhodně, tudíž ani sám o sobě svým poměrně solitérním a nekompaktním umístěním nevybízí k návštěvě a jeho využití. Vzhledem k celkové rozloze a délce ulice (téměř 500 m), by bylo vhodnější pravidelné rozmístění všech prvků a navýšení jejich počtu tak, aby nebyly mezi jednotlivými prvky velké vzdálenosti. Jelikož se jedná o prostor s historickou funkcí, větší pozornost by si jistě zasloužily umělecké a vodní prvky, které by přilákaly širokou veřejnost.

Vzhledem k tomu, že Masarykovo náměstí (Kyjov) prošlo v letech 2002-2003 kompletní rekonstrukcí, včetně výměny nestabilního podloží a pokládky nového povrchu komunikace, byl také obnoven původní tvar východní části náměstí. To svým tvarem kapky připomíná původní tržiště. Při rekonstrukci byl obměněn i kompletní mobiliář. Z hlediska údržby, která je prováděna pravidelně technickými službami města Kyjova, je jejich stav velmi dobrý.

Při srovnání kvality provedení a estetické funkce mobiliáře Masarykova náměstí (Kyjov) a mobiliáře na Søndergade (Horsens) je rozdíl markantní. Na pěší zóně není ucelený ani vzhled, ani materiál mobiliáře. Nutnost změny pěší zóny zaznamenalo jak vedení města Horsens, tak i místní obyvatelé a v zimě 2019 byla zahájena kompletní rekonstrukce ulice od Vitus Bering Plads až po náměstí Torvet včetně. Při rekonstrukci bude kompletně obnoven mobiliář, sjednocen jeho vzhled a především navýšen jeho počet. Zejména pak bude vysazena nová zeleň, která oživí celou ulici, poskytne lepší mikroklima ve městě a hlavně zpomalí silný vítr. Stejně tak bude ve velké míře doplněna květinová výsadba. Po rekonstrukci bude pěší zóna oživena také novým vodním prvkem – „The Source“ - vyvýšená plocha 60 m², kde z 11 trysek na

povrchu bude tryskat voda. Vznikne tak prostor pro posedávání a hru. K větší bezpečnosti přispěje obnova a rozšíření veřejného osvětlení po celé ulici. Další změnou pak bude vyloučení automobilové dopravy, kromě nutné obsluhy. Rekonstrukce má být dokončena v zimě 2020. Velkou změnu k lepšímu dokládají vizualizace nového vzhledu pěší zóny níže. [31] [32]



Obr. 63, 64: Vizualizace rekonstrukce pěší zóny Søndergade [Zdroj: [31]]

Velmi významnou roli na Masarykově náměstí (Kyjov) má i princip hraniční linie, kde ucelená zástavba, spolu s prvky zeleně poskytuje prostor pro zastavení a případně úkryt před nepřízní počasí. Stejně tak byla při utváření toho prostoru využita funkce urbanistických a kompozičních os, které byly dodrženy a zvyšují estetickou hodnotu prostoru.

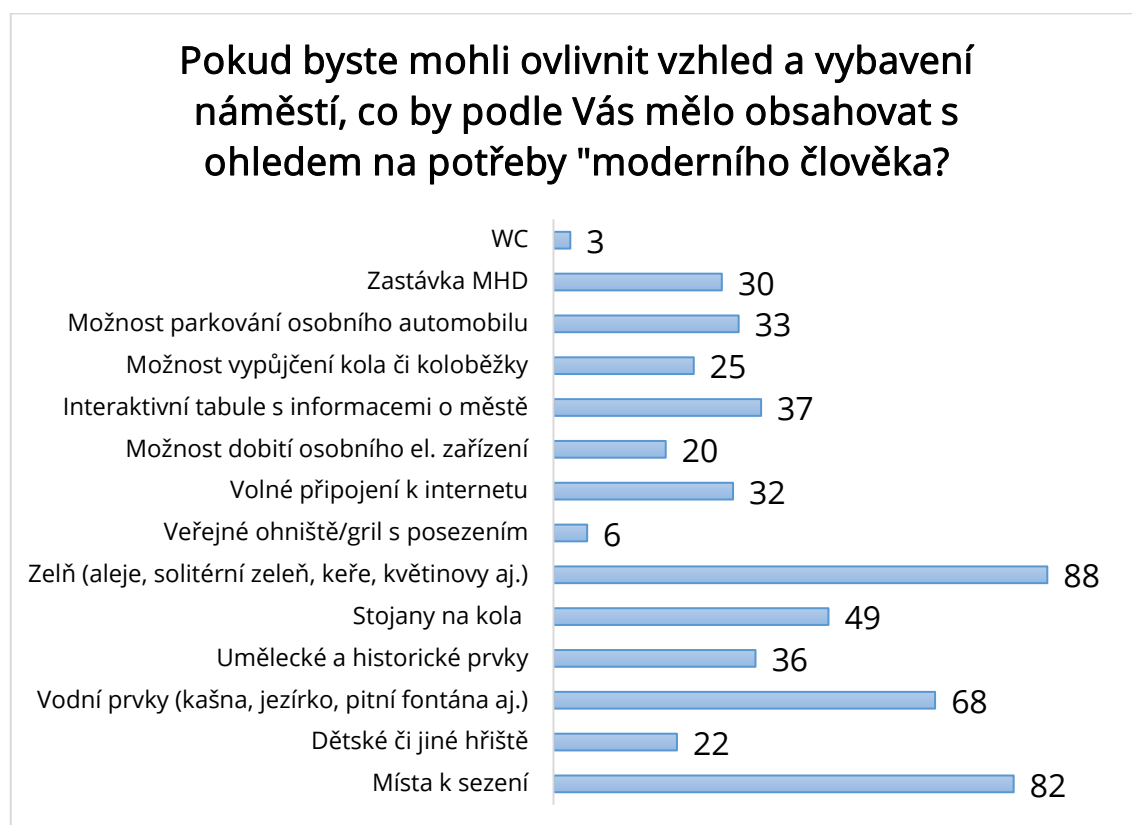
Podobně významnou roli urbanistické a urbanizační osy plní i ulice Søndergade (Horsens), která spojuje východní obydlenu část města u fjordu se západní rozvíjející se částí města a vlakovým nádražím. Ulice také kopíruje pobřeží a hlavní dopravní tah městem. Doposud není naplno využit potenciál tohoto místa, což by se po rekonstrukci mělo změnit. Po dokončení rekonstrukce bude splněn princip hraniční linie dostupných vzdáleností, kde budovy a prvky vybavení budou poskytovat možnosti k zastavení a pozorování okolního života. Zejména pak bude podpořen genius loci pěší zóny s lidským měřítkem.

CELKOVÉ SHRNUÍ A VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

Tato analýza je zaměřena na problematiku vybavenosti veřejných prostorů a jejich využití veřejností. V kapitole 4.5 je popsáno vybavení, které je možné do veřejného prostoru umístit pro zvýšení návštěvnosti.

V dotazníkovém šetření, provedeném v Kyjově a kterého se zúčastnilo 100 respondentů, bylo u jedné z otázek – *Co by podle nich mělo náměstí nebo veřejný prostor obsahovat s ohledem na potřeby moderního člověka*, zjištěno následující.

V odpovědích převažovala zeleň (88 odpovědí), místa k sezení (82 odpovědí), vodní prvky (68 odpovědí) a stojany na kola (49 odpovědí). Dále by 32 respondentů ocenilo volné připojení k internetu, možnost dobítí elektronického zařízení (20 odpovědí), veřejné WC (3 odpovědi) nebo možnost dobítí elektromobilu či elektro kola, jelikož tato možnost se na náměstí zatím nenachází.



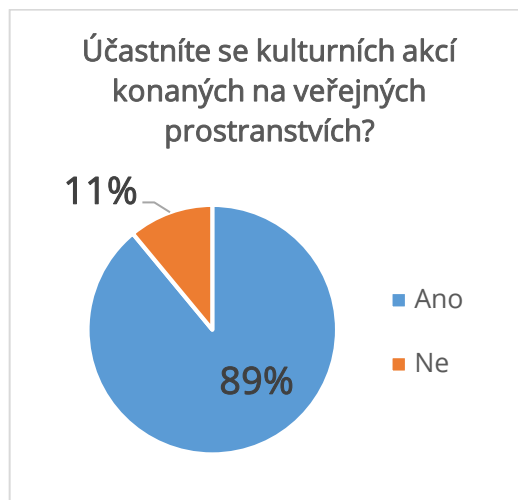
Graf 2: Mobiliář VP s ohledem na potřeby "moderního" člověka dle preferencí obyvatel města Kyjova
[Zdroj: Vlastní]

Z výše provedených analýz veřejných prostorů, pořízených fotografií a porovnání s výsledky dotazníkového šetření lze říct, že vybraný veřejný prostor v České republice – Masarykovo náměstí v Kyjově tyto kvality splňuje, čímž splňuje podmínku funkčnosti veřejných prostorů. Náměstí v jeho současné podobě je hodnoceno kladně. Rekonstrukcí v letech 2002-2003 došlo tak ke zvýšení kvalit obou náměstí a přilákání více uživatelů to

těchto prostorů. Což dokládá i další výsledek z dotazníkového šetření, kde 77 dotazovaných ze 100 odpovědělo, že jejich návštěvu ovlivní vybavení veřejných prostorů (Graf 3). Současně 89 respondentů ze 100 odpovědělo, že se účastní kulturních akcí, konaných na veřejných prostranstvích (Graf 4). Tento fakt dokazuje nutnost udržování a kvalitu veřejných prostorů, pro to aby stále lákaly veřejnost se těchto akcí účastnit.



Graf 3: Vliv vybavení VP na jeho návštěvnost
[Zdroj: Vlastní]

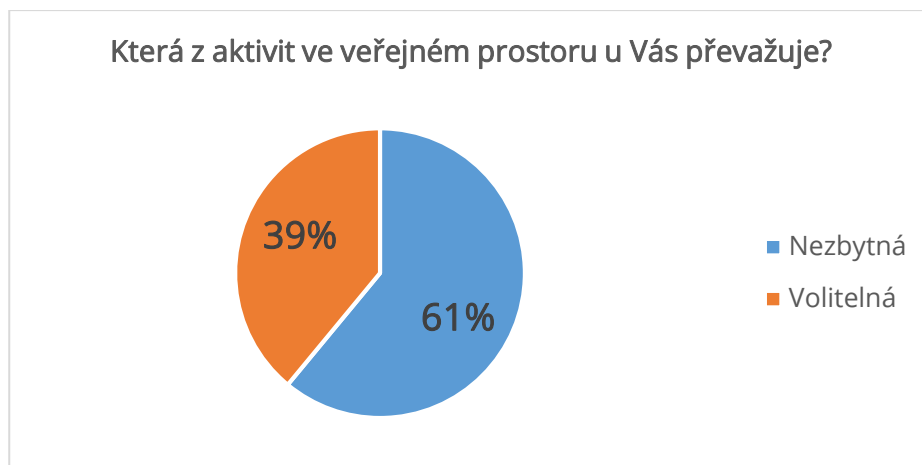


Graf 4: Účast na kulturních akcích na VP
[Zdroj: Vlastní]

U veřejného prostoru Masarykova náměstí v Kyjově se potvrdila teorie Gehla o aktivitách ve veřejných prostorech rozebírané v kapitole 3. Z níže uvedeného grafu je patrné, že v dotazníku 71 dotázaných využívá náměstí pro obě varianty aktivity (Graf 5). To dokazuje, že nezbytné aktivity generují volitelné aktivity a naopak, a vypovídají tak o funkčním veřejném prostoru a životě ve městě. Z dotazníku však vyplynulo, že u 61 % dotazovaných převažují ve veřejném prostoru právě nezbytné aktivity (Graf 6).



