



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV ARCHITEKTURY

REVITALIZACE MĚSTSKÉ KRAJINY S ODKAZEM NA MORAVSKÉ TOSKÁNSKO: URBANISTICKÁ STRATEGIE PRO KYJOV

REVITALIZATION OF THE URBAN LANDSCAPE WITH REFERENCE TO MORAVIAN TUSCANY: URBAN
STRATEGY FOR KYJOV

DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Tereza Štefančíková

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.

BRNO 2026

Zadání diplomové práce

Ústav:	Ústav architektury
Studentka:	Bc. Tereza Štefančíková
Vedoucí práce:	Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.
Akademický rok:	2025/26
Studijní program:	N0732A260019 Městské inženýrství

Děkan Fakulty Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma diplomové práce:

Revitalizace městské krajiny s odkazem na Moravské Toskánsko: Urbanistická strategie pro Kyjov

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Diplomová práce se zabývá integrací krajinných a prostorových hodnot do urbanistické koncepce města Kyjov. Cílem je propojit ekologické, sociální a kulturní vrstvy městského prostředí a posílit vztah města k jeho okolní kulturní krajině. Práce vychází z prostorové a sociální analýzy území a navrhuje soubor zásahů do veřejných prostor, které usilují o vyšší kontinuitu městské krajiny a rozvoj místní identity. Výsledkem je urbanistická vize, která klade důraz na propojenou, funkční a dlouhodobě udržitelnou strukturu městské krajiny v kontextu jedinečné polohy Kyjova.

Cíle a výstupy diplomové práce:

Navrhnout koncepci zelené infrastruktury jako klíčové součásti urbanistické vize rozvoje nového Kyjova, která bude podporovat udržitelnost, ekologickou stabilitu a kvalitu života obyvatel.

Analyzovat současný stav území města Kyjova a jeho přírodního potenciálu.

– Identifikovat stávající krajinné prvky, vodní toky, zeleň, biodiverzitu, limity území apod.

Zmapovat a vyhodnotit funkce zelené infrastruktury v městském prostředí.

– Ekologické (retence vody, biodiverzita), sociální (rekreace, zdraví), estetické a klimatické funkce.

Prozkoumat příklady dobré praxe z ČR i zahraničí v oblasti začleňování zelené infrastruktury do městské struktury.

– Inspirace pro návrh – případové studie, nástroje, inovativní řešení.

Navrhnout konkrétní prostorové a funkční uspořádání zelené infrastruktury v rámci urbanistické vize nového Kyjova.

– Zeleň jako páteřní struktura území: propojenost, dostupnost, návaznost na veřejný prostor.

Zhodnotit přínosy navržené koncepce z hlediska udržitelnosti, adaptace na změnu klimatu a kvality života.

– Posoudit dlouhodobý potenciál a odolnost města vůči environmentálním výzvám.

Seznam doporučené literatury a podklady:

Benedict, M. A., McMahon, E. T. – Green Infrastructure: Linking Landscapes and Communities

Beatley, Timothy – Biophilic Cities: Integrating Nature into Urban Design and Planning

Novotná, M. a kol. – Zelená infrastruktura: Nástroj pro udržitelný rozvoj sídel (Praha: MŽP, 2015)

Sustainable Urban Planning: Tipping the Balance (ed. Rydin, Y.)

Steiner, Frederick R. – The Living Landscape: An Ecological Approach to Landscape Planning

Čermák, D., Vávra, J. – Udržitelný rozvoj měst a obcí v České republice (Mendelova univerzita v Brně, 2018)

Kol. autorů: Městské inženýrství nejen pro městské inženýry, ČKAIT 2022

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku.

V Brně, dne 27. 8. 2025

L. S.

doc. Ing. arch. Juraj Dulenčín, Ph.D.
vedoucí ústavu

Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.
vedoucí práce

prof. Ing. Rostislav Drochytka, CSc., MBA, dr. h. c.
děkan

ABSTRAKT

Tato diplomová práce se zabývá vztahem mezi městem Kyjov a jeho okolní krajinou, která významně ovlivňuje identitu i další rozvoj města. Cílem práce je posílit propojení města s přírodní strukturou a navrhnout koncepci, která zpřehlední a funkčně prováže hlavní plochy městské zeleně. Práce kombinuje technickou analýzu území s dotazníkovým šetřením mezi obyvateli, což umožňuje nahlédnout veřejný prostor jak z hlediska prostorového uspořádání, tak z perspektivy každodenní zkušenosti uživatelů.

Na základě analytických zjištění byla vytvořena urbanistická koncepce *Cesta parky*, která propojuje tři hlavní parkové plochy do uceleného systému. Návrh reaguje na nedostatečné pěší vazby, slabou čitelnost veřejných prostor a nevyužitý potenciál okolní krajiny. Hodnocení návrhu ukazuje, že koncepce může přispět ke kvalitnější struktuře městské zeleně, lepšímu mikroklimatu a silnější vazbě obyvatel k místu.

Výsledkem je vize, která nabízí rámec pro udržitelný rozvoj městské krajiny a ukazuje, že i menší města mohou pracovat s krajinou jako s hodnotou, která formuje jejich budoucí podobu.

KLÍČOVÁ SLOVA

Urbanismus, zelená infrastruktura, Kyjov, veřejný prostor, krajina a město, Moravské Toskánsko, identita města

ABSTRACT

This diploma thesis examines the relationship between the town of Kyjov and its surrounding landscape, which significantly influences both the town's identity and its further development. The aim of the thesis is to strengthen the connection between the town and the natural structure and to propose a concept that clarifies and functionally interlinks the main areas of urban green spaces. The thesis combines a technical analysis of the territory with a questionnaire survey among residents, which makes it possible to view public space both from the perspective of spatial organisation and from the viewpoint of users' everyday experience.

Based on the analytical findings, an urban concept entitled Cesta parky (Parks Path) was developed, linking three main park areas into a coherent system. The proposal responds to insufficient pedestrian connections, weak legibility of public spaces, and the untapped potential of the surrounding landscape. The evaluation of the proposal shows that the concept can contribute to a higher-quality structure of urban greenery, a better microclimate, and a stronger relationship of residents to the place.

The result is a vision that offers a framework for the sustainable development of the urban landscape and demonstrates that even smaller towns can work with the landscape as a value that shapes their future form.

KEYWORDS

Urbanism, green infrastructure, Kyjov, public space, landscape and city, Moravian Tuscany, urban identity

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

ŠTEFANČÍKOVÁ, Tereza. *Revitalizace městské krajiny s odkazem na Moravské Toskánsko: Urbanistická strategie pro Kyjov*. Brno, 2026. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav architektury. Vedoucí Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.

PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY:

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané práce je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 14.01.2026

Bc. Tereza Štefančíková
autor práce

PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Revitalizace městské krajiny s odkazem na Moravské Toskánsko: Urbanistická strategie pro Kyjov“ zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 14.01.2026

Bc. Tereza Štefančíková
autor práce

PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych tímto poděkovala vedoucímu mé práce, panu Ing. arch. Tomáši Pavlovskému, Ph.D., za jeho pomoc, cenné rady, trpělivost a pochopení při vedení mé diplomové práce i v průběhu studií. Dále bych chtěla poděkovat všem konzultantům za jejich pomoc a ochotu.

Děkuji svým rodičům a mému bratrovi za veškerou pomoc, lásku, péči, ochotu a obětavost, kterou mi poskytují celý život, nejen během mých studijních let. Díky patří také Anně a všem mým přátelům za trpělivost a podporu v těžkých chvílích.

V Brně dne 14.01.2026

Bc. Tereza Štefančíková
autor práce

Obsah

1	Úvod	21
2	Krajina	23
2.1	Širší vztahy	23
2.1.1	Geografické zasazení	23
2.2	Krajinný rámeček a krajinné celky	25
2.2.1	Chřiby	25
2.2.2	Moravské Toskánsko	27
2.2.3	Ždánický les	29
2.2.4	Kyjovská pahorkatina	29
2.3	Vnímání krajiny	29
2.4	Zeleň a voda	31
2.4.1	Zeleň v intravilánu města	31
2.4.2	Vodní linie a vodní plochy	33
3	Prostor a člověk	39
3.1	Demografie a sociální struktura	39
3.2	Plošná struktura města	43
3.3	Veřejná prostranství a kontinuita	47
3.3.1	Masarykovo náměstí	47
3.3.2	Parky	51
3.3.3	Autobusové nádraží	55
3.3.4	Vlaková stanice	57
3.3.5	Sídlíště	59
3.4	Doprava a prostupnost	65
3.4.1	Automobilová doprava	67
3.4.2	Veřejná doprava	69
3.4.3	Cyklistická doprava	71
3.4.4	Letecká doprava	77
3.4.5	Pěší	81
3.4.6	Bariéry	81
3.5	Identita a vnímání obyvatel	83
3.5.1	Základní charakteristiky	85
3.5.2	Výsledky	85
3.5.3	Závěr	89
4	Návrhová část	91
4.1	Inspirace ze zahraničí	91

4.2	Návrh Cesty parky	93
4.2.1	Koncept	95
4.3	Cyklistické vazby	99
4.3.1	Inspirace ze zahraničí	99
4.3.2	Doplňující koncepce cyklistických vazeb	101
5	Hodnocení	111
5.1	Metodika.....	111
6	Závěr	115
7	Seznam použitých zdrojů	118
7.1	Zdroje literatura.....	118
7.2	Zdroje obrázky	123
7.3	Zdroje tabulky	124
8	Seznam použitých zkratk a pojmů	124
9	Seznam obrázků	125
10	Seznam tabulek	128
11	Seznam grafů	128
12	Seznam příloh	129
13	Příloha 06 Dotazník pro obyvatele města Kyjov	130

1 Úvod

Charakter města se utváří ve vztahu k jeho prostředí, krajině a lidem, kteří ho každodenně používají. V případě moravských měst ji často tvoří lidové tradice, charakteristická krajina, tanec, zpěv a víno. Kyjov je toho dobrým příkladem. Je známý nejen díky lidovým tradicím a kulturnímu životu, ale v posledních letech také díky okolní krajině, která získala přezdívku *Moravské Toskánsko*. Právě tato krajina spolu s vrchovinami Chřibů a Ždánického lesa tvoří jedinečné zázemí města a významně se podílí na jeho současném obrazu.

I když se město na tuto krajinu často odkazuje a využívá ji při své propagaci, vazby mezi městem a jeho okolím nejsou zrovna funkční. Přechod mezi městem a volnou krajinou není vždy přirozený a pěší propojení chybí. Tato práce proto vychází z předpokladu, že krajina by neměla fungovat pouze jako turistická atrakce, ale jako přirozené a aktivní zázemí města, které je s ním a s jeho obyvateli přirozeně propojeno a které jej doplňuje. Tato práce se proto zaměřuje na hledání způsobů, jak toto propojení posílit a jak tyto vztahy promítnout do systému městské zelené infrastruktury a veřejných prostor. Cílem je navrhnout koncepční přístup k rozvoji zelené infrastruktury Kyjova, který posílí vazby mezi městem a krajinou, zvýší čitelnost veřejných prostor a podpoří místní identitu.

Motivací pro výběr tématu byl osobní vztah k místu. Jako někdo, kdo město pravidelně navštěvuje a dlouhodobě vnímá silnou identitu okolní krajiny, chtěl autor lépe porozumět tomu, jak město s tímto potenciálem pracuje a kde naopak vznikají slabá místa. Práce tak spojuje analytický přístup s osobní zkušeností a hledá cestu, jak mohou být krajinné a městské struktury lépe propojeny.

Práce bude rozdělena do dvou hlavních částí. První část bude zaměřena na celoměstskou analýzu, zatímco druhá představí návrhovou koncepci, která bude vycházet ze zjištěných problémů města. Analytická část se bude skládat ze dvou rovin; z technické a prostorové analýzy města a dotazníkového šetření mezi obyvateli. Obě roviny budou reflektovat předpoklad, že pěší vazby mezi městem a okolní krajinou (zejména směrem k Moravskému Toskánsku) jsou dnes slabé. Návrh se potom zaměří na posílení ekologických, sociálních a kulturních vrstev veřejného prostoru. Tento přístup vychází z principu tří rovin, které popisuje Jan Jehlík – krajina, prostor a člověk, a které společně utváří městský prostředí. Tento rámec umožňuje uvažovat o městském prostředí komplexně; od fyzického prostoru přes krajinné souvislosti až po každodenní život obyvatel.

2 Krajina

2.1 Širší vztahy

Město Kyjov se nachází v jižní části Moravy v krajinné oblasti, která je tvořena kontrastem mezi zalesněnými svahy a otevřenou zemědělskou krajinou. Ze severu město uzavírají dva lesní komplexy – Chřiby,[1] které přesahují hranice dvou krajů se rozprostírají až směrem ke Zlínu, a Ždánický les,[1] který naopak okolo Kyjova zatáčí směrem dolů, k obci Klobouky u Brna. Zatímco severní a východní hranice rámuje lesní celky Chřibů a Ždánického lesa, jižní hranice se dotýká Dolnomoravský úval.[1] Jeho přirozeně nížinatá a otevřená plocha pozvolně proměňuje krajinný charakter. Krajina v těsné blízkosti struktury města je otevřená a z lesů přechází v široké pole a vinohrady (pro jižní Moravu typické). Tato proměnlivost a rozmanitost terénu je výrazným rysem, který činí z okolí Kyjova atraktivní a krajinně hodnotné území.

Z dopravního hlediska je město součástí regionální sítě. Má přímé napojení na Brno, Hodonín a Veselí nad Moravou.[1] Vedle osobní dopravy také železnice zajišťuje snadné a přímé spojení s okolím.

Kyjov obklopuje řada menších obcí, jejichž obyvatelé do Kyjova dojíždějí za vzděláním, zaměstnáním nebo zdravotní péčí.[2] Tím posiluje město svou mikroregionální roli v oblasti školství, správy, kultury a zdravotnictví. S ohledem na jeho polohu nedaleko hranic se Zlínským krajem a Slovenskem¹ lze město vnímat také jako kulturní křižovatku.

Výše zmíněný vztah mezi urbánní strukturou a přírodním rámcem nabízí příležitost pro větší porozumění tomu, jak krajinné souvislosti ovlivňují prostorový rozvoj, každodenní mobilitu i kulturní vnímání místa. Tato kapitola proto slouží jako základ pro úvahy o tom, jak využít potenciál polohy Kyjova k rozvoji propojené a kvalitní městské krajiny.

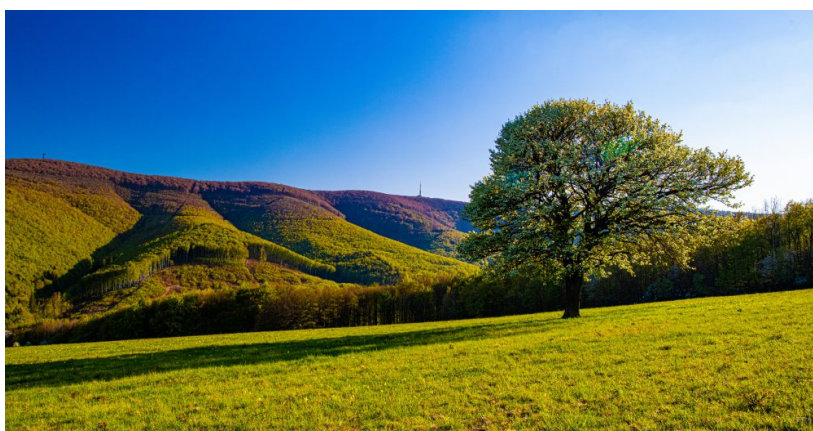
2.1.1 Geografické zasazení

Kyjov je součástí regionu Slovácko, který je známý svou silnou kulturní identitou, upevněnou především v lidových tradicích, vinařství, hudbě a vztahu ke krajině. [3] Tato kulturní příslušnost se výrazně odráží nejen v životním stylu místních obyvatel, ale i v charakteru veřejných prostranství, krajinné struktury a kulturních aktivit. V kontextu diplomové práce představuje Slovácko důležitý rámec pro pochopení prostorových hodnot i vztahu obyvatel ke krajině, městu a každodennímu prostředí.

Kyjov se rozkládá na katastrálních územích Kyjov, Boršov, Nětčice a Bohuslavice u Kyjova. Jeho celková rozloha území činí 29,88 km², [4] hustota osídlení je 356 ob/km² (s počtem obyvatel 10 646). [5] Pro účely této práce byly do analýz zahrnuty pouze části Kyjov, Boršov a Nětčice.



Obrázek 3 Významné prvky Slovákka – folklor [Zdroj: slovacko.cz]



Obrázek 4 Významné prvky Slovákka – krajina [Zdroj: slovacko.cz]



Obrázek 5 Mapa ORP Kyjov [Zdroj: ČSÚ]

Podle dat z ČSÚ má město 10 645 obyvatel (31.12.2024). [5] Tento počet však v posledních letech klesá, což je důsledkem jak přirozeného úbytku obyvatelstva spojené s poklesem porodnosti, tak obecného trendu stárnutí populace. Převažuje zde skupina lidí v produktivním věku, [5] kteří se přirozeně, díky orientaci průmyslu, koncentrují na okrajích města. Skupina lidí v předproduktivním věku (0-19) je naopak nejmenší – představuje 18 % z celkového počtu obyvatel.¹

Město se nachází v okrese Hodonín. [4] Příslušnou obcí s rozšířenou působností je nicméně samo město Kyjov, [4] což příkládá na významu města v rámci regionu. Administrativně tvoří právní obvod obce s rozšířenou působností (zkráceně SO ORP) Kyjov celkem 42 obcí, které leží na rozloze 47 033 ha. [6] Svou velikostí je SO ORP Kyjov největším správním obvodem v okrese Hodonín, který funguje jako jedna celistvá oblast s více jak 150 tisíci obyvatel. [7] Vnitřní struktura ORP Kyjov je členitější, obce se sdružují do celkem sedmi mikroregionů – Ždánicko, Babí lom, Nový Dvůr, Podchříví, Moštěnka, Bzenecko a Hovoransko. [8] Kulturně se jedná o velmi cennou a zajímavou oblast.

Do Kyjova za prací dojíždí denně přes 3664 [9] osob a za vzděláním přes 1410 [10] žáků. Tyto údaje opět potvrzují, že Kyjov je město s mikroregionální funkcí. Na druhou stranu za prací z města vyjíždí denně 1471 [9] obyvatel, což představuje zhruba 30% ztrátu pracovní síly osob v produktivním věku. Nejčastějšími cíli jsou Brno, Hodonín a Bzenec. U školní vyjíždky se však o tak velká čísla nejedná. Za vzděláním město denně opouští přibližně 168 [10] žáků, tedy asi 29 % z celkové věkové skupiny 0-14 let. Většina míří do Brna, Hodonína a Strážnice. Tyto vazby jsou důležité z hlediska plánování dopravy a veřejné infrastruktury v širším území.

2.2 Krajinový rámeček a krajinné celky

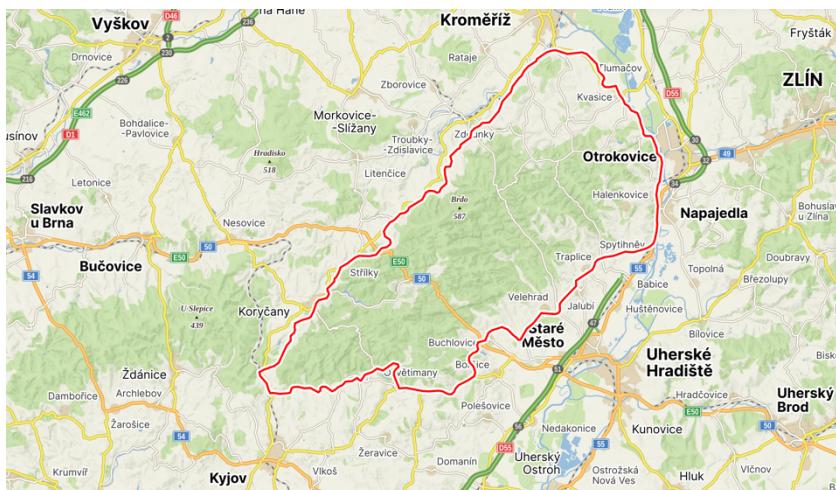
Pro porozumění prostorového zasazení Kyjova v širším měřítku je nutné nahlížet na město v kontextu jeho krajinného rámce. Krajina výrazně ovlivňuje prostorový a kulturní charakter sídla. Kyjov se nachází v oblasti styku významných krajinných celků. Ze severu město ohraničuje zalesněná vrchovina Chřiby a Ždánický les, na západě se nachází turisticky atraktivní krajina Moravského Toskánka a Věteřovská vrchovina. [1][11] Pro jižní a východní krajinu jsou typické zemědělské plochy. Krajina se sklání směrem k Dolnomoravskému úvalu a dál k řece Moravě. Napříč městem naopak prochází Kyjovská pahorkatina, která dává městu jeho mírně zvlněný reliéf.²

2.2.1 Chřiby

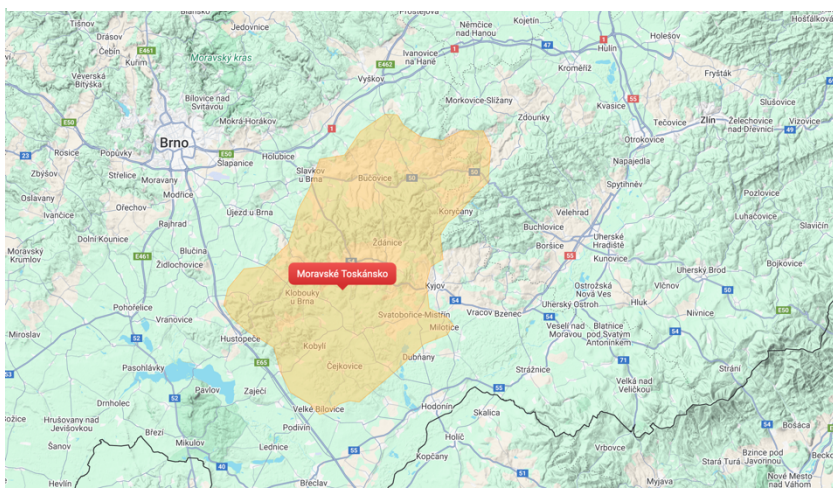
Jedním z významných prvků tohoto krajinného rámce jsou Chřiby, které netvoří jen pozadí města, ale představují i potenciální rekreační zázemí a významnou krajinnou složku. Z geomorfologického hlediska představují Chřiby hranici mezi intenzivně využívanou zemědělskou krajinou a zalesněnou krajinou na sever od města.