Graf 5: Aktivity ve veřejném prostoru, Kyjov [Zdroj: Vlastní]



Graf 6: Převažující aktivity ve VP, Kyjov [Zdroj: Vlastní]

Odpovědi z grafu č. 6 byly roztříděny podle pohlaví, věku a bydliště respondentů v závislosti na tom, která z aktivit u nich převažuje do následujících tabulek.

Jste muž nebo žena?

	Nezbytná	Volitelná	Celkem
Muž	27	17	44
Žena	34	22	56
Celkem	61	39	100

Tabulka 1: Aktivity ve VP dle pohlaví respondentů, Kyjov [Zdroj: Vlastní]

Bydlíte v Kyjově?

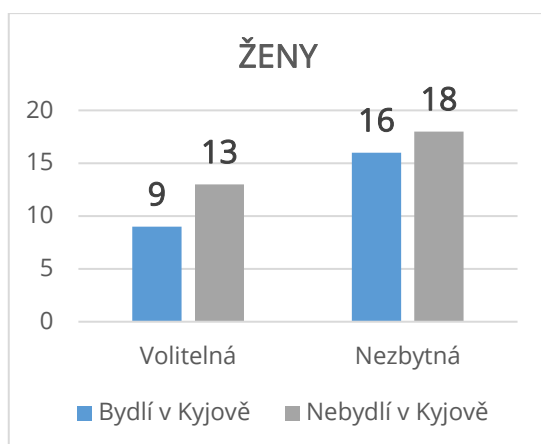
	Nezbytná	Volitelná	Celkem
Ano	33	21	54
Ne	28	18	46
Celkem	61	39	100

Tabulka 2: Aktivity ve VP dle bydliště respondentů, Kyjov [Zdroj: Vlastní]

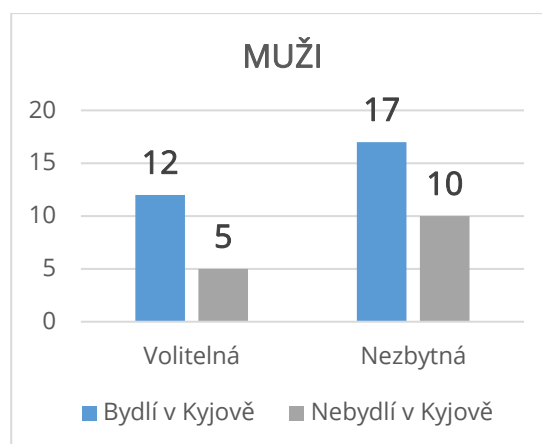
Kolik je Vám let?

	Nezbytná	Volitelná	Celkem
15-20	8	4	12
21-30	17	20	37
31-40	10	6	16
41-50	12	5	17
51-60	11	4	15
61 a více	3	0	3
Celkem	61	39	100

Tabulka 3: Aktivity ve VP dle věkových kategorií dotazovaných, Kyjov [Zdroj: Vlastní]



Graf 7: Aktivita dotázaných žen ve VP, Kyjov
[Zdroj: Vlastní]



Graf 8: Aktivita dotázaných mužů ve VP, Kyjov
[Zdroj: Vlastní]

Z tabulek č. 1 a 2 byly sestaveny grafy č. 7 a 8, ze kterých vyplývá, že:

- Na základě bydliště:
 - o Veřejné prostory v Kyjově navštěvují s mírnou převahou respondenti bydlící v Kyjově,
 - o U respondentů nebydlících v Kyjově převažují více aktivity žen
 - o U mužů převažují spíše aktivity, těch kteří bydlí v Kyjově
 - o U žen jsou aktivity ve veřejném prostoru vzhledem k bydlišti v zásadě vyrovnané.
- Na základě pohlaví – u žen i mužů převažují aktivity nezbytné.

Z tabulky č. 3 vyplývá, že na základě věkového rozdělení převládají také spíše nezbytné aktivity nad volitelnými. Pouze u respondentů ve věku od 21 do 30 let jsou aktivity vyrovnané s mírnou převahou volitelných. Tyto rozdíly jsou založené na rozdílných potřebách uživatelů veřejného prostoru a jejich nárocích (kapitola 4.2.1). Z tohoto důvodu je vhodné věnovat pozornost všem skupinám a věkovým kategoriím a zaměřit se na jejich rozdílné potřeby, tak aby byly aktivity ve veřejném prostoru více vyrovnané.

Závěrem k této kapitole lze tedy říct, že provedenými analýzami se potvrdila původní teorie o důležitosti prvků mobiliáře města a jejich nezbytnosti v prostoru. Výsledky analýzy veřejných prostorů v Horsens ukazují jednotlivé nedostatky a současná rekonstrukce, která právě probíhá by je měla zcela vyřešit a povýšit historické prostory centra města na vyšší úroveň. Výsledky z dotazníkového šetření provedeného v Kyjově lze použít i na prostory v Horsens, kde se také potvrdí důležitost umístění mobiliáře v prostoru a jeho kvalitní a pravidelnou údržbu. Finální podobu prostorů po rekonstrukci však bude možné hodnotit až po jejím dokončení, předpoklady ke zvýšení kvality náměstí i pěší zóny jsou z dostupných materiálů však zatím velmi dobré.

5 LIDSKÉ MĚŘÍTKO

Obecně „měřítko“ vyjadřuje poměr velikostí. V souvislosti s veřejným prostorem se pak hovoří o poměru velikostí objektů vůči člověku a vzniká tedy pojem tzv. lidské měřítko. Tento pojem lze popsat také jako snahu vytvářet příjemné měřítko a proporce odpovídající člověku a jeho zvyklostem.

Jak již bylo zmíněno v předešlých kapitolách, s nástupem modernismu ve 20. století a rozvojem automobilové dopravy došlo k úbytku pozornosti kladené veřejným prostorům a chodcům. Snaha vytvářet ve městě lidské měřítko byla potlačena a veškerý zájem se přeorientoval z veřejného prostoru jako celku na jednotlivé budovy. Obyvatelům měst využívajícím veřejné městské prostory tak vznikly nemalé překážky – omezený prostor pro pohyb, hluk, znečištění a celkově došlo ke zhoršení podmínek pro volný pohyb lidí. Městské prostory byly přehlíženy, sociální a kulturní funkce města se ocitla v ohrožení a celkově se omezil přirozený městský život. [13]

V posledních desetiletích však došlo k výrazné změně a mnoho urbanistů se začalo věnovat tomu, jak obnovit život ve veřejných prostorech, vytvořit lepší podmínky pro chodce i cyklisty a zkvalitnit městský život. Při pohledu do historie lze říct, že dostupnost a kompaktnost veřejných prostorů popsanych v kapitole 4 je jedním z důležitých funkčních prvků města. [13]

5.1 LIDSKÉ SMYSLY

Lidské měřítko a plánování měst je neodmyslitelně spjata s lidskými smysly, mezi které patří zrak, sluch, čich a hmat. Chůze člověka je založena na pomalém pohybu vpřed. Tomuto jsou také uzpůsobeny smysly člověka, které jsou orientovány čelně.

Při vzájemném kontaktu lidí hraje důležitou roli vzdálenost. Zhruba na vzdálenost 100 m je člověk schopen rozlišit osoby – tzv. *společenské zorné pole*. Zhruba na 70 m lze rozpoznat pohlaví, věk a činnost dané osoby. Od 50–70 m je možné rozeznat známé osoby, barvu vlasů či řeč těla. S větším přiblížením je možné rozeznat obličejové rysy, emoce. Ze vzdálenosti 50-70 metrů lze slyšet volání, od cca 35 m vzdálenosti lze slyšet jednostranný monolog a ze vzdálenosti cca 20 m lze vést rozhovor. Opravdová komunikace však vzniká až na vzdálenost cca 7-10 m. Se zkracující se vzdáleností se také zapojují i další smysly jako je čich, rozpoznání teploty nebo hmat. [13]

Limit 100 m vzdálenosti se používá u kulturních a sportovních akcí (vzdálenost od jeviště, středu hřiště). Z výše uvedených vzdáleností jednotlivých vjemů je zřejmé, že by veřejné prostory a náměstí neměly mít větší plochu než 10 000 m², aby osoba na jednom konci prostranství měla přehled o tom, co se děje na druhém konci. Ve většině případů u ploch rozlohy větší než 10 000 m² a tedy i na vzdálenostech větších jak 100 m

dochází ke ztrátě zájmu o to, co se na druhé straně prostranství děje. Lidé totiž nejsou schopni rozlišovat detaily. [13]

Nám. Svobody (Bzenec) X Masarykovo nám. (Kyjov) X nám. Míru (Vracov)

Na obrázcích 65, 66 a 67 jsou příklady náměstí, které splňují princip lidského měřítka vzhledem k lidským smyslům a horizontálnímu zornému poli. První náměstí – **nám. Svobody (Bzenec)** tento princip splňuje v obou směrech svou délkou, šířkou (150x40 m) i výškou zástavby (max. 2 NP + podkroví). Druhé náměstí – **Masarykovo nám. (Kyjov)** splňuje šířkou lidské měřítko (320x40 m – rozdělením nám. na 2 poloviny (východní a západní) se docílilo splnění této podmínky v obou směrech) a současně i výškou zástavby (max. 2 NP + podkroví). Třetí náměstí – **nám. Míru (Vracov)** splňuje princip lidského měřítka pouze svou šířkou (35 m) a výškou zástavby (max. 2 NP + podkroví). Lidské měřítko je zde narušeno délkou náměstí – 800 m a soustředěním pozornosti na dopravu místo na lidi ve veřejné prostoru.



Obr. 65: Nám. Svobody, Bzenec – splněné podmínky lidského měřítka [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]

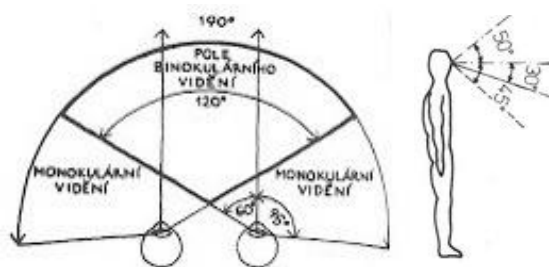


Obr. 66: Masarykovo nám., Kyjov – částečně splněné podm. lidského měřítka (délka) [Zdroj: [19], Zprac.: Vlastní]



Obr. 67: Nám. Míru, Vracov – nesplněné podmínky lidského měřítka (délka) [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]

Nejrozvinutějším smyslem člověka je zrak, především horizontální zorné pole. Zorné pole člověka zpravidla dosahuje 120°, tedy 60° na každou stranu – binokulární vidění. V tomto prostoru je člověk schopen vnímat okolí a reagovat na něj. Periferním viděním je člověk schopen vidět prostor v úhlu cca 190°. Je nutné se zaměřit i na vertikální zorné pole, které není zdaleka tak vyvinuté. To souvisí s výškou okolních budov. Člověk je schopen sklopit svůj zrak o 70–80° pod horizont, ale jen 50–55° nad horizont, což je limitující v pohledu nahoru a dochází tak k ovlivnění celkového pocitu z veřejného prostoru. Při pohybu ve veřejném prostoru je člověk schopen vnímat prakticky jen dění v úrovni přízemí budov – parter.



Obr. 68: Horizontální a vertikální pole člověka [Zdroj: [33]]

Ze 100 m vzdálenosti člověk může pozorovat pohyb ve druhém patře budov. Pokud člověk chce pohlédnou výše, je nutné mít větší odstup. Při pozorování pohybu ve veřejném prostoru z výškové budovy, je člověk limitován 4–5 patrem budovy. Z této výšky možné rozeznat pohyb či hovor. Pokud se člověk nachází v 5. patře a výše, jeho kontakt s veřejným prostorem se zcela ztrácí a není již součástí městského života. [13]



Obr. 69: Kontakt mezi budovou a veřejným prostorem [Zdroj: [13]]

5.2 ROZTŘÍŠTĚNÉ – AUTOMOBILOVÉ MĚŘÍTKO

Opakem lidského měřítka je tzv. automobilové měřítko, které je uzpůsobeno na větší rychlosti. Při jízdě autem rychlostí 50 nebo 100 km/h, člověk ztrácí možnost vnímat details. Z tohoto důvodu je nutné přizpůsobit prostor, vytvořit velké a přehledné prostory, zvětšit signály, tak aby je řidiči zaznamenali. Budovy jsou vnímány jako velké, jednolitě celky. Pro chodce v takovémto prostoru vznikají nepříjemné pocity, docházkové vzdálenosti zcela zanikají, vznikají překážky, hluk, nebezpečí a prostor se stává pro pěší nezajímavým a nudným. [13]

Příliš rozlehlé prostory lze opticky zmenšit umístěním sloupků, alejí, stromořadí nebo jiných prvků vytvářejících nové optické hranice ve vzdálenostech 100 m. [13]

6 VEŘEJNÝ PROSTOR A JEHO PROMĚNA V ČASE

Funkční model užívání veřejného prostoru se během historie neustále mění. Navzdory odlišnostem lze definovat tři funkce, kterým město sloužilo vždy. Město vždy fungovalo jako místo shromažďování, obchodu a dopravy.²⁷ [16]

Při pohledu do historie je patrné, že po celou dobu fungoval městský prostor jako shromaždiště pro setkávání obyvatel na mnoha úrovních. Lidé se zde potkávali, vyměňovali si informace, obchodovali, sjednávali dohody, provozovali pouliční umění a trhy. Konaly se zde veřejné oslavy, průvody, korunovace ale i veřejné tresty či jiné důležité události. [13] [16]

Tuto podobu si veřejný prostor přenesl i do 20. století až do nástupu modernismu a automobilového průmyslu. *Dominantní plánovací ideologie vyloučily městský prostor a městský život označili za přežitý a nepotřebný.²⁸* Plánování měst se podřídilo automobilové dopravě. Po 2. sv. válce byl městský život vytlačen a pěší doprava byla upozaděna. Funkce tržiště se také změnila. Obchod a služby se přesunuly do jednoho místa na okraj města, kde později začala vznikat velká nákupní centra. [13] [16]

K největšímu zpomalení rozvoje automobilové dopravy došlo v období ropné krize v 70. letech 20. stol., což způsobilo zvýšení zájmu o cyklistiku a hromadnou dopravu. V posledních několika desetiletích se však zájem o veřejný prostor a městský život rapidně zvyšuje jako reakce na dřívější omezené možnosti pohybu a činností lidí ve městě. Z tohoto důvodu se mnoho měst snaží své veřejné prostory upravovat a zvelebovat, aby byly pro obyvatele a návštěvníky co nejatraktivnější. [16]

Lidé mají neustále potřebu se setkávat, což bylo možné pozorovat v době pandemie korona viru Covid-19, kdy byl vládou ČR omezen volný pohyb osob na veřejnosti. Byly zrušeny všechny kulturní, sportovní a jiné akce. Pokud je lidem odebrána některá z jejich svobodných činností, uvědomí si, o co vlastně v ten moment přišli a hledají nové možnosti. Přestože každý chápal důležitost těchto opatření, lidé začali hledat jiné způsoby jak trávit svůj čas. Nejčastěji to byly výlety do přírody. Lidé postrádali kontakt s okolím, dětem scházela možnost hrát si a objevovat. Veřejný život zcela utichl a z veřejných prostorů se stala „místa duchů“. Místa k posezení, parčíky i hřiště byla liduprázdná, kavárny a restaurace byly nuceny uzavřít svůj běžný provoz.

²⁷ [16] GEHL, Jan a Lars GEMZØE. *Nové městské prostory*. Šlapanice: ERA, 2002. ISBN 80-865-1709-8. str. 10.

²⁸ [13] GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, 2012. ISBN 978-80-260-2080-6. str. 26.

Volný pohyb lidí je základ pro živé město. Bez veřejných prostorů by město nebylo městem a postrádalo by jednu ze svých nejdůležitějších funkcí. *Dánský architekt Gehl to shrnuje jednoduše: Zatímco dříve člověk veřejný prostor navštěvovat musel, dnes je to věcí jeho volby a záliby. Veřejné prostory proto o jeho přízeň musejí usilovat, musejí být atraktivní.*²⁹ [4]

6.1 ATRAKTIVITA VEŘEJNÉHO PROSTORU

Existuje nespočet způsobů, jak vytvořit atraktivní veřejný prostor. Některé byly popsány v kapitole 4, z níž vyplývá, že základem pro úspěšný veřejný prostor je kombinace všech faktorů. V první řadě je důležité vhodně skloubit urbanistické a sociální faktory, tak aby byl podpořen *genus loci* místa společně se zvýšením celkové hodnoty prostoru. K zatraktivnění veřejných prostorů lze využít také ekonomické faktory, vytvořením například nových pracovních míst, otevření nových podniků a přilákání nových návštěvníků. S atraktivitou veřejných prostorů souvisí také jejich vybavení popsané v kapitole 4.5. Jak už bylo uvedeno a z dotazníkového šetření vyplynulo, vybavení veřejných prostorů a jeho kvalita má velký vliv na návštěvnost daného prostoru. Z toho lze odvodit, že funkční, kvalitní a vhodně umístěný mobiliář má velký vliv na jeho atraktivitu a schopnost přilákat veřejnost.

Atraktivitu veřejného prostoru lze zvýšit užitím lidského měřítka (kapitola 5) a vytvářením živého města v úrovni očí. Vzhledem k tomu, že lidé vnímají okolní prostor především zrakem, je důležité klást důraz na vytváření zrakových podnětů v zorném poli člověka. Umístěním zajímavých podnětů v prostoru se dosáhne lepšího zážitku pro člověka. Zrak člověka je zpravidla upoután detaily, intenzivními vjemy, užitými materiály a s tím spojenými terénními úpravami, pestrými fasádami a hraničními liniemi.

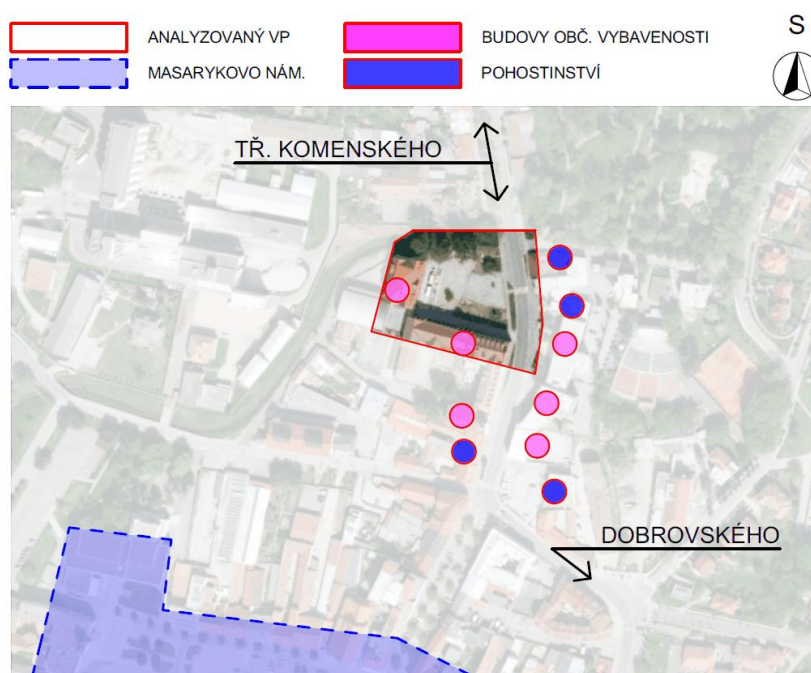
K vidění je nespočet příkladů veřejných prostorů, které jsou zanedbané, neudržované nebo nevyužívané a obecně postrádají jakýkoli smysl. Vznikají tak iniciativy jedinců nebo skupin pro obnovu a vdechnutí nového života těmto prostorům. Typické pro tyto úpravy je úsilí s jasnou vizí, kde dochází ke kombinaci různých témat. Nejčastěji se jedná o dopravu, její bezpečnost a změnu, lidské zdraví, snížení hluku a znečištění, životní prostředí a posílení role města jako místa pro svobodné setkávání. *Ve městech, kde se vize a politická vůle spojily, můžeme vidět zajímavou změnu. V těchto městech se žije stále lépe.*³⁰ [16]

²⁹ [4] *Veřejný prostor, veřejná prostranství: sborník z konference AUÚP, Znojmo 21.-22.11.2013*. 1. vydání. Brno: Ústav územního rozvoje, 2013. ISBN 978-80-87318-27-0. str. 21.

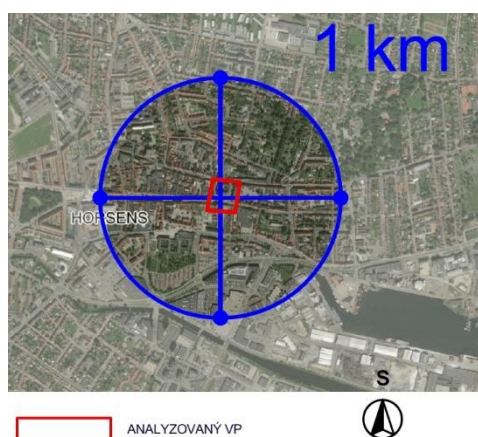
³⁰ [16] GEHL, Jan a Lars GEMZØE. *Nové městské prostory*. Šlapanice: ERA, 2002. ISBN 80-865-1709-8. str. 19.

6.1.1 NÁMĚSTÍ HRDINŮ (KYJOV) X NÁMĚSTÍ TORVET (HORSENS – DÁNSKO)

Pro hodnocení proměny veřejných prostorů a jejich atraktivitu byly vybrány dva příklady ke srovnání – náměstí Hrdinů v Kyjově a zahraniční příklad – náměstí Torvet v Horsens (Dánsko). Byly vybrány z důvodu podobné rozlohy, tvaru a polohy v rámci centra obou měst. Obě místa se nachází v blízkosti prostorů analyzovaných v kapitole 4.5.1 a jsou s nimi spojeny urbanizační a urbanistickou osou. Oba prostory se nachází u významných historických a občanských budov, pravidelně navštěvovaných veřejností. Společné pro ně je také to, že buď prošly, nebo právě procházejí významnou revitalizací a rekonstrukcí, která celkově změní jejich charakter a atraktivitu.



Obr. 70: Nám. Hrdinů, Kyjov – návaznost na okolní zástavbu [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]



Obr. 71, 72: Nám. Torvet, Horsens – návaznost na okolní zástavbu [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]

NÁMĚSTÍ HRDINŮ V KYJOVĚ

Veřejný prostor lichoběžníkového tvaru je vymezený komplexem školních budov, řekou Kyjovkou a třídou Komenského, která navazuje na Masarykovo náměstí. V těsné blízkosti náměstí se nachází budova finančního úřadu, poliklinika, knihovna a Městský park. V letech 2016-2018 zde proběhla velmi zdařilá revitalizace tohoto veřejného prostoru.

Před revitalizací mělo náměstí po několik desetiletí neměnnou podobu. Jednalo se o parčík s původně vysázenou zelení, která za několik desítek let dosáhla takové výšky, že bránila průchodu světla do budovy školy. Tento prostor neměl žádné využití ani školou, ani širokou veřejností.