¹ Procenta byly odvozena od počtů obyvatel k 31.12.2024

² Umístění jednotlivých krajinných celků a jejich význam pro město je znázorněný na obrázku 7.



Obrázek 6 Mapa Chřiby [Zdroj: mapy.cz]



Obrázek 7 Moravské Toskánsko [Zdroj: moravsketoskansko.cz]



Obrázek 8 Mapa Moravské Toskánsko [Zdroj: moravsketoskansko.cz]

Chřiby se rozkládají v západním výběžku Středomoravských Karpat.[12] Větší část vrchoviny je sice součástí Zlínského kraje, nicméně i malý přesah do Jihomoravského kraje významně ovlivňuje prostorové vnímání Kyjova. Se svou rozlohou 335 km² [13]Chřiby dosahují od Kyjova až po Otrokovice. [1][14] Chřiby nejsou jen turisticky atraktivní lokalitou, ale podílí se na tvorbě identity Kyjova. Blízká poloha města umožňuje jeho vizuální propojení s krajinou díky řadě dálkových pohledů. Ty se nachází především na severních okrajích města. Možnost pozorovat krajinu z města přispívá k formování jeho vizuální identity. Z Chřibů lze na Kyjov dohlédnout z vrcholu Brdo, který je se svou výškou 587 m n.m. nejvyšším vrcholem vrchoviny. [14; 12] Sousední morfologické celky jsou ze severu Litenčická pahorkatina, z jihu Kyjovská pahorkatina, ze západu zalesněná vrchovina Ždánický les a z východu Dolnomoravský a Hornomoravský úval, který kopíruje tok řeky Moravy. [1][14] Kulturně rekreační potenciál oblasti zvyšuje přítomnost historických objektů, které propojují krajinu s kulturním dědictvím regionu. Příkladem je hrad Buchlov, podle kterého dostaly Chřiby označení Buchlovské hory nebo hrad Cimburk.[14; 13; 12]

Vedle identitotvorného významu mají Chřiby pro Kyjov také funkční a rekreační význam. Pramení zde řeka Kyjovka³, [14; 12; 13] která protéká městem a představuje významný rozvojový potenciál. Vrchovina je atraktivní pro pěší i cykloturistiku, což podporuje propojení města s okolní krajinou.

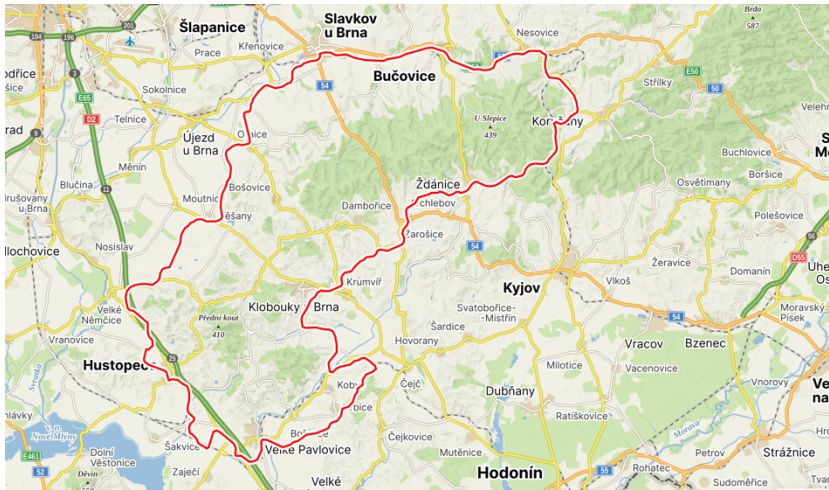
2.2.2 Moravské Toskánsko

Turisticky velmi atraktivní a cenná lokalita, která získala svůj název právě díky vizuální podobnosti s italským Toskánskem. [15] Tento název se rozšířil natolik, že je dnes běžnou součástí označované oblasti jižně od Kyjova. Charakteristický zvlněný reliéf je výsledkem kombinace přírodních procesů a důlní činnosti, která na tomto místě v minulosti probíhala. [16; 17; 18] Právě tyto zásahy vytváří jedinečný terén, který je vnímán jako hodnotný prvek krajiny. Moravské Toskánsko, na rozdíl od Ždánického lesa nebo Chřibů, není přesně ohraničený krajinný celek. Jeho název označuje území, které je definováno spíše vizuálním a kulturním vnímáním než jednoznačnou geografickou hranicí.

Moravské Toskánsko se rozprostírá mezi Kyjovskou a Litenčickou pahorkatinou a zahrnuje také část Ždánického lesa.[1] Trasy po Moravském Toskánsku nejsou nijak turisticky upravené. Pohyb umožňují převážně polní cesty. Nedostatek oficiálních značených stezek a vybavení může limitovat návštěvnický komfort, současně však přispívá k zachování přírodního charakteru krajiny.

Krajina se stala oblíbeným místem převážně mezi fotografy, kteří se zasloužili o popularizaci celého místa. Krajina se stala celoroční destinací přitahující právě fotografy i běžné turisty. [19] Moravské Toskánsko se tak stalo významným turistickým cílem, který má přínos i pro město Kyjov.

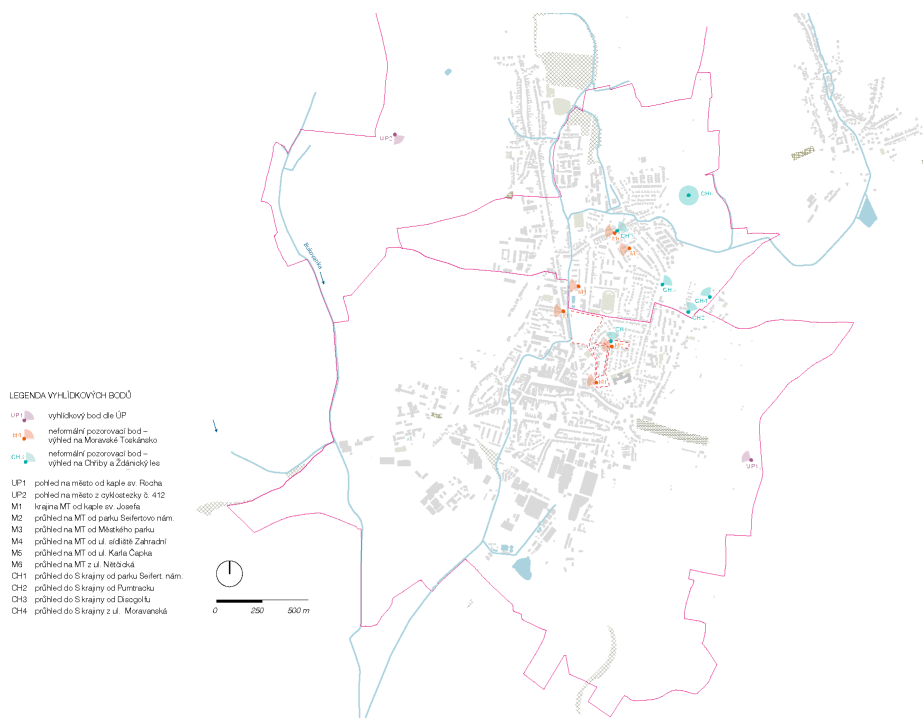
³ Řeka Kyjovka nesla dříve označení Stupava. Ve starších textech – viz citace – se setkáme s tímto názvem



Obrázek 9 Mapa pohoří Ždánický les [Zdroj: mapy.cz]



Obrázek 10 Mapa Kyjovské pahorkatiny [Zdroj: moravske-karpaty.cz]



Obrázek 11 Mapa vyhlídkových bodů [Zdroj: autor]

2.2.3 Ždánický les

Dalším významným krajinným celkem v blízkosti města je Ždánický les, který se rozkládá severozápadně od města Kyjov. Nachází se zde Přírodní park Ždánický les, který na rozdíl od otevřené krajiny Moravského Toskánska, která je atraktivní především svou podobností s italským Toskánskem, nabízí možnost turistiky. Les je navíc i hospodářsky využívané území. Vedle chráněného území se v území těží ropa, dřevo i zemní plyn, což poukazuje na protichůdné způsoby využívání lesa.[12; 20]

Obdobně jako Chřiby, vytváří Ždánický les také blízkou přírodní krajinu Kyjova. Vizuální propojení je z východního okraje města. Konkrétně od kaple sv. Josefa, nebo z veřejného prostranství sídliště Karla Čapka. Výhledová osa má význam nejen krajinářský, ale i orientační. Ždánický les je pro Kyjov díky své blízkosti, přírodním hodnotám a dostupnosti důležitým místem rekreace a zároveň ekologickým zázemím.

2.2.4 Kyjovská pahorkatina

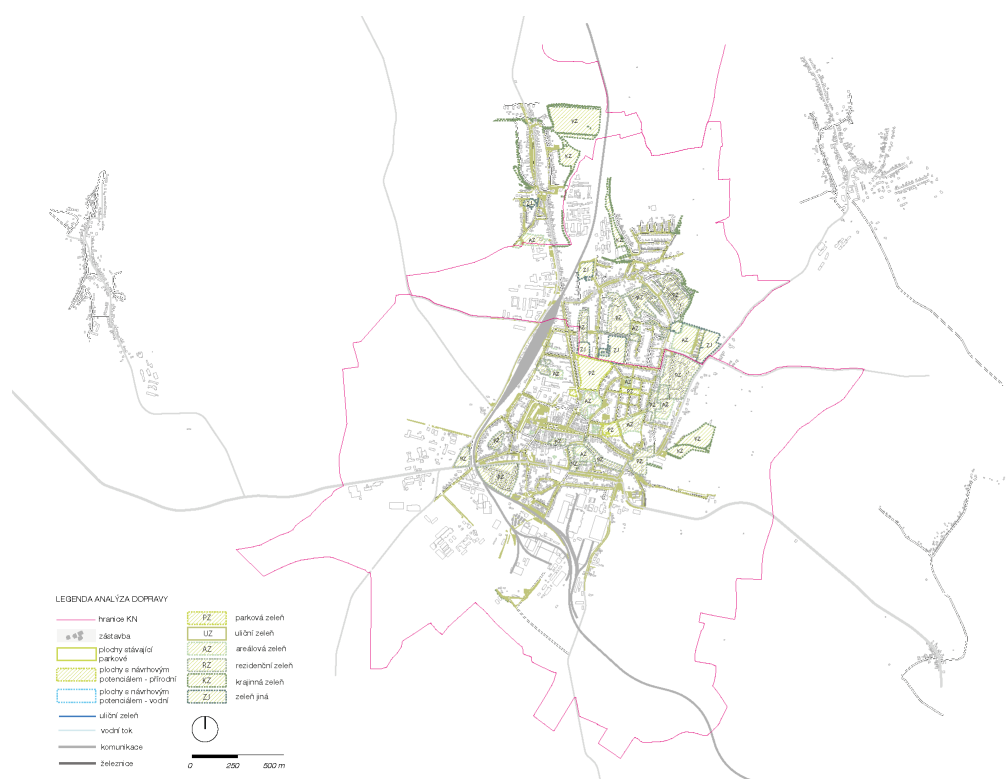
Posledním ze zmiňovaných krajinných celků v této práci je Kyjovská pahorkatina. Na severu vymezují Kyjovsko pahorkatinu Chřiby a Ždánický les. Na jihu a východě je to pak Dolnomoravský úval. Nejvyšším bodem je Babí lom (414 m). [12] Na rozdíl od okolní zalesněné krajiny se Kyjovská pahorkatina vyznačuje mírně zvlněným terénem, který tvoří přirozené prostředí celého města a jeho bezprostředního okolí. Tento reliéf má zásadní vliv na prostorové uspořádání měst ležících v Kyjovské pahorkatině, především na jejich zástavbu, orientaci ulic i přirozené rozložení veřejných prostor, které často kopírují terén. Kyjov je jedním z měst, které leží uvnitř Kyjovské pahorkatiny. Výškový profil tohoto krajinného celku s rozlohou téměř 500 km² [13] se promítá do výškového členění města, především je patrný ve směru od středu k východní části města. Tento výškový rozdíl se v urbanistické struktuře projevu přítomností vyhlídkových bodů právě v této části města.[1; 13; 13; 12]

Shoda názvů města a krajinného celku není bez významu. Ukazuje, že vztah města a krajiny má hlubší význam a jejich vztah není pouze geografický.

2.3 Vnímání krajiny

V rámci terénního průzkumu byla zaznamenána místa, ze kterých se otevírají výhledy do okolní krajiny. Výsledky jsou znázorněny v mapě, kde jsou vyhlídkové body rozlišeny barvami podle příslušnosti k jednotlivým celkům. Průzkum potvrzuje teoretické předpoklady o vyhlídkových místech ve městě a zároveň ukazuje lokality, které lze v budoucnu zapojit do koncepce městské krajiny jako značené vyhlídkové body.⁴

⁴ Vyhlídkové body jsou vyznačené na obrázku č. 11, který je součástí přílohy č. 2



Obrázek 12 Mapa veřejné zeleně ve městě [Zdroj: autor]

2.4 Zeleň a voda

2.4.1 Zeleň v intravilánu města

Zeleň v intravilánu města tvoří síť ploch různého měřítka i funkce. Jak je vidět na obrázku č. 12, nachází se však většina ploch převážně na severozápadním území města. V rámci přehlednosti byla veřejná zeleň rozdělena do šesti kategorií, které se liší svým charakterem a funkcí. Z přiložené mapky vyplývá, že největší plochy tvoří rezidenční zeleň v okolí sídlišť, zatímco krajinná zeleň přirozeně ohraničuje město z vnějších stran. Nejvýraznějšími prvky uvnitř zastavěného území města jsou tři městské parky, které představují velký potenciál pro rozvoj kvalitního veřejného prostředí.

Parková zeleň

Tato kategorie ukazuje na nejzásadnější plochy zeleně ve městě z pohledu funkčního užívání. Jedná se o plochy většího rozsahu umožňující rekreaci obyvatelům. Vedle toho přispívají největším dílem ke zlepšení městského mikroklima. Park je hlavním typem zelených ploch ve městě, [21] který přímo navazuje na okolní obytnou zástavbu. Obecně mají tyto plochy význam pro obyvatele celého města a stejně tak pro turisty.

Podle *Standardů dostupnosti veřejné infrastruktury* [22] vydané MMR by měla být parková zeleň dostupná do 300 m od bydlení. Tento parametr se používá jako běžné měřítko kvality městského prostředí. Příkladem aplikace těchto zásad je Praha, která si stanovila výrazně ambicióznější cíl: dostupnost parku do 100 m. Takové zkrácení docházkové vzdálenosti má podle města přímý dopad na každodenní komfort obyvatel. [23]

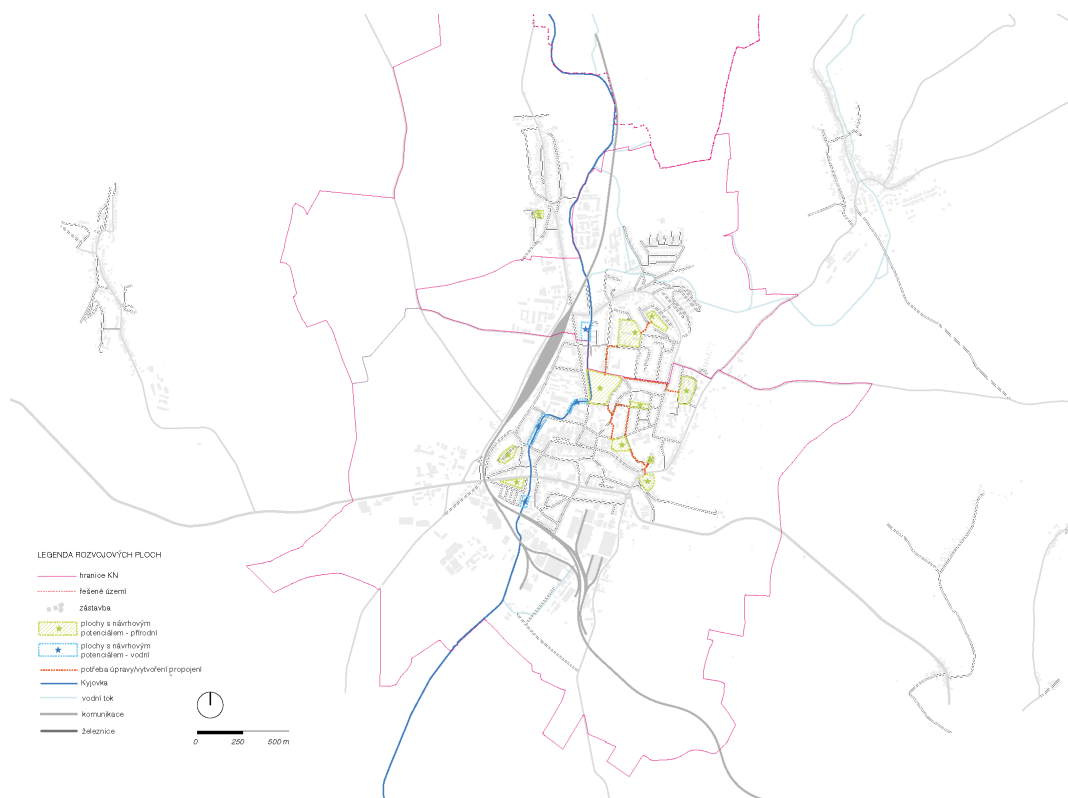
V kontextu Kyjova se jako nejdůležitější ukazují tři hlavní parky, které představují přirozená centra městské zeleně.

Městský park představuje nejvýraznější uzlový bod městské zeleně.⁵ Leží v centrální části Kyjova, v těsném kontaktu s historickým jádrem i okolní obytnou zástavbou. Díky této poloze lze předpokládat, že jej využívají zejména obyvatelé přilehlých ulic, návštěvníci centra a studenti gymnázia. V rámci městské zeleně infrastruktury funguje park jako důležitý průchozí uzel, který propojuje hlavní pěší trasy mezi centrem a severní obytnou částí.

Park Seifertovo náměstí se nachází ve vyvýšené poloze nad centrem. Rozlohou je menší, ale má podobně obytný kontext – obklopují jej rodinné domy, bytová zástavba a základní škola. Jeho poloha předurčuje park k intenzivnímu využívání místními obyvateli a žáky školy. Výšková poloha parku zároveň omezuje spontánní návštěvnost z jiných částí města, a park tak funguje především jako lokální uzel a průchozí spojnice mezi severní a východní částí města.

Park u Kaple sv. Josefa leží na historicky významném místě bývalého hřbitova, v sousedství Zámečku a Vlastivědného muzea. Z jedné strany jej obklopují rodinné domy a základní škola, z druhé strany kulturní instituce a Centrum

⁵ Pojmem „uzly“ byl převzat od K. Lynche, který jej používá ve své knize *Obraz města* při pojmenování základních prvků, kterými jsou města tvořena.



Obrázek 13 Mapa ploch s rozvojovým potenciálem [Zdroj: autor]

sociálních služeb. Park má charakter klidového lokálního uzlu s převahou pobytových funkcí. Jeho umístění mimo hlavní pěší tahy způsobuje, že je méně využíván jako průchozí prostor, ale má potenciál stát se cílovým místem pro návštěvníky přilehlých institucí.

Hlavní tři parky se nacházejí v relativně malé vzdálenosti od sebe. I přes to tvoří spíše vzájemně oddělené body v rámci centrální a východní části města. Seifertovo náměstí a park u Kaple sv. Josefa na sebe přirozeně navazují; jsou blízko sebe a jejich propojení je díky terénu i uličnímu uspořádání poměrně čitelné. U Městského parku je situace složitější. Leží níže, je obklopený kompaktnější zástavbou, a proto zůstává vizuálně i prostorově oddělen. Pěší trasy mezi parky tak většinou slouží jen k přesunu a nenabízejí mnoho důvodů k zastavení. To, že stávající uliční síť neumožňuje jednoduché ani plynulé propojení zelených ploch, oslabuje jejich funkci jako součásti souvislého systému městské zeleně.⁶ Problémem je absence kvalitní a intuitivní pěší linie, která by parky jasně propojovala. To snižuje jejich potenciál fungovat jako propojená síť v rámci městského systému zeleně.

Místa s rozvojovým potenciálem

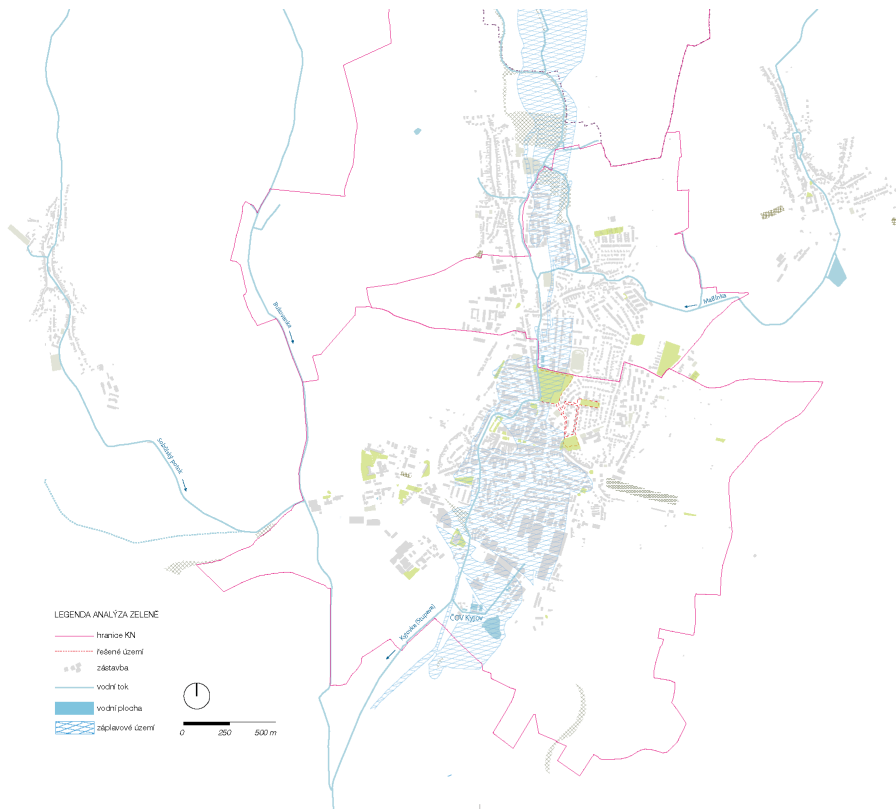
Přirozenými rozvojovými plochami jsou především tři městské parky, o kterých byla zmínka v předchozí části. Vedle nich se však ve městě nachází další území, která mohou v budoucnu přispět k vytvoření propojené sítě zelené infrastruktury. Jedná se hlavně o rozsáhlé trávnickové plochy na sídlištích (Švabinského, Lidická, U Vodojemu, Za Stadionem, Tyršova), které mají potenciál doplnit rekreační funkce nebo zvýšit pobytovou kvalitu v obytných čtvrtích. Další důležitý soubor ploch tvoří území v okolí toku Kyjovky, kde se nachází několik zanedbaných nebo nedostatečně využívaných míst. V mapě na obrázku 13 jsou vyznačeny potenciální rozvojové plochy, které mohou být do budoucna součástí ucelenějšího systému městské zeleně.

2.4.2 Vodní linie a vodní plochy

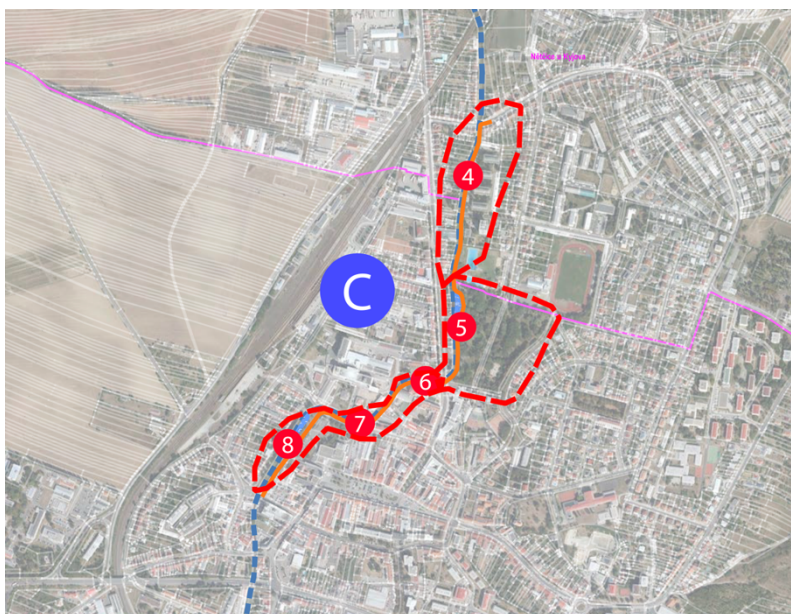
Hlavním vodním tokem, který formuje prostředí intravilánu města je říčka Kyjovka, která protéká napříč městem od severu k jihu. [1; 12] Přímo ve městě se do ní vlévá vodní tok Malšínska a severně od města vodní tok Bohuslavický potok⁷. [1] Samotná Kyjovka ve městě plní ekologickou i krajinnotvornou funkci. Zároveň však představuje potenciální riziko díky svému záplavovému území. Podle schématu na obrázku č. 14 se záplavové území rozprostírá přes většinu historického centra a dále pokrývá i celou jižní část města. Toto záplavové území klade vysoké nároky na plánování a ochranu zastavěného území a výrazně formuje možnosti využití těchto ploch. Zároveň ale nabízí možnost chápat tuto záležitost jako příležitost k vytvoření přírodě blízkého městského prostředí. Začlenění do městské struktury tak může zlepšit mikroklima, podpořit rekreační funkci okolí toku a atraktivitu města pro obyvatele i turisty. [24]

⁶ J. Gehl mluví ve své knize *Města pro lidi* o důležitosti vazeb mezi místy v souvislosti s pěší prostupností. Pokud vazby chybí, stává se síť fragmentovanou a ne souvislou.

⁷ Část Bohuslavice u Kyjova však součástí analýz této práce není.



Obrázek 14 Mapa záplavového území [Zdroj: autor]



Obrázek 15 Plánovaná revitalizace Kyjovky [Zdroj:město Kyjov]

Oddělení C

4 - V úseku od sídliště Zahradní po městský park je v plánu zprostit břež Kyjovky a vybudovat ze chodník a cyklostezku navazující na stávající cyklotrasu.

5 - V městském parku je v plánu zpřístupnění břehu řeky a vytvoření několika rozšířených částí a tůň.

6 - V lokalitě u gymnázia je záměrem zobytnění břeu instalací kamenných prahů.

7 - V lokalitě u mlýnů je v plánu úprava koryta a břehů do podoby poskytující lepší podmínky pro živočichy (zejména vodní ptactvo.)

8 - lokalita za radnicí nabízí možnost rozšíření Kyjovky a vytvoření tůň. Část je naplánována pro 1. etapu

Revitalizace Kyjovky není jen vizí. V roce 2019 byla zpracována komplexní studie pro revitalizaci toku, která rozděluje úpravy do několika lokalit s etapizací podle priorit. [25] Studie navrhuje přírodně blízká protipovodňová opatření, vyčleňuje území pro tvorbu meandrů, rozlivných plocha a mokřadů mimo centrum města. Vedle toho pak po délce ve městě doplňuje tok o pobytové prvky a navrhuje jeho začlenění do urbanizovaného území. Intravilánu města se týká část s názvem „Oddělení C“, kde je plocha rozdělena do pěti částí. Jak je z mapy na obrázku č.15 zřejmé, doplňuje tok Kyjovky také nově navržená trasa cyklostezky. Tento záměr lze hodnotit pozitivně nejen z hlediska doplnění infrastruktury, ale také proto, že navržená trasa přirozeně navazuje na regionální vinařské stezky a podporuje rekreační funkci města. Další návrhy jako je zpřístupnění břehu řeky Kyjovky v Městském parku by pomohlo navrátit do města ztracenou funkci. V minulosti protékal Městským parkem náhon, který byl nejen funkčním, ale také atraktivním prvkem v městském prostředí. [26] Jeho připomínkou je pěší trasa, která vede středem parku a rozděluje ho tak na dvě poloviny. Přesně v těchto místech v minulosti náhon protékal. Vtažení vody do plochy parku by tak nejen oživilo veřejný prostor, ale také částečně navázalo na historickou stopu. Studie navrhuje také „komplexní řešení uspořádání parku“, čímž by se proměnil celý prostor ve funkční a atraktivní městský park. [25]

Na části toku Kyjovky, konkrétně v části poblíž Moravské Nové Vsi, provedlo Povodí Moravy v roce 2022-2023 revitalizaci za účelem zadržení vody v krajině a zpomalení odtoku. Vznikly tak nové meandry doplněné o vegetaci, které vytvořily nové koryto Kyjovky. Revitalizací Kyjovky se také věnovala bakalářská práce z roku 2025, která se zaměřila na úsek říčky v intravilánu města. [27; 28]

Všechny tyto podklady ukazují, jak významnou roli Kyjovka hraje v měřítku města. Rozsáhlé záplavové plochy Kyjovky, které zasahují do značné části města, nepředstavují jen riziko, ale i příležitost k rozvoji městského prostředí zohledňující rekreační a ekologickou hodnotu toku.

Co se týče vodních ploch veřejného charakteru, tak ty se v intravilánu města nenachází. Jediná vodní plocha ve městě se nachází za areálem sklárny, na jihu města. Tato plocha však není pojmenovaná v mapových podkladech, ani evidovaná v registru vodních děl, takže lze předpokládat, že se jedná o soukromou vodní plochu, která slouží k provozním účelům sklárny. Všechny ostatní vodní plochy se nachází až v širším okolí města, konkrétně na katastrech Svatobořice-Mistřín, Vlkoš, Milotice, Kelčany a Kostelec. Tyto vodní plochy plní rekreační a ekologickou funkci a podílí se na utváření charakteru krajiny. Zároveň představují jediné přírodní vodní prostředí v dosahu, kam mohou obyvatelé Kyjova vyrazit k rybaření, koupání nebo jiným volnočasovým aktivitám.

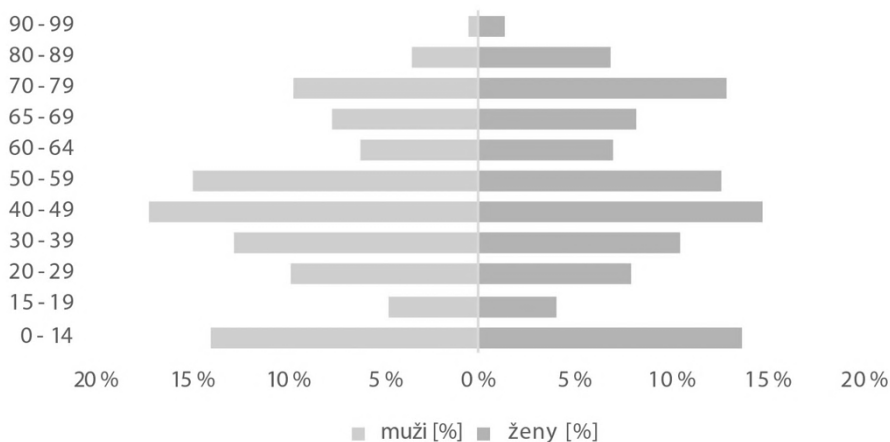
Fakt, že chybí přírodní, veřejně přístupná vodní plocha přímo v intravilánu města, zdůrazňuje význam Kyjovky jako hlavního vodního prvku v městském prostředí. Absence vodních ploch zároveň otevírá prostor pro jejich doplnění. Vzniklé vodní plochy by mohly být pro město přínosné nejen z ekologického hlediska, ale i ze sociálního hlediska. Je prokázáno, že vodní prvky přispívají k ochlazení prostředí, čímž zlepšují mikroklima a podporují biodiverzitu. [29]

Tabulka 1 Celková vyjížďka z obce [Zpracování: autor podle databáze ČSÚ]

	z obce	celkem škola	celkem zaměstnání	celkem
1	Brno	134	276	410
2	Hodonín	45	208	253
3	Strážnice	22	7	29
4	Veselí nad Moravou	21	30	51
5	Bzenec	20	101	121
6	Kroměříž	14	6	20
7	Zlín	12	10	22
8	Praha	9	35	44
9	Bučovice	8	35	43
10	Ostrava	7	4	11
11	Svatobořice-Mistřín	6	62	68
12	Dubňany	3	27	30
13	Moravany	3	1	4
14	Milotice	3	37	40
15	ostatní obce	19	538	557
celkem		326	1377	1703

Tabulka 2 Celková dojížďka do obce [Zpracování: autor podle databáze ČSÚ]

	z obce	celkem škola	celkem zaměstnání	celkem
1	Hodonín	86	177	263
2	Kostelec	79	171	250
3	Vracov	77	285	362
4	Svatobořice-Mistřín	72	440	512
5	Dubňany	62	176	238
6	Vlkoš	55	134	189
7	Vacenovice	52	144	196
8	Bukovany	48	129	177
9	Bzenec	47	115	162
10	Koryčany	46	114	160
11	Sobůlky	43	156	199
12	Moravany	41	117	158
13	Milotice	37	146	183
14	Šardice	34	179	213
15	ostatní obce	891	2358	3249
celkem		1670	4841	6511



Graf 1 Věková pyramida [Zpracování: autor podle veřejné databáze ČSÚ]

Vedle toho přispívají přírodní prvky k vytváření atraktivního veřejného prostoru, podporují setkávání, nabízí nové možnosti rekreace a zvyšují kvalitu života ve městě, jak uvádí Jan Gehl. Celkově to tak zvýší atraktivitu pro samotné obyvatele města i jeho návštěvníky.[30]

3 Prostor a člověk

3.1 Demografie a sociální struktura

Kyjov se již dlouhodobě potýká se snižujících se počtem obyvatel. Za posledních deset let ubylo v Kyjově téměř 1,5 tisíc obyvatel. [31] Kombinace klesající porodnosti a zvyšujícího počtu obyvatel v postproduktivním věku má za následek stárnutí obyvatel. Podle prognóz publikovaných OECD [32] se podíl obyvatel ve městech ve věku 65+ bude v příštích desetiletích dále zvyšovat a v některých případech se až zdvojnásobí. Senioři dnes v řadě měst tvoří více než 20 % populace.

V případě Kyjova zatím nejde o nijak extrémní hodnoty. Podle dat k 31. 12. 2023 činil podíl obyvatel v předproduktivním, produktivním a postproduktivním věku 18,2 %: 56,4 %: 25,4 %. [5] Nejpočetnější skupinou tak zůstávají lidé v produktivním věku. Samotný vysoký podíl obyvatel v produktivním věku by pro město mohl být pozitivním ukazatelem, nicméně v těchto datech není zohledněno, kolik lidí z této skupiny skutečně zůstává pracovat v Kyjově a kolik jich za práci pravidelně odjíždí mimo město. Vedle celkového počtu a věkové skladby je právě tento ukazatel, tedy počet obyvatel, kteří zůstávají a přispívají k místní ekonomice klíčový pro posouzení prosperity města. To doplňují data ze *Sčítání lidu, domů a bytů z roku 2021*, které uvádí, že za prací mimo Kyjov odjíždí zhruba 30 % (2 140 ob.) [9] obyvatel v produktivním věku. Nejčastější destinace jsou Brno, Hodonín a Bzenec. Při detailnějším zaměření na věk, jsou nejpočetnější skupinou lidé ve věku 40-49 let, což ukazuje na silnou generaci lidí středního věku. Současné zastoupení silné generace ve věku 40-49 let lze z ekonomického hlediska vnímat jako pozitivní, protože jde o produktivní a ekonomicky aktivní skupinu. V budoucnu však tato generace přejde do postproduktivního věku, což zvýší zátěž na důchodový a sociální systém města. Nízká porodnost a rostoucí věk má za důsledek zvyšující se průměrný věk obyvatelstva, který byl v roce 2023 46 let.

Na druhou stranu ale do Kyjova denně za prací dojíždí přes 2 960 osob, [9] což z ekonomického hlediska odkrývá roli města jako zaměstnavatelského centra v rámci regionu. Lze předpokládat, že značná část dojíždějících směřuje do kyjovské nemocnice, která jako regionální zdravotnické zařízení zaměstnává velké množství pracovníků, a dále do průmyslových podniků, které jsou ve městě rovněž významně zastoupené.

Obecně je však z celoměstského hlediska vypovídajícím ukazatelem celkový počet obyvatel. K 31.12.2023 zde žilo 10 779 obyvatel, což s rozlohou 29,88 km² (katastrální hranice) ukazuje na hustotu osídlení 361 ob./km². To odpovídá běžné hustotě měst obdobné velikosti v České republice a svědčí spíše o kompaktním, ale nikoli přetíženém urbanistickém uspořádání. [31; 5; 4]

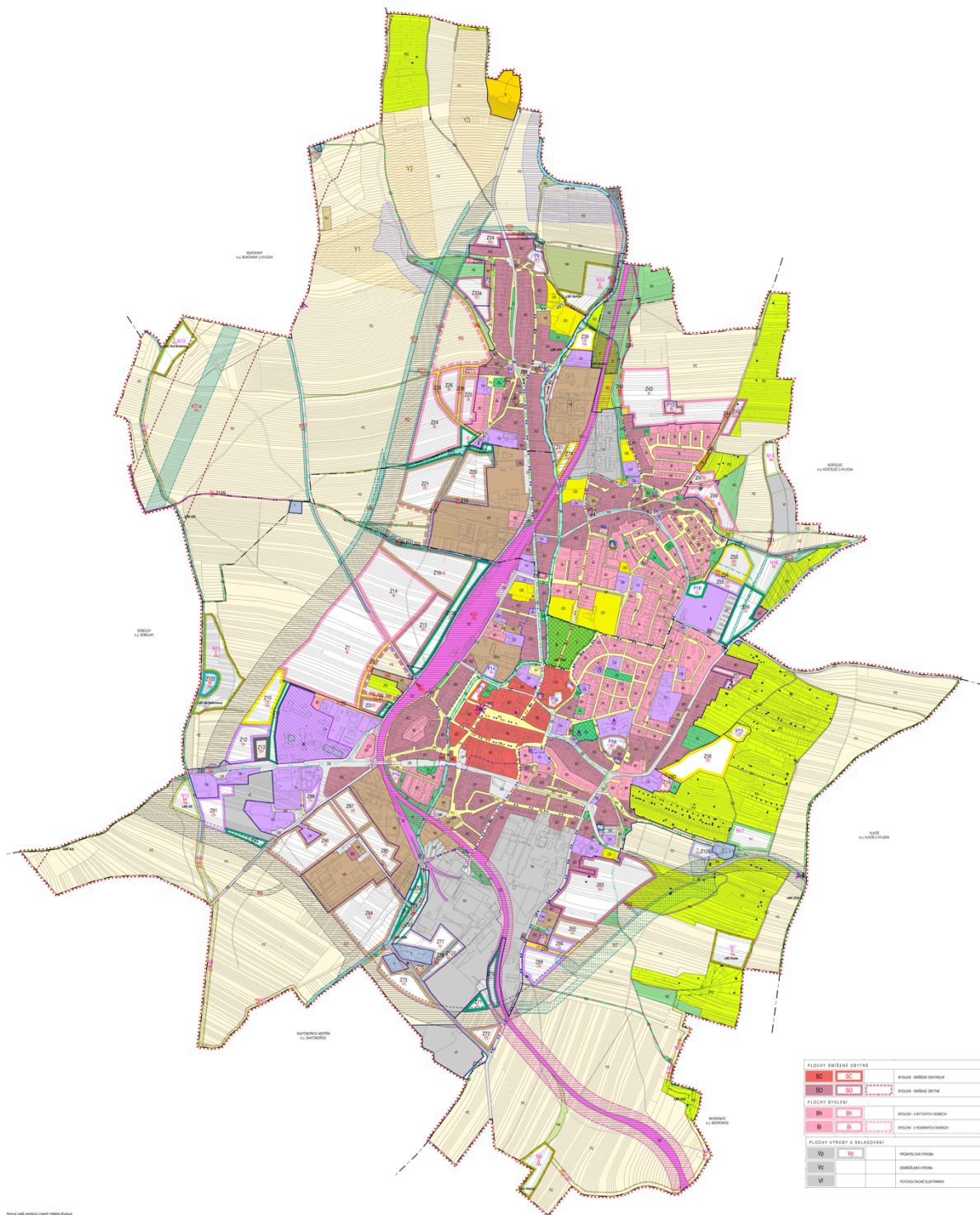
Tabulka 3 Vývoj počtu obyvatel za posledních 10 let [Zpracování: autor podle veřejné databáze ČSÚ]

Rok	Stav k 31. 12. (koncový stav)			Věková kategorie			prům. věk	index stáří [%]
	celkem	muži	ženy	0-14	15-64	65+		
2024	10 645	5 209	5 436	1 355	6 467	2 823	46,4	208,3
2023	10 799	5 272	5 527	1 421	6 571	2 807	46,4	197,5
2022	10 844	5 286	5 558	1 461	6 608	2 775	46,0	189,9
2021	10 849	5 281	5 568	1 461	6 649	2 739	45,9	187,5
2020	11 105	5 390	5 715	1 517	6 829	2 759	45,5	181,9
2019	11 185	5 458	5 727	1 513	6 960	2 712	45,4	179,2
2018	11 218	5 474	5 744	1 518	7 035	2 665	45,2	175,6
2017	11 295	5 517	5 778	1 532	7 188	2 575	44,8	168,1
2016	11 368	5 561	5 807	1 550	7 296	2 522	44,5	162,7
2015	11 405	5 586	5 819	1 548	7 445	2 412	44,1	155,8
2014	11 505	5 651	5 854	1 555	7 600	2 350	43,8	151,1
2013	11 448	5 630	5 818	1 501	7 683	2 264	43,7	150,8
2012	11 483	5 649	5 834	1 484	7 781	2 218	43,5	149,5
2011	11 548	5 704	5 844	1 484	7 924	2 140	43,1	144,2
2010	11 539	5 719	5 820	1 372	8 102	2 065	43,1	150,5
2009	11 597	5 749	5 848	1 378	8 177	2 042	42,8	148,2
2008	11 707	5 794	5 913	1 449	8 247	2 011	42,2	138,8
2007	11 830	5 874	5 956	1 502	8 352	1 976	42,0	131,6
2006	11 924	5 915	6 009	1 526	8 472	1 926	41,6	126,2
2005	12 003	5 942	6 061	1 556	8 544	1 903	41,2	122,3
2004	12 030	5 946	6 084	1 602	8 601	1 827	40,7	114,0
2003	12 191	6 013	6 178	1 687	8 703	1 801	40,2	106,8
2002	12 313	6 080	6 233	1 735	8 792	1 786	39,8	102,9
2001	12 356	6 113	6 243	1 757	8 802	1 797	39,6	102,3
2000	12 521	6 170	6 351	1 793	8 919	1 809	39,3	100,9

Aktuální demografická situace bohužel ukazuje na dlouhodobě negativní vývoj, který má zásadní dopad na fungování města. I když se nepříznivé jevy v posledních letech zpomalily, nedokázaly zvrátit negativní přirozený přírůstek ve městě, který byl za uplynulé desetiletí trvale záporný. Počet nově narozených dětí nedokázal vyrovnat počet úmrtí, což vedlo ke každoročnímu poklesu obyvatel. Nejvyšší záporný přírůstek byl v roce 2022 (-92 osob).