Základem projektu revitalizace bylo otevření celého prostoru a vytvoření příjemného místa k pobytu, současně s obměnou a doplněním veřejného mobiliáře. Projekt byl proveden v několika etapách v průběhu let 2016-2018. V jedné z etap byla provedena rekonstrukce místní příjezdové cesty k budovám školy a chodníků. Původní byl již nevyhovující jak technicky, tak vizuálně. Chodník okolo budovy byl zcela zrušen a komunikace tak byla rozšířena na celou šířku cca 2,5 m. [34] [35]

Celkovou revitalizací byl parter náměstí byl rozdělen na 2 přibližně stejně velké poloviny, kde v jedné části byl vytvořen shromažďovací prostor s nepravidelným podiem pro konání nejrůznějších akcí, který škole doposud chyběl. Za podiem vznikla tzv. promenáda – široký chodník tvořící nejkratší spojení tř. Komenského a zadní komunikace za školou vedoucí k Masarykovu náměstí. Celá promenáda je lemována masivními dřevnými rámy, které v budoucnu můžou sloužit pro umístění výstavních panelů. [34] [35]

V druhé polovině náměstí byl vytvořen klidový prostor s lavičkami a novým vodním prvkem, které skvěle dotváří atmosféru a příjemné mikroklima. Jedná se o samostatné trysky v úrovni dlažby. Celý prostor byl doplněn novým veřejným osvětlením a odpadkovými koši. Nově vysázená solitérní zeleň a květiny v průběhu let dotvoří celkový obraz náměstí a poskytne příjemné prostředí pro relaxaci jak studentů mezi výukou, tak široké veřejnosti.

Náměstí také dostalo kompletně nový mobiliář ve formě osvětlení, laviček a odpadkových košů. Nové osvětlení nasvětluje jak shromažďovací prostor s podiem, vstup do budovy školy, tak celou promenádu a pobytovou parkovou část. [34] [35]



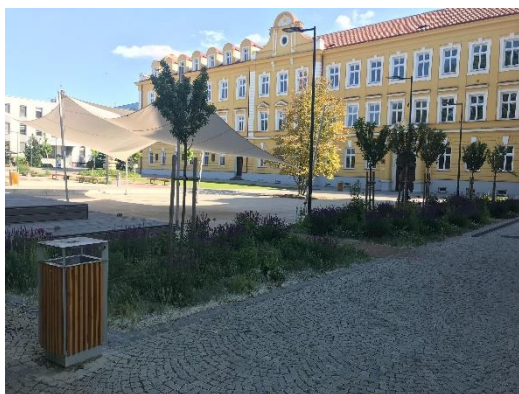
Obr. 73, 74: Nám. Hrdinů po revitalizaci – pobytový prostor s fontánou [Zdroj: Vlastní]

Původní nevzhledné odpadkové koše, které snadno podléhaly vandalizmu a nebyly dostačující jak svým objemem, tak ani svým počtem (celkem dva kusy), byly nahrazeny novými (nyní celkem 5 kusů rovnoměrně rozmístěných v prostoru). Nové odpadkové koše v porovnání s předešlými, svým vzhledem zapadají do celkové koncepce náměstí a nijak nenarušují jeho estetický vzhled. Kladně je také hodnoceno zvětšení jejich objemu, které zamezí přeplnění a nevzhlednému povalování odpadků v okolí. Došlo k přesunu kontejnerů na tříděný odpad, které se původně nacházely několik desítek let přímo před hlavním vchodem do budovy školy. Byly přesunuty do areálu školy, čímž došlo k omezení podnětů k vandalizmu a výrazně se zvýšil estetický dojem z prostoru a reprezentativního vchodu do budovy.



Obr. 75, 76: Nám. Hrdinů po revitalizaci – pohled od budov školy [Zdroj: Vlastní]

Zpevněné plochy, dříve tvořené jen travním porostem byly nahrazeny žulovou a velkoformátovou dlažbou, novými zatravněnými plochami vhodnými pro pobyt a mlatovým povrchem. Nově vysázeny byly trvalkové záhony s květinami, které barevně doplní celou plochu a zvýší estetický dojem při chůzi okolo. Z původní vzrostlé zeleně byla ponechána jako dominantní prvek vrba u promenády a vzrostlý habr uprostřed nové zpevněné plochy. Na volném prostranství působí jako dominantní prvek a rozbíjí jednotnost této části veřejného prostoru.

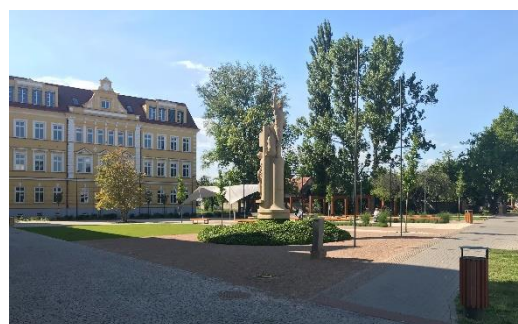
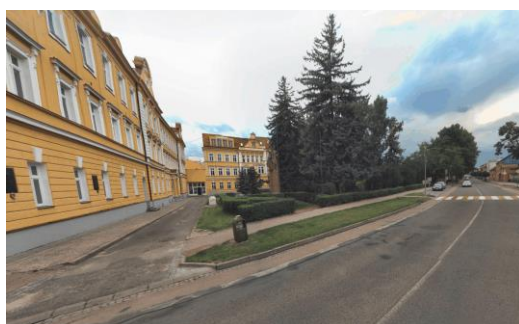


Obr. 77: Nám. Hrdinů po revitalizaci – nový prostor podia a výsadba zeleně [Zdroj: Vlastní]



Obr. 78: Nám. Hrdinů po revitalizaci – nové zpevněné plochy [Zdroj: Vlastní]

Revitalizace náměstí Hrdinů dala vyniknout také původnímu historickému památníku obětem II. světové války. Ten byl za několik desítek let v parku zastíněn vzrostlými smrky a pokrytý mechem. Jeho renovace byla nutná. Stal se tak další dominantou tohoto náměstí a důležitou připomínkou historie, k čemuž dopomohlo i efektní nové, slavnostní veřejné osvětlení. [35]



Obr. 79, 80: Náměstí Hrdinů před revitalizací (2016) - [Zdroj: [19]]

Obr. 81, 82: Náměstí Hrdinů po revitalizaci (2020) - [Zdroj: Vlastní]

NÁMĚSTÍ TORVET V HORSENS (DÁNSKO)

Náměstí Torvet (Horsens) se nachází na začátku pěší zóny Søndergade (kap. 4.5.1) a jeho lichoběžníkový půdorys je vymezen okolními budovami místních obchodů a jednou z hlavních dominant – Kostel našeho Spasitele (Vor Frelzers Kirke). Náměstí patří k historickému centru dánského města Horsens, v regionu Midtjylland na východě Jutského poloostrova, na konci fjordu Horsens.

Dominantou náměstí je umělecké vodní dílo v jeho středu Beringův ostrov (Beringøen) – bronzová socha hor umístěna v nízké kašně s vodou od dánské umělkyně Kirsten Ortveds. Socha zde byla umístěna v roce 2002 na počest dánského mořeplavce a navigátora Vitus J. Beringa, který se ve městě narodil. V roce 2013 bylo na náměstí instalováno hřiště s houpačkami a zvukovými efekty za účelem přilákat děti a širší veřejnost. Svou rozlohou zabírají zhruba stejnou plochu jako vodní prvek v jeho středu (cca 130 m²) a svou moderní konstrukcí mají připomínat les. Vodní prvek a houpačky tvoří téměř polovinu náměstí a také pobytovou část určenou k relaxaci.



Obr. 83: Vodní dílo – Beringův ostrov [Zdroj: [30]]



Obr. 84: Houpačky – náměstí Torvet [Zdroj: [30]]

Součástí pobytové plochy je místo určené k posezení a relaxaci – řada laviček (cca 12 m) situovaných čelem k houpačkám a zády ke komunikaci. Druhým místem je posezení v severozápadním rohu náměstí u kostela a podél jeho budovy (4 lavičky) s výhledem na náměstí. Všechny lavičky jsou svým provedením a kvalitou však již nevyhovující a nelákají tak příliš veřejnost k jejich využití. Svou kamennou konstrukcí jsou pevně spojeny se zemí a dřevěná konstrukce určená k sezení je již velmi degradovaná vlivem počasí.

Odpadkové koše rozmístěny u každé z laviček působí nevzhledným a rušivým dojmem. Svým provedením nijak nekorespondují s ostatními prvky na náměstí a jejich soustředění zejména u budovy kostela působí nevzhledně. Veřejné osvětlení je (stejně jako na pěší zóně Søndergade) rozmístěno rovnoměrně po obvodu náměstí, tak aby osvětlovalo jak plochu náměstí, tak i okolní komunikaci. Z hlediska materiálu a provedení nijak nekoresponduje s ostatním vybavením náměstí Torvet. Náměstí postrádá

slavnostní osvětlení historické budovy kostela a vodní sochy, které by mu dodalo na reprezentativnosti a zvýšilo jeho kvalitu.

Celé náměstí je řešeno jako zpevněná plocha – kamenná dlažba s odlišným povrchem pro pěší a automobilovou dopravu. Z toho důvodu náměstí postrádá oživení ve formě zeleně. Poměrně nedávno zde bylo vysázeno 9 solitérních stromů a to za řadou laviček, tak aby vytvářely optickou i hlukovou bariéru mezi náměstím a komunikací. Dále se na náměstí nachází jeden vzrostlý solitérní strom u budovy kostela, který poskytuje stín a příjemné prostředí při posezení na lavičce. Květinovou výzdobu zde tvoří pouze 5 mobilních květníků, které však fungují jako zábrana proti parkování osobních automobilů. Květníky tak nejsou součástí žádného většího uskupení prvků mobiliáře a nezvyšují příliš estetickou funkci náměstí.

Z dopravního hlediska je náměstí upraveno jako pěší zóna s povolením vjezdu osobních automobilů a dopravní obsluhy. Parkování pro zákazníky obchodů a návštěvníků je umožněno podél příjezdové komunikace v obou směrech jízdy. Místa pro přechází komunikace jsou vyznačena pouze odlišným krytem vozovky.



Obr. 85, 86, 87, 88: Náměstí Torvet (Horsens) v roce 2018 před zahájením rekonstrukce [Zdroj: [30]]

CELKOVÉ POROVNÁNÍ A ZHODNOCENÍ

Na fotografiích z náměstí Hrdinů (Kyjov) je možné vidět jeho velmi zdařilou proměnu po provedení revitalizace. Prostor tím tak získal zcela nové využití a přímo raketově se zvýšila jeho estetická hodnota a atraktivita pro veřejnost. Spolu s tím stoupl celkový dojem při pohledu na reprezentativní, historický komplex školních budov.

V porovnání s náměstím Torvet (Horsens) je náměstí Hrdinů řešeno lépe a jako velmi zdařilý a funkční prostor. Náměstí Torvet totiž postrádá ucelenější ráz ať už stavebním řešením nebo vizuálním sjednocením všech prvků. Ty na náměstí Torvet působí jako solitérní, bez návaznosti na ostatní a tak nefungují jako dostatečná lákadla pro veřejnost. Historické dominantě – kostelu a kašně by prospělo slavnostní osvětlení.