Obyvatel postupně ubývá a populace stárne. A jak uvádí publikace OECD Aging Cities, [32] bude stárnoucí obyvatelstvo v budoucnu znamenat vyšší nároky na sociální služby i přizpůsobení veřejného prostoru. To znamená přizpůsobení se potřebám obyvatel s omezenou schopností pohybu a vyšší potřebou komfortního a bezpečného prostředí. Prakticky se může jednat o zajištění bezbariérových a bezpečných tras, dostatečného počtu odpočinkových míst, kvalitního osvětlení, stínu a přehledné orientace ve veřejném prostoru. Vedle prostorových nároků ovlivňuje stárnoucí populace také ekonomické, sociální i politické sektory. S rostoucí skupinou starších se mohou prohlubovat mezigenerační rozdíly, které mohou vyústit až v izolaci seniorů. Vyšší věk znamená menší pracovní sílu, což vyvolává tlak na produktivitu a vyšší náklady na služby. I když vše zmíněné vyvolává negativní pocity, může to být chápáno jako příležitost. Stejně, jak uvádí OECD, je důležité podporovat mezigenerační projekty a udržet kompaktní a dobře propojené město. O vztahu starších obyvatel a veřejných prostor hovoří také Jan Gehl, který tvrdí, že veřejný prostor přizpůsobený měřítku a pohybu pěších přispívá k inkluzivitě a je vhodný i pro starší obyvatele.[30; 32; 33]

Tyto obecné výzvy, které OECD identifikuje ve vztahu ke stárnutí městské populace, se v plné míře odrážejí i v situaci Kyjova. Kyjov stojí před výzvami, jak zastavit úbytek obyvatel v produktivní věku, jak se připravit na rostoucí počet seniorů a jak podpořit návrat mladých rodin. Vše naznačuje na potřebu cíleně plánovat rozvoj bydlení, veřejného prostoru a služeb tak, aby město mohlo nabídnout aktivity pro všechny věkové skupiny a bylo atraktivní pro všechny, nejen turisty. Pokud by obyvatel ubývalo stále stejným tempem a situace se nezměnila, může město ztratit svou funkčnost a identitu.



Obrázek 16 Územní plán - Hlavní výkres [Zdroj: město Kyjov]

3.2 Plošná struktura města

Urbanistická struktura sídla je jednoduše čitelným ukazatelem vývoje. Jak popisuje J. Jehlík: „Jeho organizace je dána vrstvením kolem gravitačního centra této fyzické a dějové struktury a členění či dělení sídla je nástrojem k jeho správě a obsluze a k identifikaci s místem a územím.“^[32] [34] Gravitační centrum představuje historické jádro, původní počátky osídlení, kolem kterého se postupem času vrstvily další struktury a sídlo se rozrůstalo. Uspořádání se pak vždy vztahuje k centru. Proto jej Jehlík pojmenovává s přívlastkem „gravitační“. Ať se již jedná o historické náměstí nebo jiné společenské těžiště, centrum sídla je významným a důležitým bodem, od kterého se odvíjel veškerý rozvoj.

Princip organizace, kterou popisuje Jehlík, je v Kyjově dobře patrný při pohledu na vztah mezi historickým centrem a navazující strukturou obytné zástavby. Organické uličky, smíšené funkční využití a kompaktní zástavba na Masarykově náměstí a v přilehlých uličkách odpovídají historickému jádru. Typická jsou zde dvou a více podlažní městské domy s aktivním parterem. Obchody, restaurace, ale také městský úřad, radnice, kulturní dům a historické stavby jsou důvody, díky kterým se náměstí stává přirozeným cílem každodenního pohybu obyvatel i návštěvníků města a posiluje tak význam náměstí jako centra. Územní plán města vedle toho vymezuje oblast historického jádra a navazujícího okolí (východně ke Kapli sv. Josefa a severně k Městskému parku) jako *tzv. území zásadního významu pro ochranu hodnot*, což potvrzuje jeho klíčovou roli v prostorové i kulturní struktuře města. [35]

V návaznosti na centrum se postupně rozvíjí oblasti s čistě obytnou funkcí. Rodinné domy pokrývají primárně východní a severní část města. Pěkně toto rozdělení lze vidět na *Hlavním výkrese územního plánu* (obrázek č. 15). O tyto části se už město rozvíjelo plánovitě. Napovídají tomu pravoúhlé sítě ulic a rozvolněná zástavba rodinných domů s předzahrádkami, která je pro plánovanou výstavbu typická. [36] Tato struktura kontrastuje s řadovou kompaktní zástavbou centra města. Struktura rodinných domů je na několika místech narušena bytovými domy a většími sídlištní celky. Vůbec největším z nich je Sídliště U Vodojemu, které se nachází na východním okraji města. Další bytové domy se v různém měřítku objevují v celém městě. Výstavba bytových domů byla z části řešena vložením do již existujících celků. Typickým příkladem je sídliště Švabinského, které vzniklo mezi lety 1956-1963. Na snímcích (obrázky 16 a 17) lze vidět, jak bylo toto sídliště vloženo do bloku rodinných domů. Naproti rodinným domům, které dosahují převážně dvou až tří nadzemních podlaží, se bytové domy pohybují v rozmezí čtyř až osmi nadzemních podlaží.

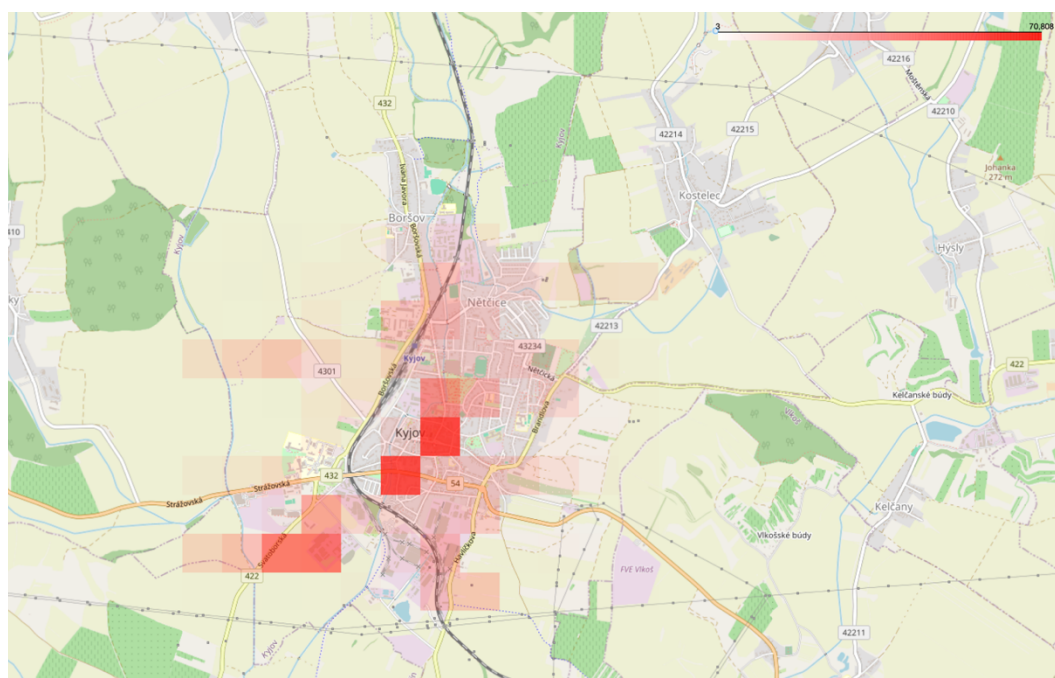
Struktura Kyjova ale není tvořena jen samotným centrem, výrazně ji ovlivňuje i podoba jeho místních částí. Kyjov se administrativně člení na tři místní části – Kyjov, Nětčice a Boršov. Kyjov a Nětčice tvoří jeden kompaktní celek, který je urbanisticky propojený souvislou zástavbou. Na vesnické jádro Nětčic postupně vznikala nová obytná struktura rodinných domů, až došlo ke spojení s Kyjovem. Naproti tomu Boršov, byť je součástí města, si zachovává svou typickou vesnickou strukturu s nižší



Obrázek 17 Historická ortofoto mapa 1956 [Zdroj: Archiv ČUZK]



Obrázek 18 Historická ortofoto mapa 1963 [Zdroj: Archiv ČUZK]



Obrázek 19 Heatmapa [Zdroj: Vodafone]

hustotou, podélnými parcelami a organickým uspořádáním komunikací. Od zbytku města jej dělí železniční trať a průmyslové oblasti, které zároveň působí jako bariéra – fyzická i funkční, která přetrhává návaznosti na zbytek města.

Průmyslové oblasti s areálovou zástavbou jsou další významnou složkou ve městě. Ta je v Kyjově soustředěna primárně na okraj města, výjimečně do středu města. Charakteristickými znaky jsou monofunkčnost a uzavřenost systému.[36] Plochy nejsou prostupné, a tak, jsou-li nevhodně umístěny, mohou v sídlech tvořit bariéry. Za průmyslovými areály na jihu Kyjova nenavazuje městská zástavba. Nejsou proto bariérou s ohledem na celoměstské měřítko. Stejně je tomu tak i s areálem nemocnice na západním okraji města. Jinak mohou být ale vnímány areály na severu města, které se nachází mezi dvěma místními částmi – Boršov a Nětčice. V tomto případě již dělí dvě obytné struktury a mohou tak tvořit neprostupnou bariéru. Jediný průmyslový areál, který se nachází uvnitř městské struktury je areál za kulturním domem, který od městského centra odděluje říčka Kyjovka.

Důležité je pohlížet na městskou strukturu také s ohledem na dopravní obslužnost a možnou dopravní zátěž. Ze své podstaty bude areálová zástavba typem, který bude vyžadovat největší dopravní nároky a bude mít za důsledek vyšší dopravní zatížení. Toto tvrzení podporuje mapa s analýzou dopravní intenzity v následující kapitole, která vyhodnocuje úsek komunikace vedoucí podél areálů na jižním okraji a nemocnice jako nejvytíženější v celém městě (obrázek 57). Zástavba rodinných a bytových domů pak výraznější dopravní zátěž nezpůsobuje.

Pro lepší porozumění tomu, jak se město skutečně využívá a jakou má jeho struktura dopad na pohyb a koncentraci obyvatel, byla do analýzy zahrnuta také data od mobilního operátora. Ty jsou zachyceny v mapě na obrázku č. 18. Jedná se tzv. heatmapu, která s využitím barevné škály znázorňuje intenzitu sledovaného jevu v určité oblasti po určitý časový úsek. [37] V tomto případě zachycuje koncentraci lidí v Kyjově v průběhu dvanácti dní. Tím umožňuje vytypovat exponovaná místa a vytvořit orientační obrázek o tom, kde se obyvatelé nejvíce pohybují. Je však třeba dodat, že se data zobrazují ve větším rozlišení. Nejsou navázány na konkrétní veřejné prostory ve městě, ale promítají se do čtvercové sítě podle rozmístění vysílačů. Na mapě jsou proto vidět různě zbarvené čtverce vyjadřující míru koncentrace lidí podle mobilního signálu, ne konkrétní body. Pro účely této práce je ale toto zobrazení dostačující, protože snahou je pochopit obecné chování lidí ve městě.

Heatmapa ukazuje na dvě místa s největší koncentrací obyvatel. Jedním je Masarykovo náměstí, což jen potvrzuje jeho roli jako městského centra. A druhé je okolo křižovatky ulic Nerudova a Riegrova, což na první pohled působí překvapivě. V této oblasti se nenachází žádný významný veřejný prostor, areál nebo škola. V blízkosti se nachází jen autobusové nádraží a kino, které by mohly být důvodem vyšší koncentrace. Další zvýšená koncentrace se objevuje na okrajích města, kam jsou soustředěny průmyslové areály. Průmyslové oblasti jsou zároveň vedle škol jedněmi z největších zaměstnavatelů ve městě, což vysvětluje jejich význam v každodenním pohybu obyvatel.

Tabulka 4 Hodnocení veřejných prostor [Zdroj: autor]

prostor	problém	význam	příležitost
Masarykova náměstí	- přetížené parkováním → ztráta rekreačního a společenského charakteru; spíš jako tranzitní prosto a parkoviště - hluk a nebezpečí od dopravy → snižuje atraktivitu a pocit bezpečí - slabé využití jako místo setkávání → převažují nutné cesty na náměstí, než dobrovolné za účelem pobytu	- náměstí neplní plnohodnotně svou funkci hlavního veřejného prostoru - obyvatelé tak nemají kvalitní centrální prostor pro setkávání a rekreaci - turistický potenciál náměstí není naplněn	- odstranění parkoviště = zvýšení atraktivity a bezpečnosti - doplnění zeleně a mobiliáře = podpora pobytu a setkávání - propojení s revitalizovanou Kyjovkou = propojení rekreačních a společenských aktivit
PARKY			
Městský park	- přehnaně zahuštěná zeleň → nepřehlednost, riziko pro bezpečnost - málo vybavení pro všechny skupiny → chybí sportovní, rekreační a pobytové prvky pro širší spektrum lidí - nevyužitý potenciál vody	- nevyužití potenciálů parku - některé části působí odtažitě a mohou být problematické z hlediska bezpečnosti - chybí vybavení pro širší skupinu obyvatel	- zpřehlednění a doplnění vybavení = širší využití všemi věkovými skupinami - začlenění Kyjovky = zvýšení atraktivity a kvality - posílení role parku jako hlavního rekreačního prostoru
Seifertova náměstí	- prázdný, nevyužívaný prostor, bez identity - zastaralý mobiliář a vybavení parku - chybějící funkce a důvod k pobytu - esteticky nevýrazný a zanedbatelný dojem	- potenciální park pro školáky, obyvatele okolních domů, rodiče s dětmi a pejskaře - klidná lokalita v dobré dostupnosti centra i dalších veřejných prostor - propojení škol, kostela a obytné čtvrti skrze veřejný prostor	- stát se živým sousedským místem se silnou rekreační a společenskou funkcí - úprava mobiliáře, vytvoření cest, herních a odpočinkových zón - možnost využít polohu a výhledy k vytvoření atraktivního a funkčního místa
kaplička sv. Josefa	- nízké využití a nevýrazná funkce - zastaralý mobiliář a vybavení - hlučnost od sousední silnice - výhledy omezené stromy - historická hodnota není dostatečně prezentována	- místo s hlubokou historickou a duchovní stopou (kostel sv. Josefa, první hřbitov, památník) - klidový prostor v blízkosti centra a dalších parků - symbolické místo propojující historii a identitu města	- začlenění do „historické stezky“ městem - revitalizace s důrazem na zlepšení estetiky, mobiliáře a výhledů - lepší interpretace historie a kulturního významu
DOPRAVNÍ			
autobusová stanice	- esteticky zanedbaný prostor - neodpovídá významu města - pocit nebezpečí a nekomfortu - minimum zeleně - komplikované napojení na vlakovou dopravu	- hlavní dopravní uzel a vstupní brána do města - zajištění klíčového spojení s okolními obcemi i regionem - orientačně přehledný a dobře dostupný pěšky, nebo za využití MHD	- revitalizace prostoru = vytvoření reprezentativní vstupní brány do města - zlepšení estetiky a bezpečnosti, doplnění zeleně a stínu - integrace s parkem U Kapličky a rozšíření služeb pro cestující
vlakové nádraží	- předprostor esteticky slabší - bariéra kolejí komplikuje dostupnost některých cílů - komplikovanější spojení s autobusovým nádražím	- hlavní železniční uzel města - důležitý pro dojíždějící i návštěvníky - reprezentativnější než autobusové nádraží	- revitalizace předprostoru, výsadba zeleně a úprava ulice před nádražím (folklorní motivy) - řešení bariér kolejí
SPORTOVNÍ			
sportovní areál	- prostor je sice plně vybavený, ale působí standardně, bez silné identity, zejména mimo sportovní akce. Chybí prvky městského rázu a estetického propojení s parkem	- prostor je sice plně vybavený, ale působí standardně, bez silné identity, zejména mimo sportovní akce. Chybí prvky městského rázu a estetického propojení s parkem	- vytvoření silnější identity — integrace s parkem designem, vegetací a městskou atmosférou - propojovací zóny, které umožní snadnější přechod mezi sportem, odpočinkem a aktivním městským životem
pumptrack	- zanedbaný stav - nízké využití - nedostatečné povědomí	- variabilní sportovní prostor, který může posílit identitu mladých obyvatel	- organizace závodů - podpora komunit - pravidelná údržba a propagace
skatepark	- slabé využití k původnímu účelu - chybí organizované aktivity	- jedinečný industriální prosto - atraktivní pro mladé	- podpora skate komunity - pořádání akcí - vytvoření živého centra pro mladé
discgolf	- slabá návštěvnost - chybí vybavení pro delší pobyt	- přírodní prvek propojující zástavbu s krajinou - klidná zóna města	- posílení rekreační funkce - informační prvky - propojení na turistické trasy
multifunkční plocha Nětčice	- fotbalový stadion Nětčice, dětské hřiště a griloviště Nětčice - omezená přístupnost - jednoduché vybavení	- lokální centrum setkávání a rekreace obyvatel Nětčic	- rozvoj komunitních aktivit - lepší vybavení a otevřenost prostoru
SPOLEČENSKÁ			
Náměstí Hrdinů	- školní charakter z prostoru dělá pasivní prostor, který nevyužívá maximálně svůj potenciál - lidé jím spíše procházejí, než aby v něm trávili čas - chybí služby směřované do prostoru náměstí, které by ho aktivovaly	- kvalitní a esteticky příjemný veřejný prostor - přirozená spojnice mezi parkem, náměstím a gymnáziem - historický kontext díky budově školy	- aktivace prostoru službami a společenskými aktivitami = posílení funkce skutečného náměstí, ne jen předprostoru školy - propojení s revitalizovanou Kyjovkou (např. posedové schody k řece)
JINÉ PLOCHY			
u sklepů	- degradace prostředí paneláky - zásobování ruší klid a estetiku - prostor nefunguje každodenně, jen při akcích - špatná dostupnost, zanedbané propojení s okolím - špatná dostupnost, zanedbané propojení s okolím	- vinařská identita a tradice - kulturní a společenské centrum pro vinařské akce - potenciál reprezentovat město díky propojení s vínem a turismem	- revitalizace prostoru s důrazem na vinařskou tradici a klidný pobyt - zlepšení přístupových tras a mobiliáře - doplnění o decentní prvky odkazující na historii a vinařství - eliminace vizuálního chaosu a zásobování
prostor za Kulturním domem	- dominance parkoviště — neatraktivní, nevyužitý potenciál - nedostatek identity - sousedství průmyslového objektu ruší kvalitu prostředí	- blízkost náměstí, kulturního domu, nádraží - částečně rekreační a společenská funkce díky zelené ploše a hřišti	- dostavba objektu s aktivním parterem, uzavření uliční fronty, kvalitní veřejný prostor - propojení s revitalizovanou Kyjovkou a předprostorem gymnázia v jeden souvislý pás veřejného prostoru - řešení sousedství průmyslového objektu (např. fasáda, využití) a vytvoření reprezentativního „zadního parteru“ náměstí
sidliště	- anonymní meziprostory bez jasné funkce - mrtvé plochy garáží - nízká atraktivita	- poskytují bydlení velké části obyvatel - jsou klíčovou součástí městské struktury	- aktivace komunitních aktivit - přidání mobiliáře a funkcí - lepší propojení se zbytkem města

I když má heatmapa svá omezení a zachycené výsledky dávají pouze orientační obraz o pohybu a koncentraci lidí, potvrzuje základní předpoklady o historickém centru a průmyslových oblastech. Přidaná hodnota těchto dat spočívá v tom, že ukazují reálná data a doplňují tak teoretické závěry o struktuře města aktuální situací.