Náměstí Torvet není veřejností využíváno dostatečně. Kvalitnější a častější údržba je tady na místě. Pocit nefunkčnosti a neatraktivity prostoru a nutnost změny vedly vedení města Horsens v zimě 2019 k zahájení rekonstrukce. Ta má být dokončena v zimě 2020. Dojde při ní ke kompletní změně dispozice náměstí. Stávající vodní umělecké dílo Beringův ostrov bude přemístěn ze středu náměstí do jeho jihovýchodního rohu, čímž vznikne dostatečný prostor pro shromažďování. Na místě současného hřiště vznikne zátíší pro posezení a relaxaci ve spojení se stávajícím posezením u vzrostlého stromu, který bude ponechán. Hodnota prostoru se zvýší také kompletním vyloučením dopravy z náměstí. Jihovýchodní strana náměstí bude lemována nově vysázenou zelení, která vytvoří novou hraniční linii a vznikne logický prostor pro pohyb osob. Zeleň bude kompletně obměněna a doplněna o nové kusy jak stromů tak květin, což zvýší celkový estetický dojem. [31] [32]



Obr. 89: Vizualizace náměstí Torvet po rekonstrukci [Zdroj: [31]]

Tato analýza byla zaměřena atraktivitu veřejných prostorů a potřebu lidí se shromažďovat a navštěvovat veřejné prostory. Z analýzy konkrétních příkladů, které prošly nebo procházejí revitalizací lze říct, že při spojení všech faktorů ovlivňující funkčnost veřejných prostorů lze i z dříve nevyužívaného a nefunkčního prostoru vytvořit příjemné místo pro pobyt. Je nutné však vzít v potaz potřeby všech potencionálních návštěvníků.

6.2 „MODERNÍ“ NÁROKY NA VEŘEJNÝ PROSTOR

Moderní nároky na veřejný prostor jsou ve své podstatě stejné jako ty původní na „klasické“ veřejné prostory. Veřejné prostory musí být snadno dostupné. Dnes se však hovoří o snadné dostupnosti automobilem a s tím spojené možnosti parkování. Tato dostupnost je důležitá zejména z hlediska časové náročnosti, jelikož „moderní“ člověk 21. století má neustále málo času. S tím souvisí i koncentrace více zájmů na jednom místě, takže člověk neztrácí čas cestováním. Koncentrace podporuje život jakéhokoli místa i města. Tato myšlenka je i dnes při budování nových, moderních veřejných prostorů. [8]

Jak bylo zmíněno v kap. 2.1, veřejné prostory byly vytvářeny obyvateli měst zcela přirozeně a intuitivně podle jejich aktuálních potřeb. S postupem času a rozvojem nových technologií a dopravy se „klasické“ veřejné prostory potýkají se stále větší konkurencí „komerčních“ veřejných prostorů.

Na přelomu 20. a 21. století začaly na okrajích měst vznikat nové veřejné prostory, dnes označované jako komerční. Tento trend souvisí s rozvojem průmyslu a technologií a jejich prostorovou náročností. Nově tedy došlo k přesunu logistických center, hypermarketů a center pro zábavu a do okrajových částí měst, kde nevznikal velký střet různých architektur, druhů zástavby a nebyl narušen celkový vzhled centra města. Jedná se však o jedny z nejintenzivnějších procesů, které mění sociálně prostorové uspořádání společnosti a sídelní struktury v České republice. [36] [37]

Nová výstavba komerčních staveb pozměňuje lokální krajinný obraz i urbanistickou strukturu a architektonický ráz sídel a měst. Silueta, která dnes vítá návštěvníky i obyvatele přijíždějící do našich měst, se pomalu mění z věžovitě stěny panelových sídlišť na skupinky nových rodinných domků, nákupních zón, zábavních center, skladů a průmyslových areálů.³¹ [38]

V dnešní moderní a uspěchané době vzniká střet tradičního významu veřejného prostoru a nově vznikajících prostorů, které jsou lidmi často považovány za veřejné. Tyto prostory však z hlediska urbanistického i architektonického postrádají znaky funkčního veřejného prostoru (kap. 4). Převážně se jedná o nově vznikající obchodní centra a supermarkety na okrajích měst s předem daným účelem. Tyto „veřejné prostory“ vznikají za účelem – přilákat veřejnost do obchodů a kaváren a maximalizovat zisk obchodníka. To však postrádá původní smysl veřejných prostorů a spontánního setkávání lidí, jak popisuje Gehl ve své knize Města pro lidi.

³¹ [38] OUŘEDNÍČEK, Martin a Jana TEMELOVÁ. Současná česká suburbanizace a její důsledky. *Ministerstvo vnitra České republiky* [online]. 2008 [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/soucasna-ceska-suburbanizace-a-jeji-dusledky.aspx>

Problémem těchto uměle vytvořených veřejných prostorů je jejich poloha a s tím spojená dostupnost. Pokud se sem lidé chtějí dostat, většinou musejí využít vlastní dopravní prostředky (např.: automobil) nebo MHD. V úvahu je možné také vzít cyklistickou dopravu, která má příznivý vliv na životní prostředí i zdraví člověka. Zde ale vzniká problém s parkováním a uzamčením kola u nákupního centra, jelikož developeři s touto variantou dopředu příliš nepočítají. Druhým problémem dopravy na kole je bezpečnost během jízdy k nákupnímu centru, jelikož ne všechna města podporují cyklistickou dopravu a budování cyklotras po městě.

Pěší doprava je z důvodu někdy i několika kilometrové vzdálenosti od centra města téměř vyloučená (časová náročnost, chybějící pěší trasy, dlouhé vzdálenosti atd.). Jedinou možností tak tedy většinou zůstává užití vlastního automobilu, čímž však může dojít k diskriminaci určité skupiny lidí, která tímto v dnešní době pro mnohé již „standardem“ nedisponuje (mladí lidé, lidé z chudších poměrů, starší lidé a důchodci, handicapovaní, lidé odkázaní na pomoc druhého aj.)

Nutnost dojíždění vlastním automobilem souvisí s prostorovou náročností obchodních center. Jelikož se zde očekává a investorem přímo vyžaduje velká koncentrace lidí, je nutné poskytnout u nákupního centra dostatek parkovacích míst. Při pohledu na satelitní snímky mnohých nákupních center lze říci, že parkovací plochy zabírají téměř stejnou plochu, jako plochy samotných nákupních center. Tento prostor pak mnohdy postrádá lidské měřítko a vytrácí se z něj přirozený život. *Naprosto zásadní je výstavba budov ve vztahu k náležitým lidským dimenzím – kam až lze z daného místa dojít pěšky a kolik toho lze vidět a poznat.*³² [8]

³² [8] GEHL, Jan. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. 1. vydání. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 80-858-3479-0. str. 85.

6.2.1 „MODERNÍ“ X „KLASICKÉ“ VEŘEJNÉ PROSTORY

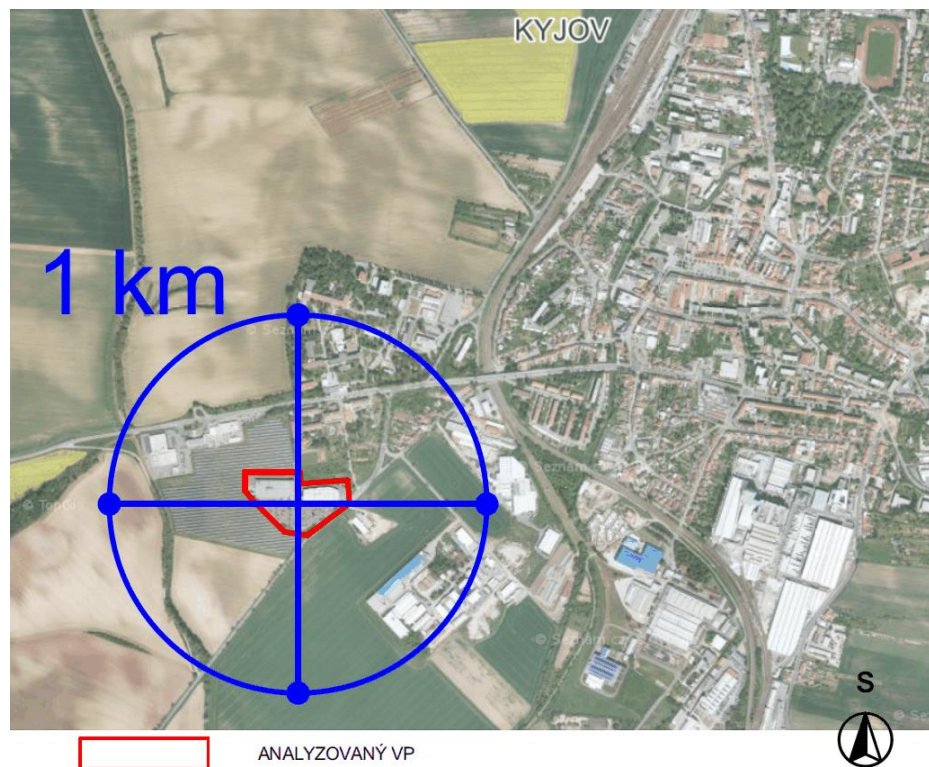
Pro tuto analýzu byly vybrány 2 veřejné prostory v Kyjově s rozdílnou polohou a primární funkcí. Jedná se o nákupní centrum Vendo park Kyjov a Masarykovo náměstí v Kyjově.

„MODERNÍ“ VP – NÁKUPNÍ CENTRUM VENDO PARK KYJOV

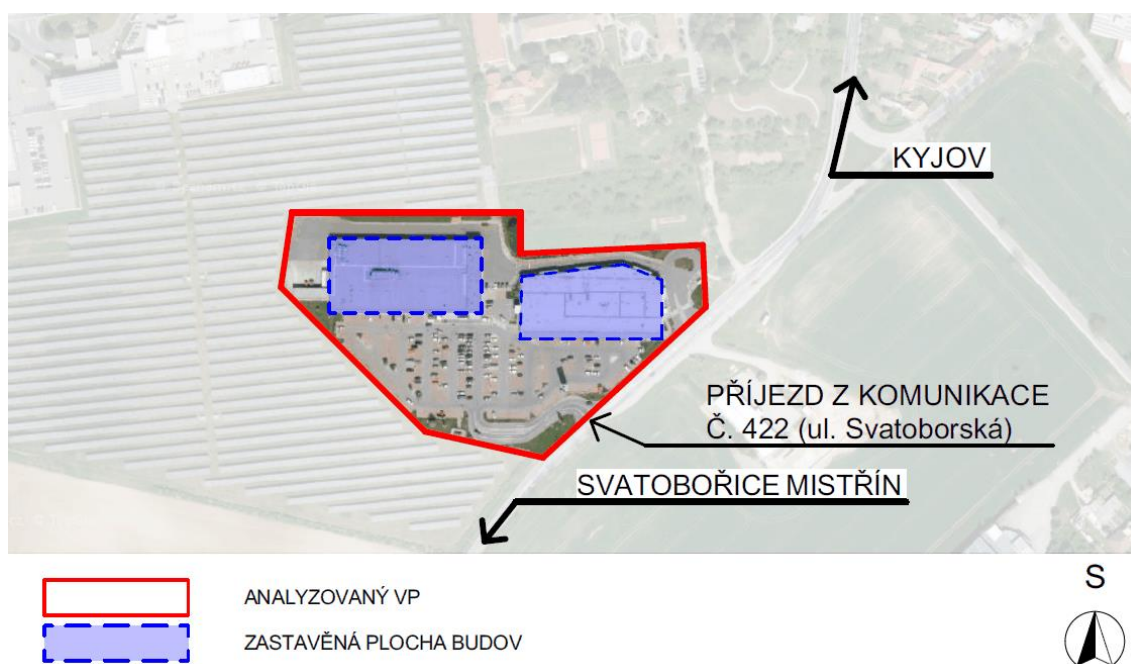
Nákupní centrum je situováno na jihozápadním okraji Kyjova, v k.ú. Kyjov, u místní komunikace II. třídy č. 422 (Svatoborská). Celková zastavěná plocha nákupního centra je dle CUZK cca 34 600 m², z toho plocha pro parkování a obslužné komunikace je cca 26 000 m².

Vzdálenost nákupního centra do centra města Kyjova je cca 2 km, tedy přibližně 5 minut jízdy autem. Dopravní obslužnost je zajištěna MHD (linkami 671, 672 a 673). Dojezdová doba hromadnou dopravou je od 2-4 minut jak do centra města, tak na autobusové nádraží v Kyjově. Pěší docházková vzdálenost je však okolo 20 minut.

Areál byl vbudován za účelem vzniku nových nákupních příležitostí jak pro občany Kyjova, tak pro široké okolí a přilehlé obce. Jeho hlavním účelem je sdružovat velké množství obchodů různého druhu (potravin, drogistické zboží, oblečení a obuv, vybavení domácnosti aj.), vytvořit nové pracovní příležitosti pro místní obyvatele a vytvořit co největší zisk poskytnutím služeb nákupu. Pro zákazníky je zde připraveno 130 parkovacích míst.



Obr. 90: NC Vendo park Kyjov – docházková vzdálenost (1 km²) [Zdroj [19], Zpracování: Vlastní]



Obr. 91: Návaznost NC Vendo park Kyjov na okolní zástavbu [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]



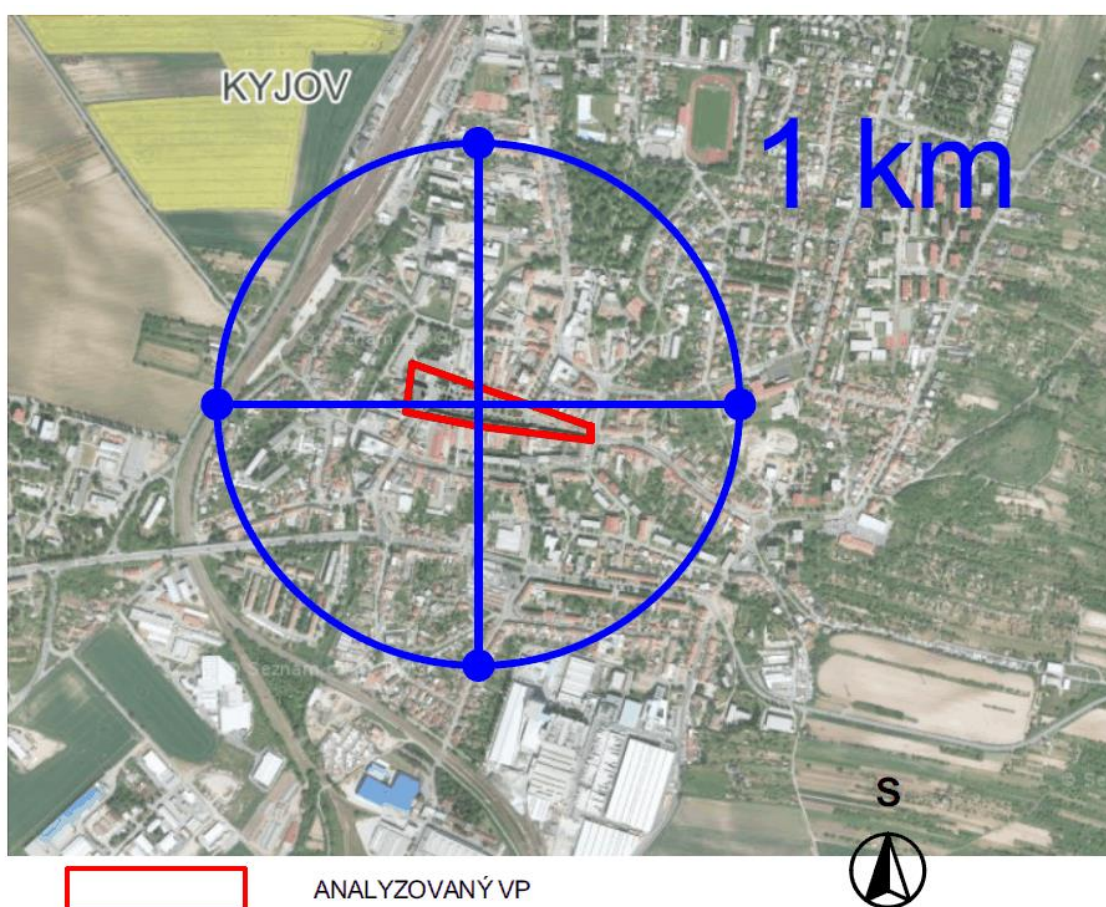
Obr. 92, 93, 94: Panorama NC Vendo park Kyjov – [Zdroj: Vlastní]

„KLASICKÝ“ VP – MASARYKOVO NÁMĚSTÍ KYJOV

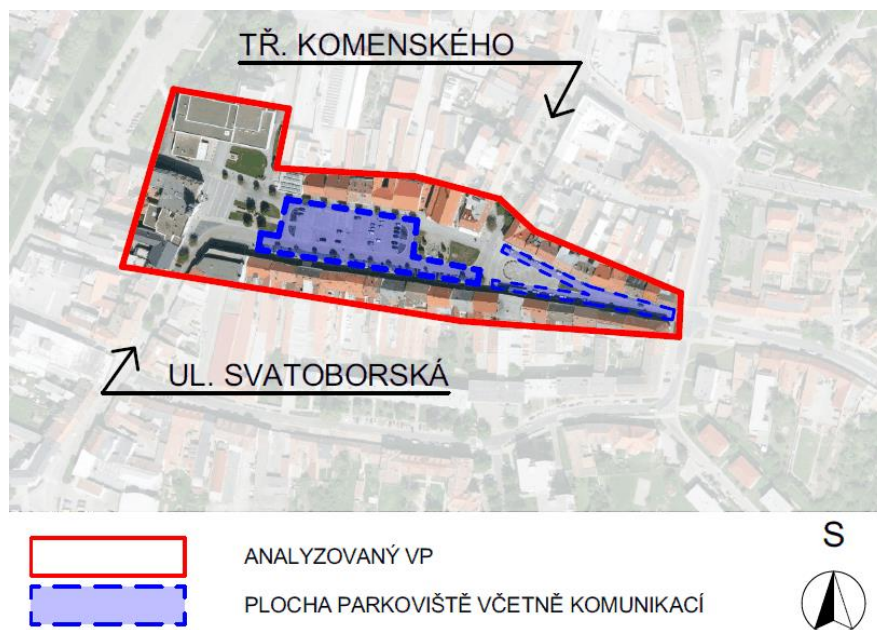
Masarykovo náměstí se nachází v samotném centru města Kyjova a leží na významných kompozičních a urbanistických osách (kap. 4.1). Celková rozloha náměstí je dle CUZK cca 13 600 m² (mimo ulici Svatoborskou a tř. Komenského).

Postupným rozvojem zástavby do okolí a rovnoměrným rozšiřováním celého centra Kyjova je splněna podmínka dostupné docházkové vzdálenosti přibližně 500 m z obydlených částí měst (kap. 4.4.1). Dostupnost je zajištěna i pro návštěvníky užívající osobní automobil, jelikož se na náměstí nachází cca 100 parkovacích míst (plocha o rozloze cca 4 000 m² včetně komunikací). Obslužnost je zde zajištěna i linkami MHD (linky 671 a 673).

Na náměstí se nachází všechny budovy občanské vybavenosti (radnice, městský úřad, banka, zdravotnické služby, policie, kostel, obchody s potravinami, elektrem a dalšími druhy zboží, penzion, restaurace a kavárny). Parter náměstí poskytuje velké množství zajímavostí, které přitahují pozornost návštěvníků. Poskytuje také pracovní příležitosti a podporuje ekonomiku a život ve městě.



Obr. 95: Masarykovo nám. - docházková vzdálenost (1 km²) [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]



Obr. 96: Návaznost Masarykova nám. na okolní zástavbu [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]



Obr. 97: Prvky zvyšující atraktivitu VP – Masarykovo nám., Kyjov [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]



Obr. 98, 99: "Klasický" VP – Masarykovo náměstí Kyjov [Zdroj: Vlastní]

POROVNÁNÍ A ZHODNOCENÍ

Tato analýza je zaměřena na střet klasického a moderního veřejného prostoru, který se v posledních desetiletích dostává do popředí a tendence navštěvovat klasické veřejné prostory s různorodou nabídkou a podněty, se snižují.

Výše analyzované prostory byly vybrány k záměrnému porovnání jejich návaznosti na okolní zástavbu a také jejich funkčnosti v rámci města Kyjova. Dobře zvolené situování nově budovaných prostorů a návaznost na okolní zástavbu, občanskou vybavenost a mobiliář města dokáže v lidech vyvolat jak nezbytné, tak volitelné aktivity (kap. 3.1), které se vzájemně prolínají. Naopak místo bez jakékoli návaznosti na okolí nebo logického propojení bude mít pouze předem určenou funkci, nebude v lidech vyvolávat potřebu zastavení nebo pozorování a člověk zde stráví jen nezbytně nutnou dobu.

Z analýzy nákupního centra Vendo park v Kyjově vyplynulo, že i když se nachází v relativně malé vzdálenosti od centra města, jeho návštěvnost je závislá převážně na automobilové dopravě a linkách MHD. Jeho návaznost na další občanskou vybavenost Kyjova je téměř nulová, jelikož je situován na samém okraji města. V blízkosti se nachází jen nemocnice, centrum služeb pro seniory a Domov horizont. Tento prostor tak slouží pouze za účelem nákupu a nevyvolává v lidech základní potřebu lidského kontaktu a shromažďování se. Jedná o komerční zájem jedince nebo skupiny, jehož hlavním cílem je poskytnutí služeb nákupu s cílem co největšího zisku a uspokojení poptávky zákazníka.

Druhý analyzovaný prostor je klasický veřejný prostor, utvářený historickým kontextem, dle potřeb obyvatel s ohledem na urbanistické, sociální a další faktory. Prostor využívá lidského měřítka, takže je možné se sem pohodlně dopravit pěšky z různých částí města a zároveň pohyb zde nevyvolává v chodcích nepříjemné pocity, jelikož poskytuje zajímavou a atraktivní cestu s mnoha podněty pro zastavení.

6.3 VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

Z dotazníkového šetření provedeného v Kyjově vyplynulo, že ze 100 dotazovaných pouhých 35 respondentů považuje nákupní centrum za veřejný prostor. Kdežto celých 96 dotazovaných odpovědělo, že za veřejných prostor stále považují náměstí (viz str. 16, kapitola 2, Graf 1). To vypovídá o tom, že „klasické“ veřejné prostory jsou pro veřejnost stále více atraktivní a jejich kvalita je velmi dobrá, na rozdíl od moderních nákupních center.