3.3 Veřejná prostranství a kontinuita

Veřejný prostor je nedílnou součástí městské struktury. Jeho význam v městském měřítku je klíčový, protože v něm dochází ke sdílení aktivit, zážitků a života lidí. V zahraniční literatuře se lze setkat s pojmem *public space* (česky *veřejný prostor*), který jej definuje jako dynamická místa, kde se odehrává každodenní život. Jsou to všechny parky, náměstí a ulice, kde se lidé setkávají, sdílejí prostor a veřejné aktivity. Takto jej definují například Carr, Francis, Givlin a Stone. [38] Česká literatura naproti tomu rozlišuje dva termíny – veřejný prostor a veřejná prostranství [39; 39; 40], kdy právě veřejná prostranství jsou určitou podmnožinou veřejných prostor a svým významem spíše ekvivalentem anglického pojmu *public space*.

Podle definice uvedené v zákoně č. 128/2000 Sb, jsou „Veřejným prostranstvím jsou 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.“⁷⁰ Dalo by se říct, že veřejná prostranství tedy představují specifickou skupinu venkovních městských prostorů, které slouží ke každodennímu užívání. Naproti tomu pojem veřejný prostor je definován veřejnou přístupností, což vedle veřejných prostranství zahrnuje také interiéry veřejných staveb.[40]

Tato kapitola se soustředí na veřejná prostranství v Kyjově, která jsou chápána jako veřejná přístupná centrální i okrajová místa města, která mají společenský potenciál k městskému životu a funkční potenciál v rámci městské struktury. Prostory nebyly vybírány podle vlastnických vztahů, ani se neomezovaly pouze na hlavní veřejné prostory měst, jako jsou náměstí nebo parky. Byly voleny intuitivně, a to jako místa reprezentativní nebo jinak významné, která svým charakterem přirozeně vybízejí ke shromažďování a vzniku různorodých aktivit.

Pro hodnocení veřejných prostor v Kyjově byla vytvořena tabulka, která je přílohou č. 4. Cílem bylo co nejlépe vystihnout podstatu prostoru a zanalyzovat jeho funkční charakter (význam jak z městského, tak z uživatelského hlediska, návaznost na jiné veřejné prostory, na skupiny obyvatel, kteří prostor využívají, typy funkcí a aktivit, které se v prostoru odehrávají, a také na vizuální kvality prostoru, jako jsou vybavenost a estetika). Na základě dílčích analýz byly pro každé z míst definovány silné a slabé stránky i potenciál do budoucna. Pro lepší návaznost a propojení textové a přílohové části byla vytvořena souhrnná tabulka, která uvádí všechna analyzovaná místa spolu s jejich klíčovým problémem, významem a příležitostmi.

3.3.1 Masarykovo náměstí

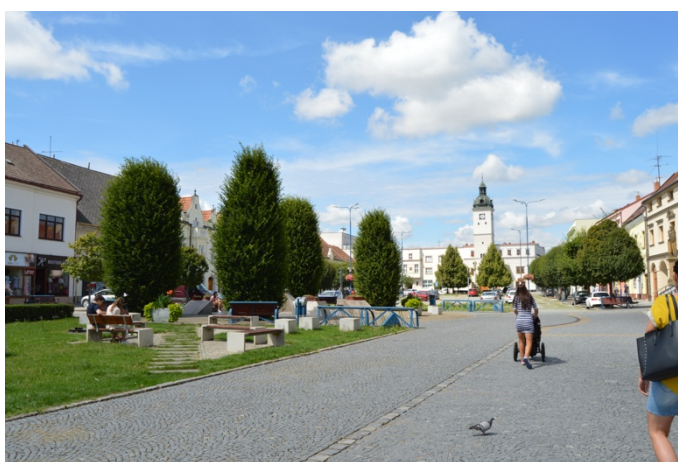
Náměstí jako typ hlavního veřejného prostoru mají v historii měst zásadní význam. Byla to obchodní i politická centra; centra společenského života.



Obrázek 20 Masarykovo náměstí – od kavárny Longus [Zdroj: autor]



Obrázek 21 Kašna na Masarykově náměstí [Zdroj: autor]



Obrázek 22 Masarykovo náměstí [Zdroj: autor]



Obrázek 23 Masarykovo náměstí – ze středu [Zdroj: autor]

(40)(39) Byla to místa, kde se potkávali lidé, aby uzavírali obchod, shromažďovali se a podíleli se o své nápady a myšlenky. [41] Náměstí byla využívána pro politické účely a účely městské správy. Byla to ohniska společenského života. Dodnes jsou náměstí uzly městské struktury, které mají důležitý význam pro město. Bohužel ale některá náměstí v průběhu let ztratila na své společenské funkci. Některá dnešní náměstí připomínají spíše parkoviště než hlavní veřejný prostor. Podle P. Novákové [42] mohou být důvodem politické režimy, které nepodporují veřejný život a zabraňují shromažďování. Prázdné veřejné prostory, které tak ve městech vznikly, byly postupně zaplňovány novými funkcemi. Což v řadě případů znamenalo doplnění dopravní funkce a soustředění parkovacích ploch na plochy náměstí.

V případě Kyjova je Masarykovo náměstí významným bodem města. Soustřeďují se zde administrativní budovy (radnice a městský úřad), nachází se zde řada historických památek a služeb a konají se tu také kulturní akce a pravidelné trhy. Nejen že je Masarykovo náměstí historicky hlavním veřejným prostorem, je také současným hlavním veřejným prostorem, který kombinuje funkce městské správy, společenské, kulturní a obchodní.

Dopravně je náměstí velmi dobře napojeno. Ústí do něj přímo městské třídy Komenského a Palackého, které zajišťují propojení s okolními parky, sídlišti a dopravními uzly. Autobusové nádraží a vlakové nádraží jsou od náměstí vzdálené přibližně 20 minut pěší chůze⁸. Na náměstí je navíc situována zastávka MHD, což zvyšuje jeho dostupnost pro osoby s pohybovými obtížemi.

Pro veřejné prostory jako jsou náměstí je typické, že je využívají všichni obyvatelé; všechny věkové skupiny. A to jak pro každodenní, nutné aktivity (například vyřizování záležitostí na úřadě), tak pro společenské aktivity (účast na společenských akcích) a volnočasové aktivity (procházka po náměstí, návštěva restaurace na náměstí aj.). Turisté sem přicházejí především kvůli historickým památkám a tradičním akcím, které město pořádá. V případě Kyjova je touto turisticky nejatraktivnější akcí Slovácký rok, jehož jízda králů je na seznamu kulturního dědictví UNESCO. [43] Akce se pořádá jednou za čtyři roky a je to velká městská sláva. Akce se neomezuje jen na prostor náměstí, ale využívá více ploch ve městě – jednou z nich je například Městský park. [44; 45] I když se objektivně může náměstí podle popisu jevit jako kvalitní veřejný prostor, z urbanistického hlediska je problematický.

Mimo kulturní akce, jako je Slovácký rok, nebo tradiční krojované hody, které podporují kulturní a společenskou funkci náměstí, převládá na náměstí funkce dopravní. Na náměstí je na 100 parkovacích míst, což vzhledem k půdorysné ploše náměstí představuje je 15% z celkové plochy. To výrazně oslabuje jeho roli jako místa k pobytu. S tím souvisí také problém s bezpečností. Přítomnost automobilů a celkově dopravního provozu, představuje pro pěší nebezpečí a omezuje jejich volný pohyb. Nemluvě o zvýšené hlučnosti z dopravy. Atmosféra náměstí tak nevyvolává pocit klidu a neplní rekreační ani společenský potenciál, který by měl být s centrálním prostorem města spojen. I když náměstí nabízí

⁸ Údaj získán z webu mapy.cz.



Obrázek 24 Park u kaple sv. Josefa – průhled [Zdroj: autor]



Obrázek 25 Park u kaple sv. Josefa [Zdroj: autor]

podmínky pro konání trhů, soustřeďuje sem obchody a služby, nedokáže jeho současný vzhled motivovat návštěvníky k delšímu pobytu. Pokud je prostor vnímán jako neatraktivní a nebezpečný, lidé se zde zdrží pouze v nezbytně nutném čase a vyhýbají se aktivitám, které by podporovaly jeho život a sociální interakci.

Slabinami prostoru je tedy dominance automobilů, absence pobytové kvality a nedostatečná bezpečnost pro pěší. Odstraněním parkovacích ploch, omezení dopravního hluku a drobná úprava prostoru s doplněním kvalitního mobiliáře, by mohly zásadně zvýšit estetické kvality náměstí. Naopak silnými stránkami je jeho centrální poloha, historický charakter, blízkost Kyjovky a přítomnost služeb, které přirozeně přitahují návštěvníky. Do budoucna by mohla revitalizace toku přinést nové příležitosti a propojit rekreační funkci toku s kulturně-společenskou rolí náměstí a vytvořit tak plnohodnotný veřejný prostor, který by odpovídal významu města.

3.3.2 Parky

V Kyjově se nachází celkem tři významné plochy zeleně – Městský park, park Seifertovo náměstí a park u Kaple sv. Josefa. Každý z nich je svým způsobem jedinečný; má svůj jedinečný charakter a doplňuje město o jiné struktury.

Park u Kaple sv. Josefa

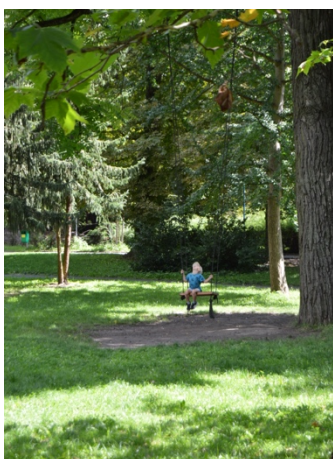
Vůbec nejstarším parkem je park u Kaple sv. Josefa. V době, kdy město vznikalo, byl na jeho místě první hřbitov. [46] Ten byl uzavřen koncem roku 1949 a většina hrobů byla přestěhována. Kaple sv. Josefa, která prostoru dominuje dnes, vznikla však až v pozdější době. Hřbitovu původně dominoval románský Kostel sv. Martina, který stával na místě dnešní kaple. Kostel v průběhu let dvakrát vyhořel, a proto byl v roce 1831–1832 nahrazen kaplí sv. Josefa. Přípomínkou původního hřbitova s kostelem sv. Martina jsou dodnes dochované jednotlivé hroby u stěny kaple a vyznačení půdorysu starého kostela na podlaze současné kaple. Historickou hodnotu mimoto posiluje pomník obětem druhé světové války a památný strom, které jsou umístěny ve středu parku. [46]

Místo má díky své historii výraznou duchovní hloubku a pevně se pojí s historií města. Někomu, kdo však historii města nezná, současná podoba parku tento význam nenapoví. Pro návštěvníky může park působit jen jako běžná zelená plocha bez určité funkce. Stromy jsou rozmístěny bez větší kompozice, situovány převážně po okrajích prostoru. Mobiliář je zastaralý a rozmístěný do méně atraktivních míst, bez stínu. Duchovní atmosféra místa není podpořena žádnou interpretací.

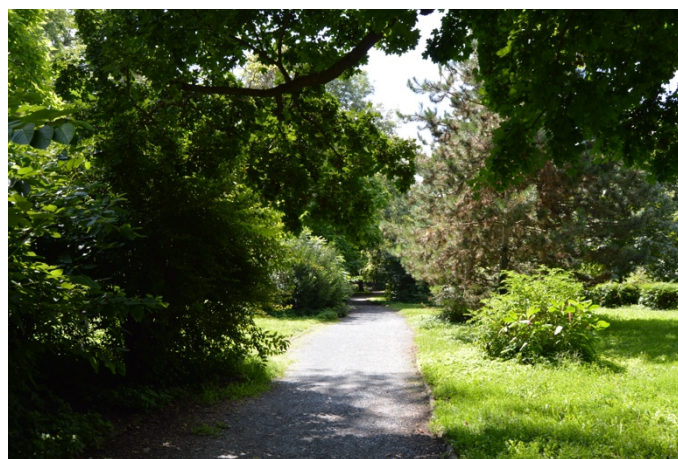
Prostor nepůsobí jako cíl, ani jako přirozená trasa městem. V současnosti je využíván jen minimálně. Lidé se spíš krátce zastaví při cestě kolem, než že by si šli do parku cíleně posadit. Díky vedlejší silnici, která park ze západní strany lemuje, je místo hlučné, což snižuje komfort při pobytu v parku. Přesto má ale park díky své poloze a historii velký potenciál. Nachází se ve východní části města, která má vyšší nadmořskou výšku než centrum města. Velkou výhodou a příležitostí tu proto je možný výhled na město. Park se nachází v blízkosti



Obrázek 26 Městský park – vstup od gymnázia [Zdroj: autor]



Obrázek 27 Městský park – aktivity [Zdroj: autor]



Obrázek 28 Městský park – středová cesta [Zdroj: autor]



Obrázek 29 Městský park – vstup od aquaparku [Zdroj: autor]

dalších veřejných prostor – ústí do něj historické centrum a je v blízkosti Městského parku a parku Seifertovo náměstí. Z urbanistického hlediska představuje prostor u Kaple sv. Josefa příležitost vzniku místa pro klidné aktivity. Vytvořit tichou, historicky laděnou zónu, která propojí duchovní hodnotu s rekreační funkcí. Doplnění o informační prvky, zvýraznění historických stop a úprava zeleně by mohly z parku učinit místo, kde se návštěvník zastaví a nasaje atmosféru, a navíc se dozví o historii města. Tím by se park odlišil od ostatních parků ve městě, což by mu mohlo dodat větší dynamiku. Cílená výsadba stromů a keřů by mohla pomoci eliminovat hluk, což by pomohlo oddělit park od rušné dopravy.

Městský park

Městský park je hlavním přírodním prostorem ve městě. Nachází se v blízkosti Masarykova náměstí a Náměstí Hrdinů. Ve městě má park velmi dlouhou historii, protože vznikl už mezi lety 1872-1873. [26; 47; 48] V této době ale pak neměl podobu, jakou má dnes. Původně měl park jen poloviční velikosti, kterou vymezoval z jedné strany tok Kyjovky a z druhé strany mlýnský náhon, který vedl z Nětčic. Dnešní západní část je první, a původní plochou parku. Východní strana na druhém břehu mlýnského náhonu vznikla za několik let později. [26]

Z dnešního pohledu je Městský park jeden z klíčových prostorů ve městě. Je součástí oslav Slováckého roku, [44] má bezprostřední návaznosti na Náměstí Hrdinů a sportovní stadion a koupaliště, nachází se v docházkové vzdálenosti od Masarykova náměstí a dalších kulturních památek. Prostor doplňují kavárny a hospoda v okolí, které podporují rekreační funkce. Využívají jej obyvatelé napříč věkovými skupinami, díky čemuž je park dalším uzlem městského života. Na rozdíl od rušného náměstí nabízí park klidové prostředí.

Z hlediska dostupnosti je park dobře napojen na hlavní pěší trasy (třídou Komenského a ulici Kollárova) a to jak ze sídliště, tak z dalších částí města. Tím, že se nachází mezi náměstím a sportovním areálem, je park cílovým místem, stejně tak jako tranzitním místem. Přítomnost Kyjovky přináší významný rozvojový potenciál. Z hlediska předpokladů působí park jako ideální prostor pro městský život. V reálném provozu je ale jeho využití překvapivě nízké. Nedostatečný a nekvalitní mobiliář, chybějící sportovní nebo komunitní zázemí, to vše snižuje atraktivitu místa. Prostor není dobře čitelný. Některé části parku jsou příliš zahuštěné vegetací, čímž z místa vytváří vizuálně neprostupný celek, ve kterém se obyvatelé nemusí cítit bezpečně. Cyklostezka, která je vedená středovou cestou v parku je spíše hrozbou, než benefitem.

Z pohledu budoucího rozvoje má park značný potenciál stát se velmi kvalitním a hojně využívaným veřejným prostorem. Úprava vegetace, inovace městského mobiliáře a celková reorganizace ploch současně s revitalizací toku Kyjovky by mohla vést k vyšší atraktivitě a vyšší návštěvnosti napříč věkovými skupinami obyvatel.



Obrázek 30 Park Seifertovo náměstí – od vstupu do ZŠ [Zdroj: autor]



Obrázek 31 Park Seifertovo náměstí – dětské hřiště [Zdroj: autor]



Obrázek 32 Park Seifertovo náměstí [Zdroj: autor]

Park Seifertovo náměstí

Posledním parkem je park Seifertovo náměstí. I když místo nese název „náměstí“, jeho vzhled i charakter tomu vůbec neodpovídá. Plocha se nachází v obytné části města s hustější zástavbou rodinných a bytových domů a přítomností škol a školek. Podle historických ortofoto map vznikl park někdy mezi lety 1938–1947. [49; 50] Oproti ostatním parkům v Kyjově je jeho historický význam menší.

S ohledem na polohu parku lze předpokládat, že hlavními uživateli parku jsou převážně obyvatelé okolních bytových domů a školáci z přilehlých škol. Ani jedna skupina uživatelů však v parku netráví příliš mnoho času. Více než park je místo využívané jako spojnice na trase. Společenské aktivity jsou omezené a chybí prvky, které by návštěvníky motivovaly k delšímu pobytu. Prostor je minimálně vybaven. Chybí chodníky a jasně definované cesty. Lavičky jsou v prostoru ojediněle. Jediný mobiliář se nachází pouze okolo herních prvků na dětském hřišti, které tu sice je, ale nevybízí k dlouhému pobytu. Prostor působí zanedbaně a nevyvolává pocit bezpečí. Spíš než parkem, je tato plocha průchozí trasou.

I přes současný zanedbaný stav má park díky své poloze v blízkosti škol, kostela a bytové zástavby značný potenciál stát se atraktivním místem. Svou roli by měl park hledat prostřednictvím využití a lepšího napojení na další veřejné prostory. Revitalizace by mohla vytvořit místo, které by sloužilo nejen školákům, ale i dalším věkovým skupinám a spojení s okolními parky by mohlo posílit síť veřejných prostranství města a podpořit každodenní pěší pohyb obyvatel.

Z urbanistického hlediska park Seifertovo náměstí představuje nevyužitý potenciál. Revitalizace, která by sjednotila jeho prostorovou strukturu, doplnila kvalitní mobiliář a nabídla prvky podporující pobyt, by z něj mohla vytvořit živé lokální centrum obytné čtvrti. Ve spojení s okolními parky by mohl tvořit důležitý prvek městské zelené sítě, která podporuje pohyb, sociální interakce i každodenní život obyvatel.

3.3.3 Autobusové nádraží

Autobusové nádraží už ze své podstaty představuje jeden z hlavních dopravních uzlů⁹ města. Umožňuje dojíždku do zaměstnání, škol, nebo účely rekreace. Slouží nejen obyvatelům města, ale i návštěvníkům z okolních obcí a jiných měst. Vedle jeho funkční složky má také složku reprezentativní. Autobusové nádraží, stejně tak i vlakové a jiné dopravní uzly, jsou vstupní branou do města. Jak se shodnou K. Lynch [51] a J. Gehl, [30] místa prvního kontaktu s městem jsou důležitá pro městskou image; místa orientace a identity. Tento prostor funguje jako vstupní bod do města a má významný vliv na to, jak návštěvníci město vnímají. Měl by proto působit bezpečně a zároveň odrážet jeho identitu.

⁹ Pojem *uzly* je opět převzat od K. Lynche.



Obrázek 33 Autobusové nádraží - zastávky [Zdroj: autor]



Obrázek 34 Autobusové nádraží – detail [Zdroj: autor]



Obrázek 35 Autobusové nádraží – pohled ze zastávky [Zdroj: autor]



Obrázek 36 Autobusové nádraží [Zdroj: autor]

Díky svému různorodému využití je nádraží využíváno lidmi napříč věkovými kategoriemi. Děťmi ve školním věku pro dojížďku do škol, pracujícími kvůli dojížďce do zaměstnání, seniory, kteří mohou jen jednoduše místo pěší chůze využít hromadnou dopravu a turisty při návštěvě města. To napovídá o hlavní funkci autobusové stanice; tranzitní a dopravní. Převládají zde primárně nutné aktivity spojené s přesunem a čekáním na spoj.

Konkrétně už autobusová stanice v Kyjově se nachází v jižní části města, v návaznosti na sil. I/54 (ul. Nerudova). Je dobře dostupná jak z pohledu pěšího, tak z pohledu řidiče. Vedle nádraží se nachází parkoviště. Napojení na historické centrum je dobré. Trasa z náměstí představuje přibližně 600 m¹⁰, lze využít ul. Jiráskovu a ul. Nerudovu. V blízkosti se nachází také Kaple sv. Josefa a přiléhající park. Nicméně spojení s hlavní železniční stanicí je problematictější. Vzdálenost mezi oběma místy je přibližně 1,4 km, což při rychlosti 4 m/s může znamenat až 20 minut pěší chůze.¹¹ To může být problematické zejména pro starší obyvatele nebo návštěvníky. V takovém případě by řešením mohlo být využití hromadné dopravy, která má zastávku jak na autobusovém nádraží, tak na vlakovém, nebo nastoupit na železniční zastávce „Kyjov, zastávka“, která je výrazně blíže autobusové stanici.