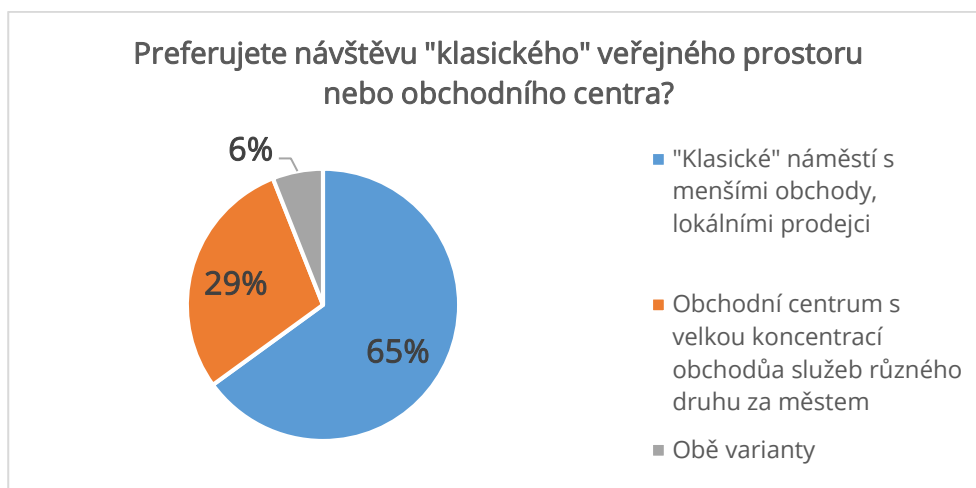
Co se týká otázky, zda podporovat rozvoj komerčních areálů oddělených od centra, nebo rozvíjet a zvelebovat klasické veřejné prostory, bylo z dotazníkového šetření zjištěno následující. Ze 100 dotazovaných, 65 respondentů uvedlo, že preferuje návštěvu „klasického“ veřejného prostoru (náměstí), před návštěvou obchodního centra. Jako důvody uvedli:

- Bližší kontakt prodávajícího a kupujícího, osobnější vztahy
- Lokální prodejci
- Menší koncentrace lidí
- Nekonzumní způsob života
- Součást běžného života
- Příjemnější pocity bez nátlaku marketingu
- Klidnější prostředí a atmosféra

Ze 100 dotazovaných, 29 respondentů preferuje návštěvu obchodního centra a v dotazníkovém šetření uvedli jako své důvody návštěvy:

- Větší koncentraci obchodů, zboží a služeb na jednom místě
- Lepší nabídka
- Snížení hluku a emisí v centru města
- Delší otevírací doby včetně víkendů

Z celkem 100 dotázaných, 6 lidí odpovědělo, že využívají obě možnosti. Záleží u nich na situaci, času, ceně, kvalitě produktů a na tom, co zrovna potřebují. Tito respondenti zastávají kombinaci obou variant.



Graf 9: Preference obyvatel u návštěvy VP [Zdroj: Vlastní]

CELKOVÉ SHRnutí

Z této analýzy vyplývá, že i přestože lidé považují obchodní centra jako součást svého každodenního běžného života a jejich existence je pro ně samozřejmostí, tak jejich návštěva je pro ně ve většině případů nutností než potěšením. Z této konkrétní analýzy střetu moderního a klasického veřejného prostoru vychází lépe klasické náměstí s různorodou nabídkou služeb a možností využití.

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že lidé preferují raději návštěvu menších obchůdků, které mají blízko, podporují místní ekonomiku a růst města čímž dochází k vytvoření vzájemné symbiózy sociálního a ekonomického života města a obyvatel. Současně s tím tak lze říci, že klasické veřejné prostory jsou pro veřejnost více atraktivní a rádi v nich tráví svůj volný čas. V budoucnu však bude nutné najít jistou symbiózu a kompromis jak spojit oba prostory z hlediska urbanistického ale především z pohledu veřejnosti a jejich pohodlí. Protože veřejné prostory jsou tvořeny pro lidi a jak citoval Gehl ve své knize architekta Ralpa Eriksna – *„Chcete-li být dobrým architektem, musíte mít rádi lidi, protože architektura je užité umění a zabývá se strukturami pro lidi a jejich životy.“*³³ [13]

³³ [13] GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, 2012. ISBN 978-80-260-2080-6. str. 229.

ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce bylo shrnout a sjednotit poznatky z urbanismu a základní urbanistické teorie týkající se veřejných prostranství. Před samotným zkoumáním veřejných prostorů bylo nutné pro lepší chápání obecně definovat pojmy veřejný prostor a prostranství, společně s jejich legislativním výkladem.

Veřejné prostory jsou základem města, utváří život ve městě a podporují *genia loci*. Z tohoto důvodu je nutné jim věnovat patřičnou pozornost a zaměřit se na konkrétní lidské potřeby, protože veřejné prostory jsou tvořeny zejména pro lidi. Po podrobnějším zkoumání je patrné, že vhodným skloubením všech faktorů, je možné vytvořit kvalitní a funkční veřejný prostor, který budou rádi navštěvovat nejen obyvatelé města. Z tohoto tvrzení a provedených analýz je zřejmé, že i jednotlivé prvky městského mobiliáře, vhodně umístěné v prostoru mohou velmi výrazně ovlivnit jeho návštěvnost a utváří charakter daného místa. Důležitý je také jejich výběr z hlediska ekonomického a estetického – četnost, materiál, kvalita a údržba.

Cílem jedné z analýz bylo dokázat, že i z dříve nepříliš atraktivních a nevyužívaných veřejných prostorů, lze vytvořit příjemné místo pro pobyt a znovu oživit tak veřejný život. Potvrdilo se, že je nutné neustále o veřejné prostory pečovat a zvelebovat je. I z výsledků provedeného dotazníkového šetření je patrné, že veřejnost má stále o atraktivní prostory zájem, rádi je navštěvují a podporují tak ekonomiku a růst města.

Rozvoj města je přirozenou součástí komplexního městského a urbanistického vývoje a nelze ho přehlížet nebo potlačovat. Z toho důvodu je nutné hledat nové možnosti jak vzájemně skloubit klasické veřejné prostory připomínající historii a nově vznikající, dnes už také, veřejné prostory. Při utváření nových prostorů nebo rekonstrukcích těch stávajících je možné se inspirovat i v zahraničí. Při srovnání vhodných příkladů v této práci vyvstaly na povrch klady, ale i některé nedostatky veřejných prostorů, se kterými je možné dále pracovat. Provedené analýzy je možné dále rozšířit také v širším kontextu územního plánování a potencionálního rozvoje měst v souvislosti se stále modernější a mohutnější dopravou.

Rozvoj měst by se měl využít jako příležitost pro tvorbu kvalitních veřejných a městských prostorů s důrazem na logické plánování v širším kontextu jednoho nebo i více měst.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Veřejné prostory v územně plánovacím prostoru*. První. Brno: Vysoké učení technické, Fakulta architektury, Ústav teorie urbanismu, 2003. ISBN 80-214-2505-9.
- [2] ROZMANOVÁ, Naděžda a Zuzana POKORNÁ. *Principy a pravidla územního plánování*. Internetová verze. Praha, Brno: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Odbor územního plánování, Ústav územního rozvoje, 2017, 1126 s.
- [3] ČABLOVÁ, Markéta. *Prostory: průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství*. 1. vydání. Brno: Partnerství, 2013. ISBN 978-80-904918-6-1.
- [4] *Veřejný prostor, veřejná prostranství: sborník z konference AUÚP, Znojmo 21.-22.11.2013*. 1. vydání. Brno: Ústav územního rozvoje, 2013. ISBN 978-80-87318-27-0.
- [5] *Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích: Zákony pro lidi.cz*. [online]. 2019 [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-128>
- [6] *Zákon č. 183/2006 Sb., zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Zákony pro lidi.cz* [online]. [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-183>
- [7] *Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území. Zákony pro lidi.cz* [online]. [cit. 2020-05-27].
- [8] GEHL, Jan. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. 1. vydání. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 80-858-3479-0.
- [9] KRATOCHVÍL, Petr. *Architektura a veřejný prostor: Architecture and public space*. V Praze: České vysoké učení technické, 2013. ISBN 978-80-01-05401-7.
- [10] Město Vracov. *Územní plán města Vracov* [online]. [cit. 2020-06-02]. Dostupné z: <http://www.mestovracov.cz/174-uzemni-plan-mesta-vracov>
- [11] Kultura ve Vracově. *Městský kulturní klub Vracov* [online]. 2019 [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: http://www.kultura.mestovracov.cz/galerie/vracovske_hody_s_vencem_a_kac_ere_m
- [12] Město Kyjov. *Územní plán města Bzenec* [online]. [cit. 2020-06-02]. Dostupné z: <http://www.mestokyjov.cz/uzemni-plan-mesta-bzenec/d-18610>
- [13] GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, 2012. ISBN 978-80-260-2080-6.
- [14] ČABLOVÁ, Markéta a kol. *Kvalitní veřejné prostory: Metodika tvorby a obnovy veřejných prostranství*. 1. vydání. Brno: Nadace Partnerství, 2011.

- [15] ČABLOVÁ, Markéta. *Kvalita veřejných prostorů a její rozvoj: faktory rozvoje veřejných prostorů = Quality of public space and its development : factors of public space development : zkrácená verze Ph.D. Thesis.* [Brno: VUTUM], 2005. ISBN 80-214-3073-7.
- [16] GEHL, Jan a Lars GEMZØE. *Nové městské prostory.* Šlapanice: ERA, 2002. ISBN 80-865-1709-8.
- [17] ROZMANOVÁ, Naděžda a Zuzana POKORNÁ. *Principy a zásady urbanistické kompozice v příkladech: verze 2019.* Druhé, aktualizované vydání. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2019. ISBN 978-80-7538-209-2.
- [18] POKORNÁ, Zuzana. Vybrané pojmy urbanistické kompozice. *Ústav územního rozvoje* [online]. Brno: Ústav územního rozvoje, 2017 [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=4738>
- [19] Mapy.cz. *Mapy.cz* [online]. 2017 [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=17.2195000&y=48.9820000&z=11>
- [20] Genius loci. *Sociologická encyklopedie* [online]. [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Genius_loci
- [21] *Veřejná prostranství aneb jak udělat veřejný prostor dobře: Implementace Politiky architektury a stavební kultury ČR.* První. Praha, Brno: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Ústav územního rozvoje, 2019, 44 s. ISBN 978-80-87318-75-1.
- [22] PAVLOVSKÝ, Tomáš. Drobný vodní prvek v interiéru města. In: *XIII. Vědecká konference doktorandů* [online]. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta architektury, 2009, s. 116-120 [cit. 2020-06-02]. ISBN 978-80-214-3878-1. Dostupné z: <http://hdl.handle.net/11012/56737>
- [23] JANÁL, Jiří, Lenka KŘESADLOVÁ, Jan OBŠIVAČ, Jiří OLŠAN, Miloš ROZKOŠNÝ a Zdeněk ŽABIČKA. *Formální vodní prvky v památkách zahradního umění.* Praha: Národní památkový ústav, 2016. Odborné a metodické publikace (Národní památkový ústav). ISBN 978-80-7480-073-3.
- [24] MELKOVÁ, Pavla, Kateřina FREJLACHOVÁ a Jakub HENDRYCH. *Umělecká díla na veřejných prostranstvích: plug-in Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy.* 1. vydání. Praha: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, Kancelář veřejného prostoru, 2018, 116 s. ISBN 978-80-87931-81-3.
- [25] STAŠA, Michal. Veřejné osvětlení. *Světloblog* [online]. 2017 [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: <https://www.svetloblog.cz/index.php?svetlo=verejne-osvetleni>
- [26] KUČERA, Tomáš. Dřeviny ve městě a jejich význam pro biodiverzitu: Veřejná zeleň II. *Ochrana přírody* [online]. [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: <https://www.casopis.ochranaprirody.cz/pece-o-prirodu-a-krajinu/dreviny-ve-meste-a-jejich-vyznam-pro-biodiverzitu/>
- [27] KUČERA, Tomáš. Zeleň a historický urbanismus: Veřejná zeleň IV. *Ochrana přírody* [online]. [cit. 2020-05-27]. Dostupné z:

<https://www.casopis.ochranaprirody.cz/pece-o-prirodu-a-krajinu/zelen-a-historicky-urbanismus-verejna-zelen-iv/>