Celkově je autobusová stanice funkční, ale nevyužívá svůj přirozený potenciál. Je vybavena základním mobiliářem (lavičky a odpadkové koše s přístřešky), který ale není uspokojivý. Design prostoru může působit odtažitým a nevhledným dojmem, což není přesně to, co by reprezentativní prostor měl v návštěvnících vyvolávat. Kovová konstrukce a zelené plastové koše, nedostatek zeleně a staré vybavení neodpovídá velikosti města, ani jeho významu k tradicím. Spíše než známé město s bohatou lidovou kulturou, podporuje vnímání Kyjova spíše jako malé obce. V návštěvníkovi nevyvolává pocit reprezentativní městské brány.

S ohledem na svou polohu, je autobusová stanice příležitostí nejen ke zlepšení po estetické stránce, ale zároveň jako jeden z (počátečních) bodů na propojené ose s ostatními veřejnými prostory. Revitalizace by mohla autobusovou stanici lépe začlenit do městské struktury a přinést do města kvalitnější prostředí, splňující jak funkční, tak i reprezentativní funkci.

3.3.4 Vlaková stanice

Vlaková stanice má v mnohém společné rysy s autobusovou stanicí. Už ze své podstaty se jedná o dopravní uzel, který spojuje město s okolními obcemi, městy a celým regionem. Pro mnohé jsou nádraží součástí každodenní cesty do zaměstnání nebo do škol. Koncentruje se zde skupina lidí všech věkových skupin, kteří se tu však zdrží v průměru jen krátce při čekání na spoj. Společenské interakce tu jsou možné, ale nebude se jednat o nic spontánního nebo volnočasového. Aktivity převládají ty ze skupiny nutných. Obdobně, jako autobusová stanice, plní i vlaková stanice dopravní a reprezentativní funkci. Čímž dostává titul jednoho z hlavních vstupních bodů do města.

¹⁰ Informace získána z mapového portálu mapy.cz.

¹¹ Informace o vzdálenosti z téhož místa.



Obrázek 37 Vlaková stanice – předprostor [Zdroj: autor]



Obrázek 38 Vlaková stanice – detail fasáda [Zdroj: autor]



Obrázek 39 Vlaková stanice – pohled při východu [Zdroj: autor]

Hlavní vlaková stanice v Kyjově se nachází na severozápadě města, poměrně vzdáleného od středu města a autobusové stanice. I když ale leží na okraji, je na hlavní veřejné prostory dobře napojená. Nejblíže se nachází Městský park, předprostor Klvaňova gymnázia (Náměstí hrdinů) a Masarykovo náměstí. Všechny tyto prostory jsou pěšky dostupné z ul. třída Komenského. Funkční význam polohy nádraží v rámci městské struktury zvyšuje také malá vzdálenost rekreačních cílů – Městského stadionu a nově zrekonstruovaného aquaparku. Ve srovnání s autobusovou stanicí působí prostor příjemnějším a bezpečnějším dojmem. Budova stanice je čitelná, předprostor je doplněný o drobnou městskou zeleň, kavárnu a restauraci. Decentní prvek na fasádě stanice v podobě folklorního vzoru navíc nenásilně připomíná lokální identitu.

Avšak i přes výše popsané místo chybí výraznější vstupní prvek, který by signalizoval příchod do města vyznačujícího se folklorními tradicemi. Při výstupu z hlavní budovy se návštěvník ocitne na široké a prázdné silnici, s výhledem na panelové domy a nedostatečnou městskou zelení. Drobný folklorní motiv, který byl zmíněný, je milým doplněním, každopádně je zřetelný až při vstupu do hlavní budovy, tedy při odchodu z města. Prostoru schází něco, co by návštěvníky ve městě přivítalo. Zlepšení by mohla přinést revitalizace ul. Nádražní, která ústí do ul. třída Komenského. Doplnění stromů, upravení členění prostoru, doplnění chybějícího cyklistického propojení a doplnění o prvek odkazující na městské hodnoty by mohl vytvořit opravdu kvalitní vstupní prostor.

K. Lynch [51] tvrdí, že: *„Výrazná fyzická forma není podmínkou při rozpoznání uzlu.“*⁴⁸ Tedy že nádraží je a bude uzlem a místem koncentrace obyvatel bez ohledu na jeho vizuální stránku. Zároveň však dodává, že: *„[...] má-li takové místo i jasnou formu, pak to jeho působnost jen zvětší.“*⁴⁸ Z urbanistického hlediska představuje nádraží příležitost vytvořit kvalitní městský vstup, který návštěvníkovi symbolicky sdělí „Vítej v Kyjově“.

3.3.5 Sídliště

V Kyjově se nachází celkem 5 sídlišť, jejichž celková plocha je přibližně 135tis.m². Nutno k tomu připočítat ještě ale plochy garáží, čímž se plocha zvětší na přibližně 178 tis. m². Zajímavé je, že slovem *sídliště* jsou v Kyjově označeny také dva obytné celky, které mají odlišnou podobu od zbytku sídlišť. Většina lidí si pod tímto pojmem vybaví řady panelových domů, které jsou hlavním typem stavby v těchto strukturách v našich městech. Důkazem je definice tohoto pojmu ve Slovníku soudobého urbanismu od J. Hrůzy: *„[...] pojem sídliště spojován s novými obytnými celky na okrajích měst a obcí, stavěnými obvykle z vícepodlažních domů při použití zprůmyslněných technologií¹².“* [21]

Nicméně pokud je řeč o sídlišti K. Čapka a sídlišti Klínky, nelze je vnímat stejně. Sídliště nedominují vícepodlažní domy, stejně tak zde nejsou patrné sídlištní struktury. Zástavbu zde tvoří rodinné domy. Pojem *sídliště* je tak v tomto případě spíše chápán jako místo hromadného osídlení. [52] V souvislosti s tím vypadá i veřejný prostor odlišně od zbylých sídlišť.

¹² Pod tzv. zprůmyslněnými technologiemi si lze právě představit deskový/panelový systém výstavby domů.



Obrázek 40 Sídliště Klínky [Zdroj: autor]



Obrázek 41 Sídliště K. Čapka [Zdroj: autor]



Obrázek 42 Volná plocha sídliště K. Čapka [Zdroj: autor]



Obrázek 43 Sídliště Klínky [Zdroj: autor]

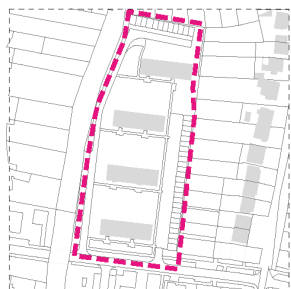
Rodinné domy nejsou strukturovány tak, aby vytvářely centrální prostor. Prostoru spíše dominují předzahrádky a zahrádky domů. Jako veřejný prostor by se na těchto sídlištích mohlo označit dětské hřiště na okraji sídliště Klínky, které je v dobrém stavu, vybavené pro sport i menší děti a na bezpečném a klidném místě. Svým umístěním jej ale primárně budou užívat obyvatelé sídliště Klínky a jeho blízkého okolí. Na sídlišti K. Čapka stojí za zmínku dva veřejné prostory. Prvním z nich je prostor u autobusové zastávky. Jedná se o malý prostor 30 x 30 m, jehož dominantou je betonová socha, okolo které jsou do kruhu umístěné lavičky. Špatný stav mobiliáře a na husto vysázené keře vytváří nepříjemná zákoutí, což může být důvodem nízkého využití prostoru omezující se primárně jako nutná spojovací trasa. Druhým prostorem je nedefinovaný a nevyužívaný prostor mezi domy, který by ale v budoucnu mohl sloužit jako příjemné, klidné a odpočinkové místo pro obyvatelé okolních domů. Díky své poloze je z některých míst v prostoru vidět na okolní krajinu, což posiluje spojení města s jeho okolní krajinou.

Sídliště Zahradní a Lidická mají podobu tzv. *řádkové zástavby*. [53] Ta představuje jednu z nejstarších forem narušení tradičního uzavřeného městského bloku. Je pro ni typické pravoúhlé uspořádání domů a jejich jednotná orientace. Tím nevzniká žádný blok zástavby, tudíž často ani centrální prostor. Prostor mezi domy má tak spíše jen zbytkovou funkci než specifickou funkci. U některých domů je vidět, že si prostor upravili podle svých potřeb. Často ale jediné, s čím se v této úpravě lze setkat jsou dětská hřiště a sušáky na prádlo.

Naproti tomu sídliště Za Stadionem má strukturu tzv. *pseudobloků*. [53] Ty se snažily vytvořit pomyslný centrální prostor, nicméně díky nahodilé orientaci vchodů prostor jako centrální nikdy pochopen nebyl, ani nebude. Aby mohl prostor fungovat jako centrum, je potřeba, aby do něj ústily vchody a vstupy z/do budovy. Pokud jsou však domy orientované vchod – záda, vznikne z prostoru jen průchozí místo pro obyvatele mířící do svého ‚vchodu‘. Nefungující veřejné prostory v průběhu let nahradily plochy parkovišť, které zastávají 2200m² plochy sídliště.

Sídliště U Vodojemu je kombinací řádkové struktury a samostatných panelových domů. Samostatně stojící domy jsou rozmístěny bez jasné vodící geometrie. Hranice a charakter veřejného prostoru je tak opět nejasný. Konkrétně zmíněné sídliště je největším sídlištěm v Kyjově, tudíž se na jeho městě koncentruje větší počet obyvatel. Nachází se v blízkosti základních a mateřských škol a je dobře návazné na okolní krajinu i historické centrum města. Nicméně prostor, který jej obklopuje, je vybaven pouze jedním dětským hřištěm. Zbylou část tvoří nedefinované a naddimenzované zelené plocha a parkoviště.

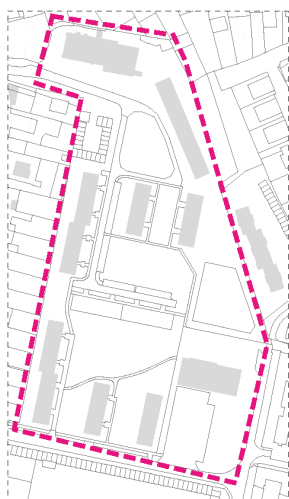
V rámci sídlišť jsou veřejné prostory vnímány většinou jako plochy bez funkce a identity. Typické jsou pro nich rozlehlé travnaté plochy bez využití, rozsáhlá parkoviště, garáže a několik dětských hřišť. I když byla některá sídliště navrhována s cílem vytvořit pomyslný centrální prostor (například pseudobloky), jejich výsledná struktura, orientace vchodů a nadměra zeleně brání v tom, aby zde vzniklo živější společenské prostředí. Proto dnes



Obrázek 44 Schéma řádková zástavba [Zdroj: autor]



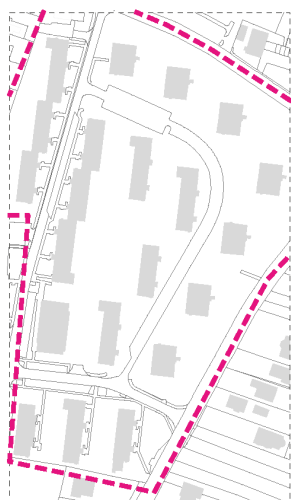
Obrázek 45 Sídliště Zahradní [Zdroj: autor]



Obrázek 46 Schéma pseudobloků [Zdroj: autor]



Obrázek 47 Sídliště Za Stadionem [Zdroj: autor]



Obrázek 48 Schéma kombinované zástavby [Zdroj: autor]



Obrázek 49 Sídliště U Vodojemu [Zdroj: autor]

převládá chápání a využívání prostoru primárně jako průchozího prostoru, nikoliv jako místa, kde chce člověk trávit čas s ostatními. To však není problém pouze Kyjova, ale obecně důsledek sídlištní výstavby druhé poloviny 20. století. [54] Výzvou pro další rozvoj je proto hlavně vytvoření jasné a funkční vrstvy veřejných prostor. Tedy jde o přeměnu těchto míst na místa s významem pro společenský život a s jasnou funkcí.

Ostatní veřejné prostory

Vedle historického náměstí, parků a významných dopravních uzlů je ve městě řada dalších, menších veřejných prostranství. Jedná se sice o prostory, které, jak analýza ukázala, nejsou vždy plně využívány, nicméně svým charakterem představují důležitá místa v síti, které mají potenciál stát se součástí aktivního života obyvatel. K. Lynch [51] takové body nazývá pojmem *uzly*. Jedná se o prostory, které leží převážně na okraji města nebo jednotlivých obytných celcích, které plní převážně rekreační, sportovní a komunitní funkci. Následující výčet přináší stručnou charakteristiku těchto míst s důrazem na jejich současný stav, způsob a četnost využívání a význam.

Pumptrack

Místo, které má potenciál stát se uzlem pro mladou generaci. Nachází se na okraji zástavby nedaleko sídliště U Vodojemu. To, že sousedí pumptrack z jedné strany s garážemi, umocňuje jeho okrajový charakter. A právě tato poloha na okraji města vytváří specifické prostředí, kde teenageři mohou aktivně trávit volný čas s určitým pocitem soukromí. Plocha je umístěna na svahovitém terénu, který se svažuje směrem k severu, díky čemuž slouží horní část pumptracku jako menší vyhlídkové místo. Vedle dráhy na pumptrack se zde nachází workoutové hřiště, výběh pro psi, altán s posezením, a dokonce sada na opravu kol. S ohledem na charakter místa bude prostor využíván primárně mladší generací, sportovci a pejskaři na volitelné a společenské aktivity.

I přesto, že je prostor dobře vybaven, není jeho potenciál naplněn. Je to místo, které by mohlo být cílem pro mladší generaci, ale v současnosti je prostor zanedbaný a nevyužívaný. Z urbanistického hlediska se jedná o zajímavý prvek městské struktury, který podporuje variabilitu a obohacuje je. Do budoucna je potřeba zatraktivnit místo a naučit obyvatele jej využívat. Místo by se mohlo stát centrem závodů, které by pořádal pumptrackový kroužek. Vytvořila by se skupina lidí, kteří mají k místu vztah, čímž by se naplnil potenciál tohoto veřejného prostranství.

Discgolf

Velmi příjemný, přírodní prostor na okraji města. Discgolfové hřiště, označováno také jako Lesopark u Vodojemu, je přírodně zajímavým prvkem v městské struktuře. Podobně jako pumptrack se otevírá do krajiny a nabízí příjemný pohled na nedaleké Chřiby. Po jedné straně sousedí hřiště s hřbitovem, který může v návštěvníkovi vyvolávat tichý a klidný dojem, a to i když je jedna strana lemovaná místní komunikací. Hřiště má sportovní a rekreační funkci. Kromě discgolfových košů není prostor nijak vybaven. Aktivity, pokud jsou, převládají ty rekreační (procházka se psem, běh, hra discgolfu).



Obrázek 50 Pumptrack altán
[Zdroj: autor]



Obrázek 51 Pumptrack [Zdroj: autor]



Obrázek 52 Hřiště Nětčice [Zdroj: autor]



Obrázek 53 Výhled do krajiny od discgolfu [Zdroj: autor]



Obrázek 54 Veřejný gril Nětčice
[Zdroj: autor]



Obrázek 55 Skatepark [Zdroj: autor]

Osobní návštěvy ukázaly, že prostor není využíván jako discgolfové hřiště. To ale neznamená, že by byl zcela nevyužívaný. Díky své poloze propojuje zástavbu rodinných domů v okolí hřbitova s pumptrackem a workoutovým hřištěm u sídliště U Vodojemu. Otevřenost směrem do krajiny a klidný charakter prostoru zvyšuje jeho atraktivitu zejména pro majitele psů a rekreační sportovce.

Skatepark

Skatepark je specifickým typem veřejného prostoru zaměřeného primárně na mladší věkovou skupinu obyvatel. Z hlediska funkční struktury města rozšiřuje tento prostor nabídku o typ méně tradiční volnočasové aktivity. Je sice umístěn na okraji města v místní části Nětčice, nicméně je velmi dobře dostupný díky autobusové dopravě. Ze zastávky Kyjov, Nětčice, obecní dům je skatepark vzdálený přibližně 460 m. Je situován mimo přímý pohled z ulice, což přispívá k jeho vnímání jako soukromého prostoru pro mladou generaci. Tento charakter však zároveň snižuje jeho vizuální přístupnost a tím i širší vnímání veřejností, což může ovlivňovat míru využívání. Vzhledem k poloze mimo centrum a absenci rušného pěšího provozu není prostor zatížen nežádoucími sociálními jevy, zároveň však vyžaduje určitou míru dohledu a pravidelné údržby.

Charakteristickou vizuální podobu mu dodává industriální kontext v podobě sil, které se nad skateparkem tyčí. Hřiště vzniklo v roce 2016¹³ a i dnes je prostor stále ve velmi dobrém stavu. Kromě ramp je prostor doplněn také o altán. Nicméně i přes svůj dobrý stav a přívětivou dostupnost není skatepark dostatečně využíván. Do budoucna by v rámci spoluprací s volnočasovými organizacemi, školami nebo jinými spolky mohlo dojít k oživení tohoto atraktivního prostoru.

Dětské hřiště a veřejný gril u hasičské stanice v Nětčicích

V blízkosti skateparku v místní části Nětčice se nachází další specifický veřejný prostor – dětské hřiště s veřejným grilem u hasičské stanice. Charakter, vybavení a částečná uzavřenost prostoru naznačuje, že hřiště vzniklo spíše z vlastní iniciativy místního spolku než jako plánovaná městská výstavba. Kromě prvků dětského hřiště a grilu se v prostoru nachází mobilní toaleta a dvě hřiště na fotbal. Na rozdíl od jiných veřejných prostorů ve městě není toto hřiště a gril přístupné veřejnosti po celý den, což na jednu stranu může omezovat jeho využitelnost, ale na druhou stranu může reagovat na poptávku.

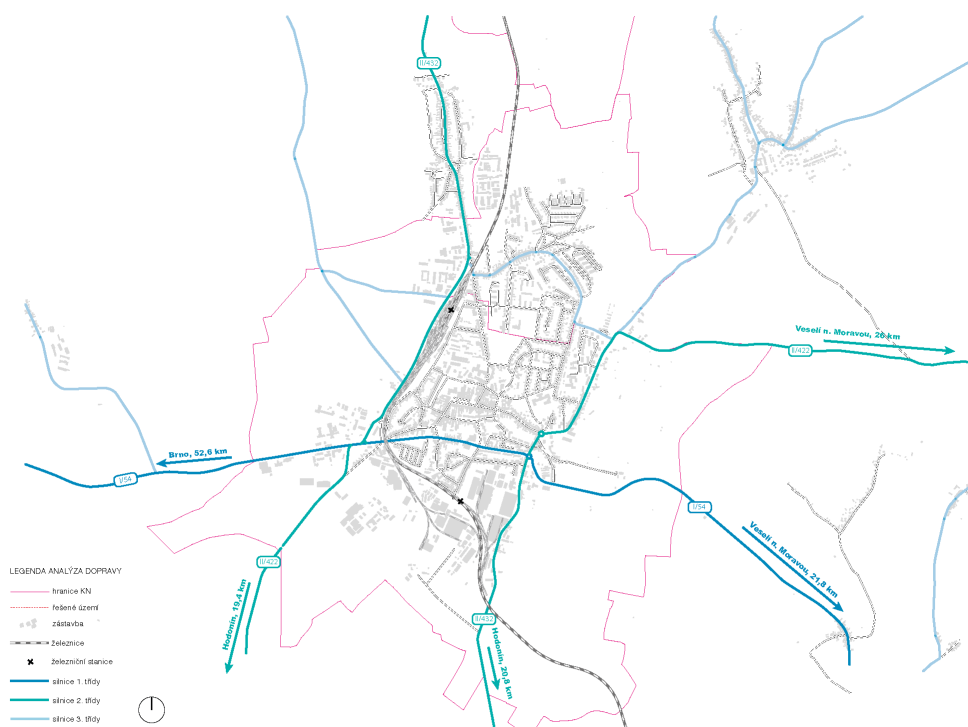
3.4 Doprava a prostupnost

Město Kyjov se nachází v okrese Hodonín, v jihovýchodní části České republiky, v Jihomoravském kraji. Z větších měst se v jeho blízkosti nachází města Hodonín (vzdálené přibližně 20 km¹⁴), Veselí nad Moravou (vzdálené přibližně 24 km) a Brno (přibližně 50 km), které představuje velmi významné pracovní, vzdělávací a kulturní centrum. Samotný Kyjov je obklopený sítí menších obcí, pro které je Kyjov spádovou oblastí.¹⁵

¹³ Tato informace je čerpána z informační tabule v prostoru skateparku.

¹⁴ Vzdálenosti byly odměřovány z mapového portálu mapy.cz.

¹⁵ Situace širších vztahů je součástí přílohy č.1. Její výřez je na obrázku č. 2, ve druhé kapitole.



Obrázek 56 Situace dopravy [Zdroj: autor]

Cílem této kapitoly není podat detailní zprávu o stavu dopravy ve městě, ale identifikovat hlavní charakteristiky, příležitosti a výzvy, které ovlivňují prostupnost města a kvalitu dopravní infrastruktury.

3.4.1 Automobilová doprava

Hlavní osou města je silnice I/54, která zajišťuje spojení Kyjova s městy Veselí nad Moravou, Hodonín a Brno. Tato komunikace plní nejen tranzitní, ale i významnou obslužnou funkci, protože zajišťuje přístup k nemocnici a průmyslovým areálům. Díky svému významu je současně nejvytíženějším úsekem ve městě. Denně zde v průměru projede 10-15 tis. aut¹⁶, [55] což se projevuje zejména vyšší hlukovou zátěží¹⁷, která může negativně ovlivňovat kvalitu života v přilehlých obytných plochách a veřejných prostorech. V kontextu Kyjova je však pozitivní, že většina hlukově exponovaných komunikací probíhá spíše po okraji města. Intenzity dopravy na jednotlivých úsecích jsou detailně znázorněny na mapě č. 55.

Na silnici I. třídy navazují silnice II. a III. třídy, které propojují Kyjov s okolními obcemi a slouží primárně k regionální obslužnosti. Jedná se konkrétně o silnice II/423 a II/422, které zajišťují spojení s Hodonínem a Veselí nad Moravou. V intravilánu města je dopravní síť tvořena místními komunikacemi pravidelné i nepravidelné sítě.

Nedílnou součástí automobilové dopravy je statická doprava (doprava v klidu). Ta je ve městě řešena podélnými parkovacími stáními v uličním prostoru, stejně tak parkováním na vyhrazených parkovacích plochách. Výrazné plochy parkovišť se nachází v historickém centru a v areálu nemocnice. Další parkovací plochy jsou soustředěny v okolí železniční stanice a na sídlištích. Skutečný podíl parkovacích ploch ve městě je však daleko větší, protože byly z analýzy vynechány soukromé plochy jako garáže v okolí sídlišť, parkoviště u průmyslových areálů a parkování na soukromých pozemcích.

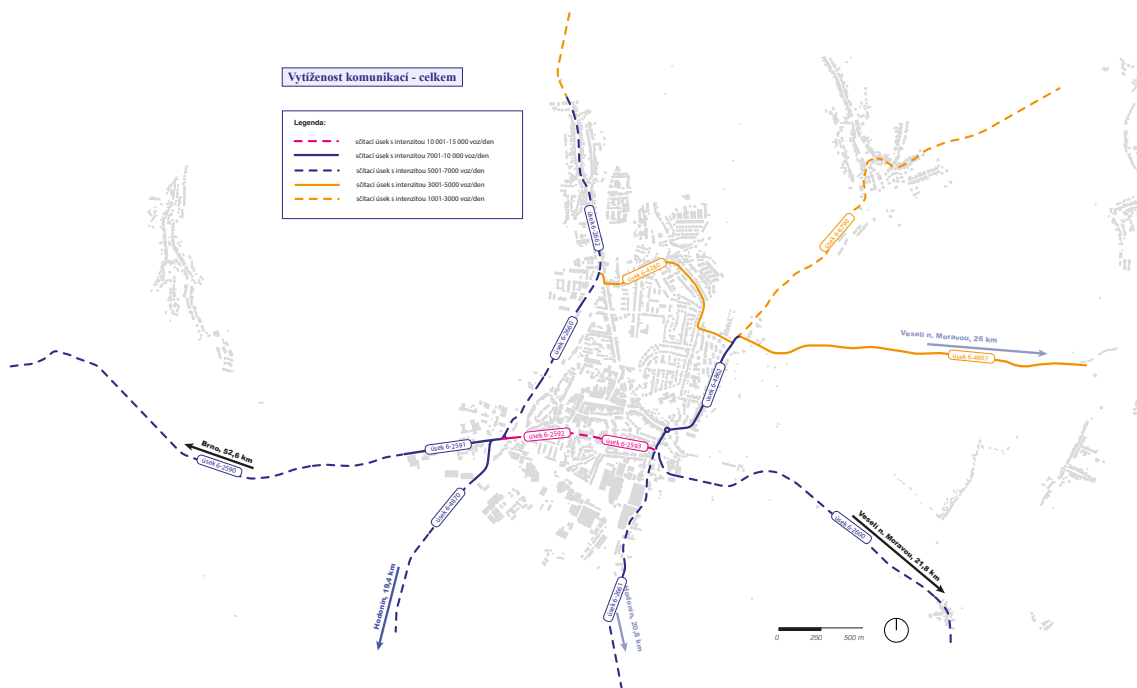
Poptávka po budování nových parkování se stále zvyšuje. Centrum dopravního výzkumu [56] pracuje v tomto ohledu s termínem *management parkování*. Definují jej jako: „[...] sadu nástrojů a opatření, které podporují efektivnější využívání parkovacích ploch, pomáhají definovat příčiny řady dopravních problémů a dosáhnout větší různorodosti používaných druhů dopravy a zlepšení životních podmínek.“^(54, str.7) V jejich článku z roku 2016 píší, že navýšení počtu parkovacích stání neznamená vyřešení problému s nedostatečným parkováním.

Běžně dochází k tomu, že se na základě minulé poptávky předpovídá budoucí poptávka. Ve snaze vyřešit problém s nedostatečným parkováním však dochází k opačnému výsledku, kdy platí následující:

zajištění více parkovacích míst = zvyšování využívání vozidel => rozrůstání měst
=> opětovná poptávka po parkování.

¹⁶ Údaj čerpán z mapového portálu ŘSD, kde jsou uveřejněny informace z celostátního sčítání dopravy pro roky 2010, 2016.a 2020.

¹⁷ To dokládá mapka v příloze č. 5, kde je znázorněná hluková zátěž od dopravy.



Obrázek 57 Sčítání dopravy 2020 [Zdroj: autor]

Tabulka 5 Nehodovost [Zdroj: nehody.cdv.cz]

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	252	0	0	8
Srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	173	0	7	145
Srážka s pevnou překážkou	90	0	2	20
Srážka s chodcem	59	0	10	50
Havárie	30	0	2	25
Srážka s lesní zvěří	21	0	0	1
Jiný druh nehody	8	0	0	7
Srážka s vlakem	1	1	0	0

Řešením by proto nemělo být pouhé navyšování počtu parkovacích ploch, ale hledání nové cesty k přístupu k dopravě. Jedním z nich může být rostoucí trend carsharingu.[56] V tomto modelu odpadá nutnost vlastnit automobil, stačí si jej půjčit pouze v situaci, kdy je potřeba. V tomto případě platí:

nižší míra vlastnictví = méně vozidel ve městě => menší poptávka po parkovacích místech.

Carsharing tak přispívá k ekologičtější dopravě a současně snižuje prostorové nároky na parkování.

V neprospěch navýšení parkovacích ploch mluví také záznamy o nehodovosti. [57] Ty ukazují na místa opakujících se dopravních nehod. Takovým místem je například Masarykovo náměstí, kde je častou příčinou srážka se zaparkovaným vozidlem. Tento druh nehody je obecně nejčastější příčinou všech nehod ve městě. Tento fakt dokládá tabulka, která analyzuje všechny dopravní nehody za posledních 10 let (od roku 2014–2024). V těchto letech došlo k celkem 634 nehodám, z nich nejčastějším druhem nehody je srážka se zaparkovaným vozidlem. [57]

Z výše uvedeného je patrné, že automobilová doprava představuje nejběžnější způsob pohybu po městě. Hlavní tah I/54 přináší do města vysoké intenzity, hluk a možné nebezpečí pro jiné druhy dopravy. Koncentrace parkovacích ploch na náměstí negativně ovlivňuje jeho vzhled, bezpečnosti a funkčnost pro pěší. Neustálá poptávka po parkovacích místech z města vytváří místo orientované spíše na automobily než na chodce. Kompaktní struktura města a krátké vzdálenosti mezi jednotlivými cíli jsou přitom vhodnými předpoklady pro rozvoj alternativních způsobů dopravy. Výzvy pro město s ohledem na automobilovou dopravu by se tak daly shrnout na čtyři hlavní body:

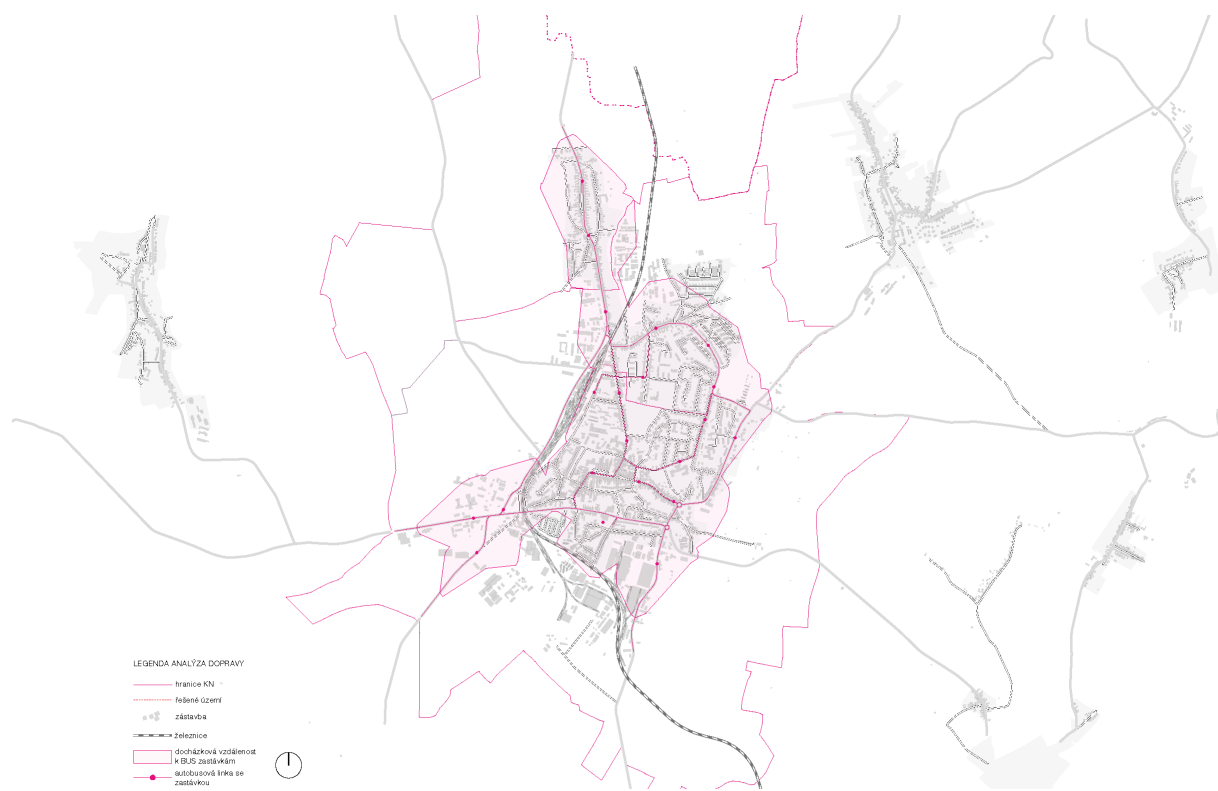
- řešení negativních vlivů tranzitní dopravy v centrálních částech
- úprava dopravního řešení náměstí
- přehodnocení managementu parkování
- posílení alternativních způsobů dopravy

Řešením těchto kroků by město mohlo zvýšit bezpečnost, kvalitu veřejných prostranství a celkovou atraktivitu města pro obyvatele i návštěvníky.

3.4.2 Veřejná doprava

Kyjov je napojen na železniční síť se dvěma vlakovými stanicemi. Hlavní vlaková stanice se nachází v severní části města, druhá, „Kyjov zastávka“, je situovaná do průmyslové oblasti na jižním okraji města. Vlaková linka, která městem projíždí, zajišťuje pravidelné spojení s městy Brno, Šlapanice, Slavkov u Brna, Bučovice, Kyjov, Veselí n. Moravou, Uherské Hradiště a Staré Město u Uherského Hradiště. Provoz probíhá denně s několika spoji během dne ve všední dny i o víkendech. [58]

Autobusová doprava zastává ve městě převážně obslužnou funkci, díky které je zajištěno spojení mezi obytnými částmi, klíčovými průmyslovými zónami a místy v Kyjovském regionu.



Na autobusovém nádraží je možné využít místní i regionální linky, které propojují Kyjov s okolními obcemi jako jsou Milotice, Šardice, Bučovice, Násedlovice, Čejč, aj. Konkrétně se jedná o regionální linky číslo 642, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668. [59]

Městskou dopravu zajišťují autobusové linky 671, 672 a 673. Zastávky jsou rozmístěny rovnoměrně po celém městě.¹⁸ Izochrony pěší docházky ukazují, že většina obyvatel má zastávku dostupnou do pěti minut chůze, přičemž se jednotlivé spádové oblasti často překrývají.¹⁹ To potvrzuje, že autobusová doprava dokáže ve městě sloužit jako efektivní alternativa k individuální automobilové dopravě a tím snižovat poptávku po parkovacích místech.

Z hlediska systému je možné vnímat autobusovou a železniční dopravu jako vzájemně provázané složky. Autobusová doprava zajišťuje obsluhu města prostřednictvím husté sítě zastávek a železnice díky lince S6 zajišťuje spojení s Brnem a dalšími velkými městy. Při pohledu na prostorové uspořádání v rámci města však tato provázanost naráží na limity. Hlavní vlaková stanice je od centra poměrně vzdálená, což by mohlo komplikovat propojenost a dostupnost těchto druhů dopravy. Při uvážení rychlosti 4 km/h a vzdálenosti 1,3 km²⁰ mezi autobusovou stanicí a hlavní vlakovou stanicí, může přechod trvat necelých 20 minut.²¹ Z čistě prostorového hlediska by bylo možné překonat tuto vzdálenost za využití autobusové dopravy (zastávky se nachází na obou nádražích i mezi nimi). Nicméně účinnost tohoto je závislá také na dalších faktorech. Kromě prostorových vazeb a pěších vzdáleností je důležitá také časová návaznost jednotlivých spojů.

Celkově lze říci, že Kyjov má dobré předpoklady pro rozvoj veřejné dopravy. Další rozvoj však souvisí především s kvalitou prostorových a pěších vazeb mezi jednotlivými body a s vytvořením podmínek přispívajících ke snížení závislosti na automobilové dopravě.

3.4.3 Cyklistická doprava

Město Kyjov představuje vhodnou půdu pro rozvoj a užívání cyklistické dopravy. Ve prospěch cyklistické dopravy hraje mírně zvlněný terén napříč městem, díky čemuž má většinová plocha města prakticky jednu nadmořskou výšku. Výjimku tvoří pouze východní část města, kde terén stoupá přibližně o 35 m.²² Převýšení však není výrazné a nemělo by představovat bariéru, ani negativně ovlivňovat rozhodování o využití kola jako alternativního dopravního prostředku.

Druhým pozitivem pro cyklistickou dopravu je jeho velikost. Kyjov má kompaktní strukturu zástavby a rozlohu 29,88 km². [4] To umožňuje obsáhnout cíle v rámci města do 15 minut jízdy.²³ Tato skutečnost je velmi zásadní

¹⁸ Rozmístění zastávek je viditelné na obrázku č. 57. Plná verze je součástí přílohy č. 5.

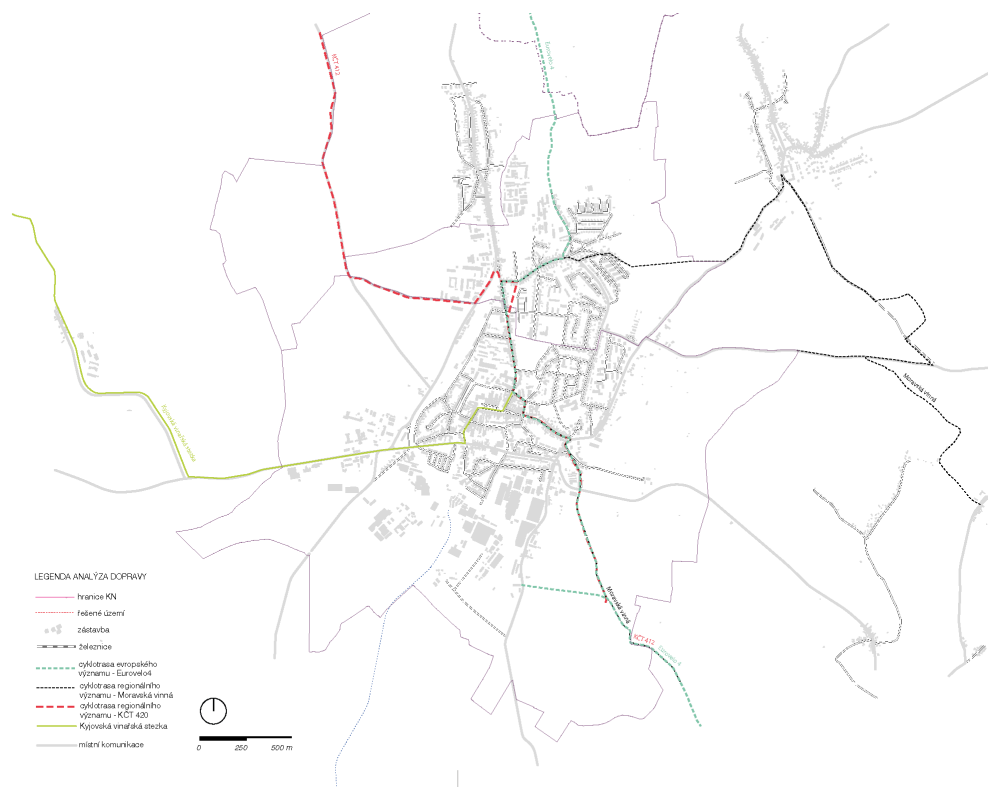
¹⁹ Pro znázornění docházkových vzdáleností byl použit web [maps.openrouteservice.org](https://www.openrouteservice.org).

²⁰ Vzdálenost byla odměřována z mapového portálu [mapy.cz](https://www.mapy.cz).

²¹ Průměrná rychlost chůze se pohybuje přibližně v rozmezí 4-6 km/h. Jedná se o orientační hodnotu, která může být vyšší nebo nižší v závislosti na rychlosti pohybu jednotlivých obyvatel.

²² Údaj o převýšení čerpán z mapového portálu [mapy.cz](https://www.mapy.cz).

²³ To dokládá obrázek č. 57, který ukazuje 15minutový izochron cyklistické dopravy s počátkem na Masarykově náměstí.



Obrázek 59 Cyklo doprava [Zdroj: autor]

argument na podporu cyklistické dopravy a zároveň zvyšuje její konkurenceschopnost. Lze díky tomu také uvažovat o Kyjovu jako o 15minutovém městě, zejména z hlediska dopravní dostupnosti.

Urbanistický koncept 15minutového města poprvé představil kolumbijsko-francouzský vědec Carlos Moreno. Ten vychází z předpokladu, že základní každodenní potřeby obyvatel (zaměstnání, nákupy, vzdělání, zdravotní péče, kultura a volnočasové aktivity) jsou dostupné v docházkové vzdálenosti. Tento koncept (také známý jako koncept měst krátkých vzdáleností) se snaží při plánování přenést pozornost na člověka a podporovat tak zdravý životní styl. Zmíněné potřeby by měly být člověku v dosahu 15 minut pěší chůze, nicméně bere v potaz kolo, koloběžky nebo dokonce skateboard. [60]

Důležité je zdůraznit, že pojem 15minutového města je v tomto kontextu použit s určitou mírou zjednodušení. Jak již bylo stanoveno v úvodu kapitoly, cílem této části je zaměřit se na příležitosti a výzvy jednotlivých druhů dopravy. Kapitola proto nemapuje dostupnosti šesti základních funkcí (práce, obchod, vzdělání, zdravotní péče, kultura a volnočasové aktivity), ale spíše posuzuje časové dostupnosti města jako celku – konkrétně zde dostupnosti v rámci jízdy na kole. Tvrzení, že Kyjov lze do jisté míry považovat za město krátkých vzdáleností, tedy vychází primárně z prostorové kompaktnosti města a možnosti překonat jeho území na kole do 15 minut.