- [28] KUČERA, Tomáš. Květy města: Veřejná zeleň I. *Ochrana přírody* [online]. [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: <https://www.casopis.ochranaprirody.cz/pece-o-prirodu-a-krajinu/kvety-mesta/>
- [29] TUREK, Petr. Kašna v Kyjově čeká na dokončení přes 20 let. *Hodonínský deník.cz* [online]. 2012 [cit. 2020]. Dostupné z: https://hodoninsky.denik.cz/zpravy_region/kasna-v-kyjove-ceka-na-dokoncení-pres-20-let-20120818.html
- [30] Google mapy. *Google mapy* [online]. [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: <https://www.google.com/maps>
- [31] A facelift to the pedestrian street in Horsens. *Horsens Kommune* [online]. [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: <https://horsensvokser.dk/Byudvikling/Byudvikling/Sondergade#Traeerne|Vandkunst|GladeBytraeer|Fugen|Belysning|Harmonikaelement2|Harmonikaelement3>
- [32] The renovation of the city center has reached the square where work is being done to complete it. *Best of Horsens* [online]. [cit. 2020-05-27].
- [33] Orientace v interiéru. *Nábytkářský informační systém* [online]. [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: <http://www.n-i-s.cz/cz/orientace-v-interieru/page/515/>
- [34] Parter gymnázia v Kyjově. *Archiweb.cz* [online]. [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: <https://www.archiweb.cz/b/parter-gymnazia-v-kyjove>
- [35] Předprostor gymnázia v Kyjově. *Město Kyjov* [online]. [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: <http://www.mestokyjov.cz/predprostor-gymnazia-v-kyjove/d-21996>
- [36] OUŘEDNÍČEK, Martin. SUBURBANIZACE, CO TO JE A JAKÉ MÁ PODOBY?. *Suburbanizace.cz* [online]. [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: http://www.suburbanizace.cz/01_teorie_suburbanizace.htm. ISSN 1803-8239
- [37] MAIER, Karel. Nástroje územního plánování k regulaci suburbanizace. *Urbanismus a územní rozvoj*. 2012, (52012).
- [38] OUŘEDNÍČEK, Martin a Jana TEMELOVÁ. Současná česká suburbanizace a její důsledky. *Ministerstvo vnitra České republiky* [online]. 2008 [cit. 2020-05-27]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/soucasna-ceska-suburbanizace-a-jeji-dusledky.aspx>

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1: Územní plán Vracov – nám. Míru [Zdroj: [10], Zpracování: Vlastní].....	18
Obr. 2, 3, 4, 5: Náměstí Míru, Vracov [Zdroj: Vlastní]	19
Obr. 6, 7: Shromáždění občanů během kulturní akce – Hody 2019, Vracov, náměstí Míru [Zdroj: [11]].....	19
Obr. 8: Územní plán Bzenec - nám. Svobody [Zdroj: [12], Zpracování: Vlastní]	20
Obr. 9, 10, 11, 12: Náměstí Svobody, Bzenec [Zdroj: Vlastní]	21
Obr. 13: Kompoziční a urbanistická osa – Masarykovo nám., Kyjov [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]	27
Obr. 14: Kompoziční, urbanistické a urbanizační osy v širším kontextu města Kyjova [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]	28
Obr. 15: Hraniční linie – Masarykovo nám., Kyjov [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]	29
Obr. 16: Intenzita kontaktů ve VP [Zdroj: [8]]	30
Obr. 17: Ideální docházková vzdálenost – 1 km ² , Masarykovo nám., Kyjov	34
Obr. 18: Pohled Masarykovým náměstím, Kyjov [Zdroj: Vlastní].....	35
Obr. 19: Pohled ulicí Kollegievænget, Horsens (Dánsko) [Zdroj: Vlastní].....	35
Obr. 20: Masarykovo náměstí, Kyjov [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní].....	42
Obr. 21: Pěší zóna Søndergade – dostupnost přilehlého okolí (1 km ²) [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]	43
Obr. 22: Pěší zóna Søndergade [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]	43
Obr. 23, 24: Posezení před kostelem – Masarykovo nám., Kyjov – [Zdroj: Vlastní]..	44
Obr. 25, 26: Posezení u Mariánského sloupu před budovou radnice [Zdroj: Vlastní]	44
Obr. 27: Posezení před Domem kultury u pítka [Zdroj: Vlastní].....	45
Obr. 28: Posezení na tržišti ve tvaru kapky – východní část nám. [Zdroj: Vlastní] ...	45
Obr. 29, 30: Posezení rovnoměrně rozmístěné po stranách nám. [Zdroj: Vlastní]..	45
Obr. 31: Kašna ve středu náměstí před kostelem [Zdroj: Vlastní].....	46
Obr. 32: Pítka před Domem kultury [Zdroj: Vlastní]	46
Obr. 33, 34, 35: Zastávka MHD, Masarykovo nám. Kyjov [Zdroj: Vlastní]	47
Obr. 36: Stojan na kola, Masarykovo náměstí, Kyjov [Zdroj: Vlastní]	48
Obr. 37, 38: Odpadkové koše s horním popelníkem – Masarykovo nám., Kyjov [Zdroj: Vlastní].....	49
Obr. 39, 40: Pouliční osvětlení chodníků a komunikace [Zdroj: Vlastní]	50
Obr. 41, 42: Slavnostní osvětlení budov a hist. monumentů [Zdroj: Vlastní]	50

Obr. 43, 44, 45: Udržovaná solitérní zeleň u uměleckých i historických prvků, včetně travnaté plochy a stromů lemujících prostor chodníků [Zdroj: Vlastní]	51
Obr. 46, 47, 48: Trvalkové záhony okolo parkoviště na náměstí [Zdroj: Vlastní]	51
Obr. 49: Betonové sloupky rozdělující náměstí na východní a západní část [Zdroj: Vlastní]	52
Obr. 50: Dopravní značení na vjezdu z tř. Komenského [Zdroj: Vlastní]	52
Obr. 51: Posezení před budovou radnice [Zdroj: [28]]	53
Obr. 52, 53: Posezení rozmístěné na pěší zóně Søndergade [Zdroj: [28]]	53
Obr. 54: Vodní dílo socha pijící srny před budovou radnice [Zdroj: [28]]	54
Obr. 55: Fontána na Vitus Bering Plads [Zdroj: [28]]	54
Obr. 56, 57: Stojany na kola rozmístěné na pěší zóně Søndergade [Zdroj: [28]]	55
Obr. 58: Typický odpadkový koš umístěný na pěší zóně Søndergade [Zdroj: [28]]	55
Obr. 59: Veřejné osvětlení lemující celou pěší zónu Søndergade [Zdroj: [28]]	56
Obr. 60, 61: Solitérní zeleň rozmístěná po pěší zóně Søndergade [Zdroj: [28]]	56
Obr. 62: Dopravní řešení na vjezdech na pěší zónu Søndergade [Zdroj: [28]]	57
Obr. 63, 64: Vizualizace rekonstrukce pěší zóny Søndergade [Zdroj: [29]]	59
Obr. 65: Nám. Svobody, Bzenec – splněné podmínky lidského měřítka [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]	65
Obr. 66: Masarykovo nám., Kyjov – částečně splněné podm. lidského měřítka (délka) [Zdroj: [19], Zprac.: Vlastní]	65
Obr. 67: Nám. Míru, Vracov – nesplněné podmínky lidského měřítka (délka) [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]	65
Obr. 68: Horizontální a vertikální pole člověka [Zdroj: [31]]	66
Obr. 69: Kontakt mezi budovou a veřejným prostorem [Zdroj: [13]]	66
Obr. 70: Nám. Hrdinů, Kyjov – návaznost na okolní zástavbu [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]	69
Obr. 71, 72: Nám. Torvet, Horsens – návaznost na okolní zástavbu [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]	69
Obr. 73, 74: Nám. Hrdinů po revitalizaci – pobytový prostor s fontánou [Zdroj: Vlastní]	71
Obr. 75, 76: Nám. Hrdinů po revitalizaci – pohled od budov školy [Zdroj: Vlastní]	71
Obr. 77: Nám. Hrdinů po revitalizaci – nový prostor podia a výsadba zeleně [Zdroj: Vlastní]	72
Obr. 78: Nám. Hrdinů po revitalizaci – nové zpevněné plochy [Zdroj: Vlastní]	72
Obr. 79, 80: Náměstí Hrdinů před revitalizací (2016) - [Zdroj: [19]]	72
Obr. 81, 82: Náměstí Hrdinů po revitalizaci (2020) - [Zdroj: Vlastní]	72

Obr. 83: Vodní dílo – Beringův ostrov [Zdroj: [28]]	73
Obr. 84: Houpačky – náměstí Torvet [Zdroj: [28]].....	73
Obr. 85, 86, 87, 88: Náměstí Torvet (Horsens) v roce 2018 před zahájením rekonstrukce [Zdroj: [28]]	74
Obr. 89: Vizualizace náměstí Torvet po rekonstrukci [Zdroj: [29]]	75
Obr. 90: NC Vendo park Kyjov – docházková vzdálenost (1 km ²) [Zdroj [19], Zpracování: Vlastní]	78
Obr. 91: Návaznost NC Vendo park Kyjov na okolní zástavbu [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]	79
Obr. 92, 93, 94: Panorama NC Vendo park Kyjov – [Zdroj: Vlastní]	79
Obr. 95: Masarykovo nám. - docházková vzdálenost (1km ²) [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]	80
Obr. 96: Návaznost Masarykova nám. na okolní zástavbu [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní]	81
Obr. 97: Prvky zvyšující atraktivitu VP – Masarykovo nám., Kyjov [Zdroj: [19], Zpracování: Vlastní)	81
Obr. 98, 99: "Klasický" VP – Masarykovo náměstí Kyjov [Zdroj: Vlastní].....	81

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Aktivita ve VP dle pohlaví respondentů, Kyjov [Zdroj: Vlastní]	62
Tabulka 2: Aktivita ve VP dle bydliště respondentů, Kyjov [Zdroj: Vlastní]	62
Tabulka 3: Aktivita ve VP dle věkových kategorií dotazovaných, Kyjov [Zdroj: Vlastní]	62

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Chápání pojmu veřejný prostor veřejností [Zdroj: Vlastní]	16
Graf 2: Mobiliář VP s ohledem na potřeby "moderního" člověka dle preferencí obyvatel města Kyjova [Zdroj: Vlastní].....	60
Graf 3: Vliv vybavení VP na jeho návštěvnost [Zdroj: Vlastní]	61
Graf 4: Účast na kulturních akcích na VP [Zdroj: Vlastní]	61
Graf 5: Aktivita ve veřejném prostoru, Kyjov [Zdroj: Vlastní]	61
Graf 6: Převažují aktivity ve VP, Kyjov [Zdroj: Vlastní]	62
Graf 7: Aktivita dotázaných žen ve VP, Kyjov [Zdroj: Vlastní]	63
Graf 8: Aktivita dotázaných mužů ve VP, Kyjov [Zdroj: Vlastní].....	63
Graf 9: Preference obyvatel u návštěvy VP [Zdroj: Vlastní].....	83

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

aj.	A jiné
cca	Circa
CUZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
č.	Číslo
ČR	Česká republika
ČSN	České technické normy
hist.	Historický
k.ú.	Katastrální území
kap.	Kapitola
LED	Light-Emitting Diode
max.	Maximální
MHD	Městská hromadná doprava
nám.	Náměstí
např.	Například
NC	Nákupní centrum
NP	Nadzemní podlaží
obč.	Občanská
OV	Občanské vybavení veřejné
podm.	Podmínka
Sb.	Sbírka
stol.	Století
TKP	Technické kvalitativní podmínky
tř.	Třída
tzv.	Takzvaný
ul.	Ulice
ÚP	Územní plán
VP	Veřejný prostor
zprac.	Zpracování
ZUŠ	Základní umělecká škola