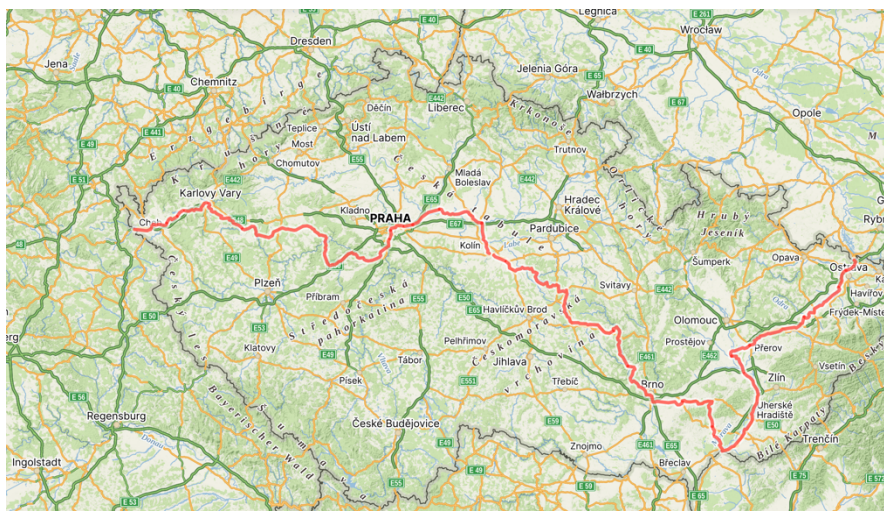
Regionální cyklotrasy

Kyjovem prochází hned několik cyklistických tras regionálního i nadregionálního významu, které vedle své dopravní funkce mají pro město významný turistický přínos. Do významných krajinných celků Kyjovského okolí vedou konkrétně cyklostezky Eurovelo 4 a KČT412 na severu a Kyjovská vinařská stezka na západě. Z jihu a východu se pak jedná o Moravskou vinnou stezku. Ve městě se pak všechny tyto stezky spojí na ulici třída Komenského.[1]

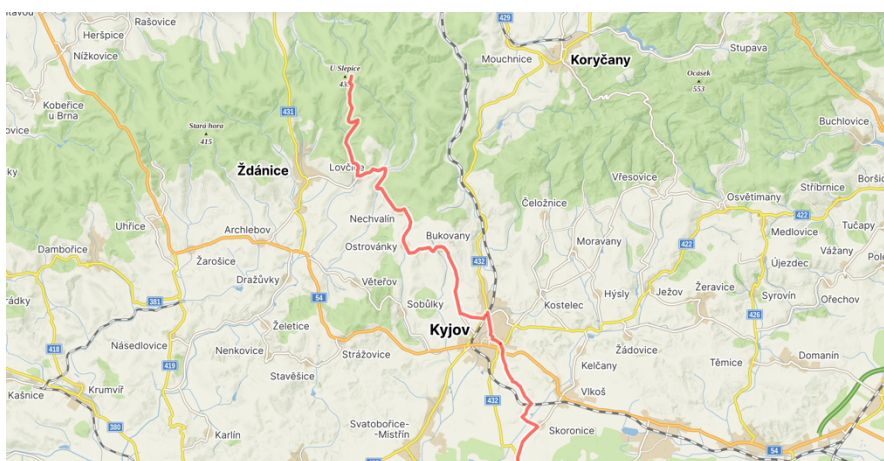
Cyklotrasa EuroVelo 4 (zkráceně EV4) je součástí evropských cyklistických tras, které prochází napříč Evropou. [61] Českou republiku protíná od západu k východu v délce 903 km, a tvoří tak jednu z významných os v rámci národní cyklistické infrastruktury. V kontextu Kyjova vstupuje do města ze severu od místní části Nětčice, dále pokračuje po třídě Komenského, míjí Městský park, Zámeček, a poté prochází okolo panelových domů podél ulice Tyršova, odkud se opět napojuje na otevřenou jižním směrem.

Cyklotrasa č. 412 vede z Lednice do Ždánického lesa. V rámci Kyjova je část trasy shodná s EV4. Do města vstupuje z jihu od ulice Tyršova, dále pokračuje kolem Zámečku a Městského parku a pokračuje po třídě Komenského. Na křižovatce za železničním přejezdem odbočuje trasa na ulici Boršovská a pokračuje dál podél průmyslového areálu směrem do otevřené krajiny směrem k Ždánickému lesu. [1]

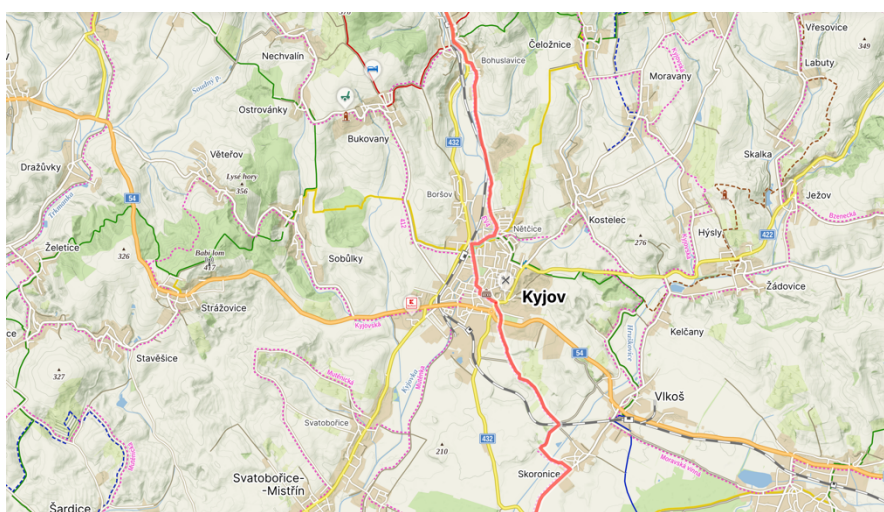
Kyjovská vinařská stezka dlouhá necelých 90 km [62] a 285 km [63] dlouhá Moravská vinná stezka jsou součástí oblíbených turistických vinařských stezek, které zvyšují atraktivitu Kyjova jako výchozího bodu pro poznávání Slovácka. Pro město mají velký turistický význam, hlavně během sezony, kdy se koná řada



Obrázek 60 Trasa EuroVelo v ČR [Zdroj: mapy.cz]



Obrázek 61 Trasa KČT 412 [Zdroj: mapy.cz]



Obrázek 62 Trasa Kyjovské vinařské stezky [Zdroj: mapy.cz]

vinařských akcí jako jsou vinařské slavnosti, otevřené sklepy, lokální festivaly a podobné.

Kyjovská vinařská stezka se napojuje na silnici I/54, po jejímž okraji dále pokračuje v jízdním pruhu sdíleném s automobilovou dopravou. Míjí nemocnici a pokračuje dál ke křižovatce u kina. Odbočuje a pokračuje na Masarykovo náměstí, kde nedaleko Kostela Nanebevzetí Panny Marie zatáčí směrem k úřadu práce, kde její trasa končí. V tomto místě se napojuje na Moravskou vinnou stezku a pokračuje po třídě Komenského dál na sever.

Moravská vinná stezka Slovácko je v úsecích shodná s cyklotrasou EV4 a KČT412. Do města vstupuje z jihu, souběžně s dálkovou cyklotrasou č. 412. Od této cyklotrasy se Moravská vinná stezka odklání před železničním přejezdem, kdy odbočuje do ulice Nětčická, po které krátce vede souběžně s trasou EV4. V místní části Nětčice pokračuje po hlavní ulici Nětčická. U Kaple sv. Ignáce odbočuje směrem k sídlišti Klínky, odkud dále sleduje trasu Slovácké krajiny směrem na Kostelec.

Poslední významnou cyklostezkou je téměř 15 km dlouhá cyklostezka Mutěnka, která vznikla v roce 2015 [64] v místě bývalé železniční trati mezi Mutěnicemi a Kyjovem. Trasa je využitelná nejen pro rekreační účely, ale jako každodenní cyklistické spojení obyvatel okolních obcí.

Provázanost cyklistických tras v intravilánu města

Skutečnost, že městem prochází významné evropské a regionální stezky není podmínkou, že trasa vedená městem se vyznačuje vysokými kvalitami. Mezinárodní cyklistické trasy EuroVelo jsou v kompetenci státu. [65] Stát zajišťuje jejich značení a údržbu. Národní a regionální cyklotrasy jsou naopak v kompetenci krajů, [65] které zajišťují jejich správu. Konkrétně spravují ty úseky, které jsou vedeny mimo zastavěnou část obcí a měst. Problém může nastat v bodě, kde vstupují tyto cyklostezky do měst. Správu nad městskými sítěmi a liniovou dopravou má totiž samo město. [65] Jiní správci mohou být důvodem rozdílné kvality cyklostezek po jejich délce.

Výše zmíněné národní a regionální cyklotrasy jsou vedeny volnou krajinou po samostatné stopě. Úseky, které jsou ale ve městě, stejně tak místní cyklotrasy tuto charakteristiku nesdílí. V místech, kde významné cyklostezky vstupují do města se mění charakter i vzhled těchto cyklistických tras. Většina cyklo tras přechází ze samostatné stezky do koridorů nebo pruhů pro cyklisty, které jsou vedeny po pozemní komunikaci současně s motorovou dopravou.

Mezinárodní cyklotrasa EV4 vstupuje do města z jihu. Na úseku vedeným městem se střídá více typů značení. Ze začátku je místo pro cyklisty značeno piktogramem na pozemní komunikaci. Ke změně značení dojde až na ulici Dobrovského, kde jsou cyklisti vedeni ve společném pruhu ve vozovce. Vyhrazený pruh pro cyklisty je pouze na třídě Komenského. Zbylá část trasy v místní části Nětčice je bez značení, cyklisté jsou vedeni ve společném pruhu s automobily.

Další cyklotrasou vedenou skrz město, je cyklostezka č. 412. Její počáteční úsek je shodný s cyklotrasou EV4, trasy se oddělují až před železničním přejezdem



Obrázek 63 Kyjovská vinařská stezka [Zdroj: autor]



Obrázek 64 Cyklostezka KČT 412 [Zdroj: autor]



Obrázek 65 Cyklostezka Mutěnka [Zdroj: ČKA]

na třídě Komenského. Z větší části je trasa vedena v pruhu souběžně s automobily. Podobná je situace s Kyjovskou vinařskou stezkou. Ta je hned při vstupu do města veden společně v jednom pruhu s automobily (po sil. I/54). Jedná se o nejvytíženější úsek ve městě, kde intenzita dopravy převyšuje 8 tis. vozidel za den.²⁴ Vedení trasy na úsecích s vysokými intenzitami a průjezdem těžkých nákladních vozidel nejsou hrozbou jen pro cyklisty samotné, ale nepřímo mohou ovlivňovat také chodce. Nesebejistý cyklista si může pro svou jízdu místo pozemní komunikace vybrat chodník pro pěší, čímž se přenáší ohrožení také na chodce. Cyklotrasa není nijak značená a pro cyklistu tak není v městském prostředí nijak patrná. Stejný typ si cyklotrasa ponechává v celé trase.

Moravská vinná stezka je ze značné části shodná s cyklotrasou EV4. Samostatnou trasou vede až po ulici Kostelecká, kterou se dostává dál, do volné krajiny. Stezka je zde vedena souběžně s automobily.

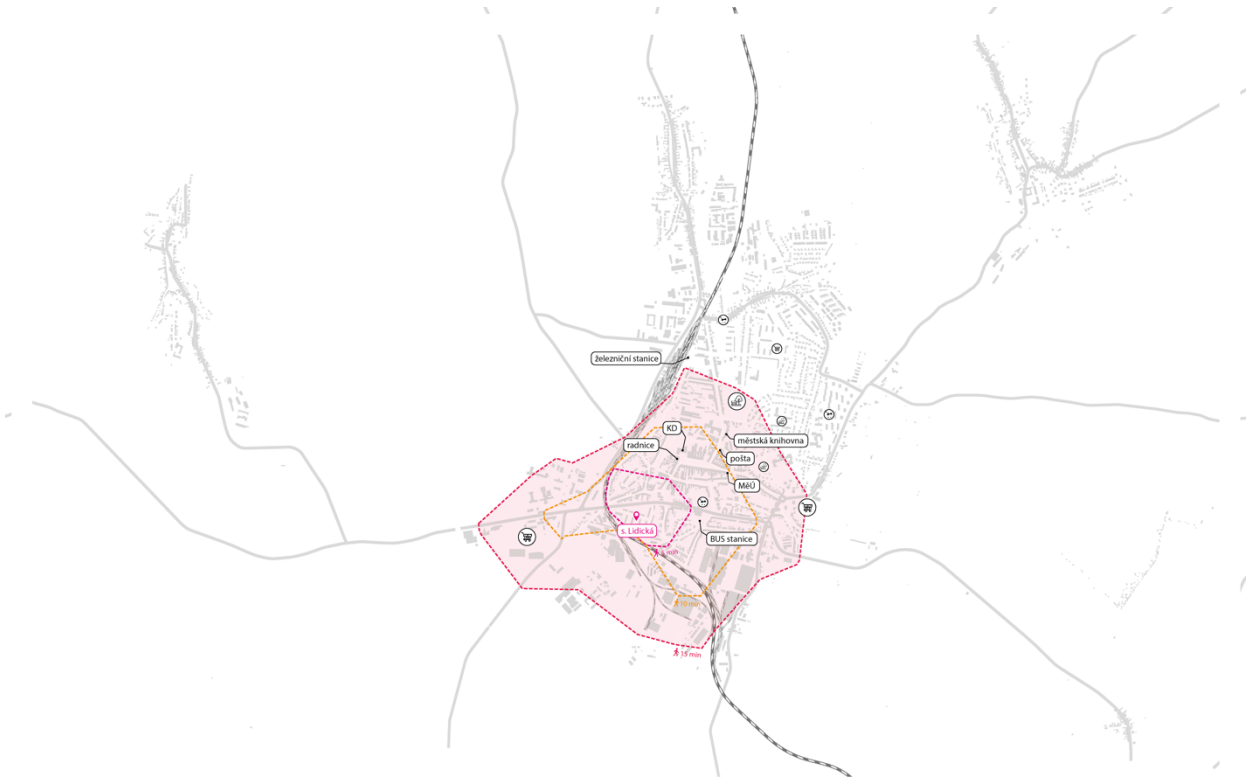
Přestože město propaguje cykloturistiku, zůstává základní infrastruktura pro každodenní pohyb nedostatečná. Většina současných cyklistických tras je buď nedostatečně značená nebo je vedena souběžně s automobily. Město postrádá řešení cyklistické dopravy jako celku. Občasné značené úseky bohužel nevytváří žádnou propojenou síť. Chybí návaznost a pohyb cyklistů není v intravilánu města dořešen. Převaha souběžného vedení cyklistů v jízdním pruhu pro automobily není bezpečná, obzvláště, když se jedná o úseky s nejvyšší frekvencí vozidel. Nedostatečné řešení cyklotras může být příčinou vzniku dopravních nehod a negativně ovlivňovat jejich využitelnost. To snižuje konkurenceschopnost cyklistiky jako alternativního dopravního prostředku, což v praxi znamená, že i krátké cesty po městě jsou často realizovány autem. Rozvoj cyklistické dopravy má proto pro město velký potenciál. Dotvořením cyklistické sítě by tak město podniklo kroky směřující k ekologické rovnováze a k udržitelné dopravě.

3.4.4 Letecká doprava

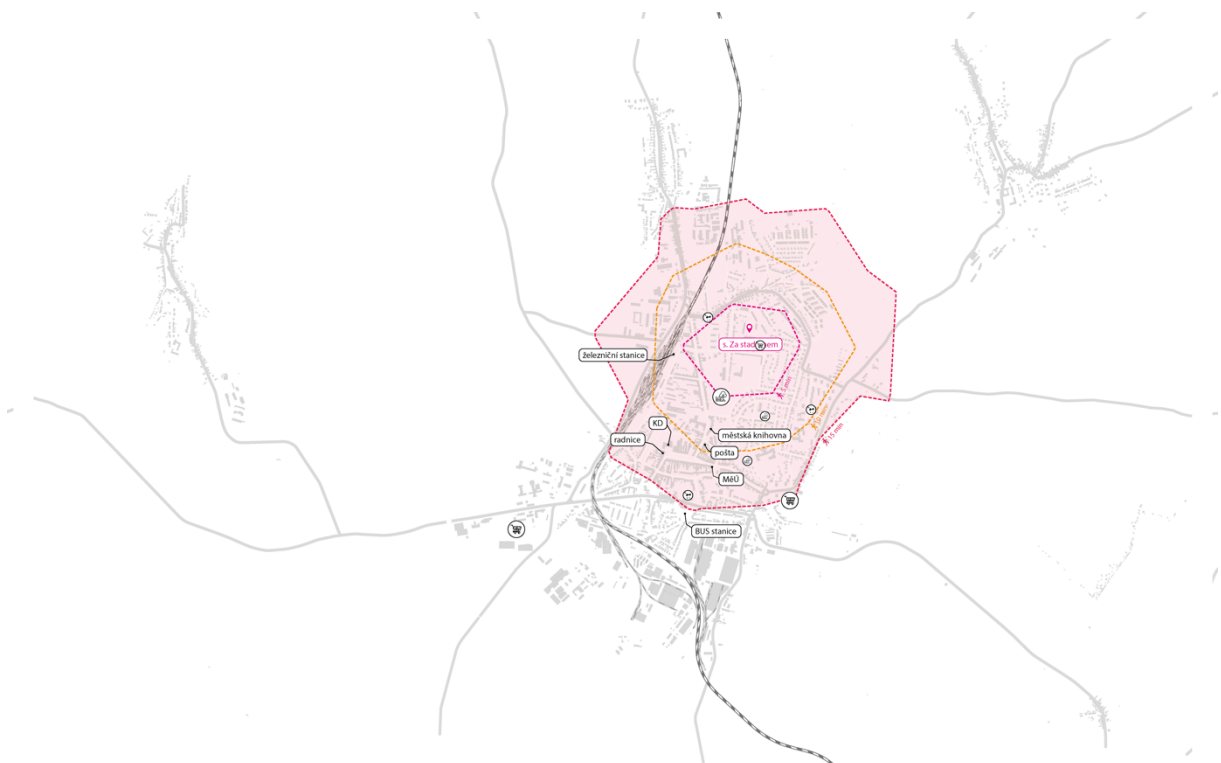
Když už je řeč o dopravní infrastruktuře, nelze opomenout také leteckou dopravu, která pro města střední velikosti, jako je Kyjov, není zcela běžná. Letiště Kyjov se nachází na jižním okraji města. Provozovatelem a majitelem je soukromý spolek Aeroklub Kyjov. [66] Přístupné je ze silnice II/432, které spojuje město Kyjov s obcí Milotice. Vedle individuální dopravy je možné využít také hromadnou dopravu, která má zastávku přímo u areálu; zastávka Kyjov, letiště. I když se jedná o objekt v soukromém vlastnictví, má letiště statut *Veřejného vnitrostátního letiště*, [66] díky čemuž je oficiálně zpřístupněno veřejnosti.

Z pohledu každodenní dopravní funkce nemá letiště pro město zásadní význam. I když ale nenabízí pravidelné komerční lety, slouží pro sportovní a rekreační účely. [66] Jeho význam tedy spočívá převážně v jeho společenském a turistickém přínosu.

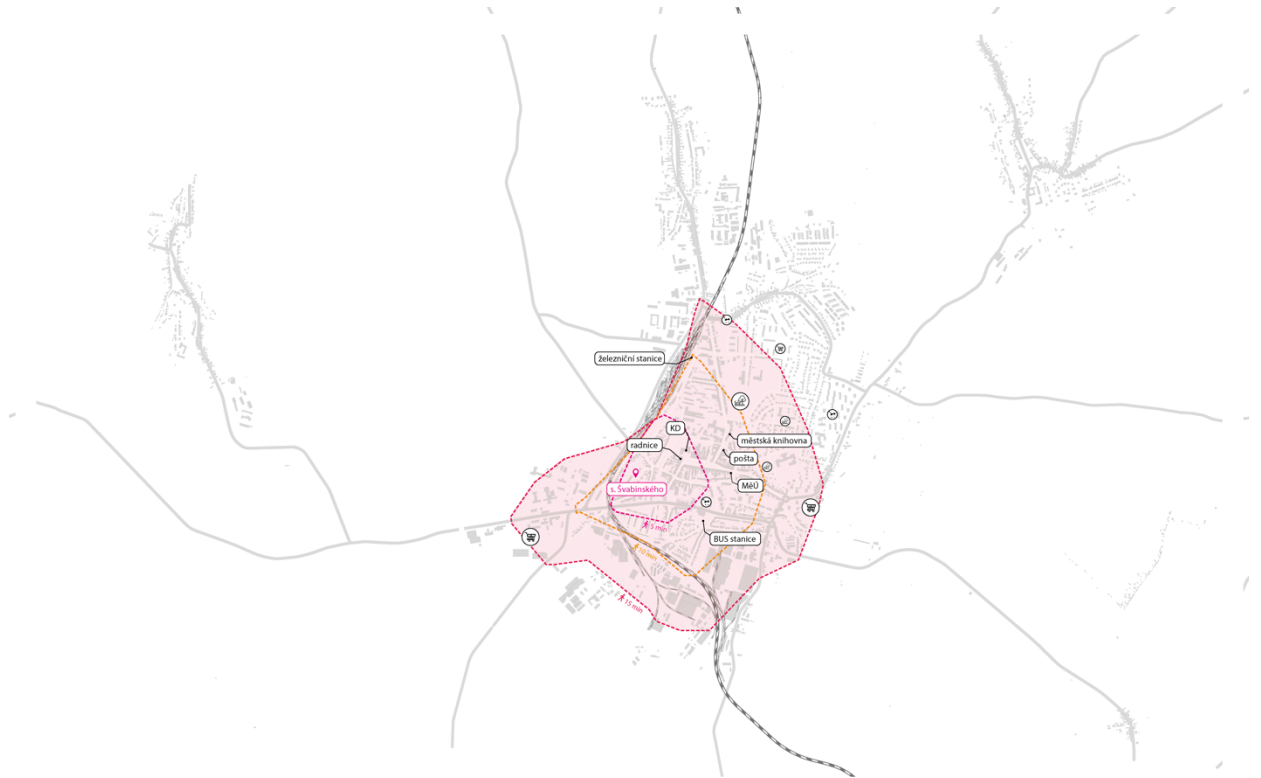
²⁴ Viz obrázek č. 56 s hodnotami ze sčítání dopravy.



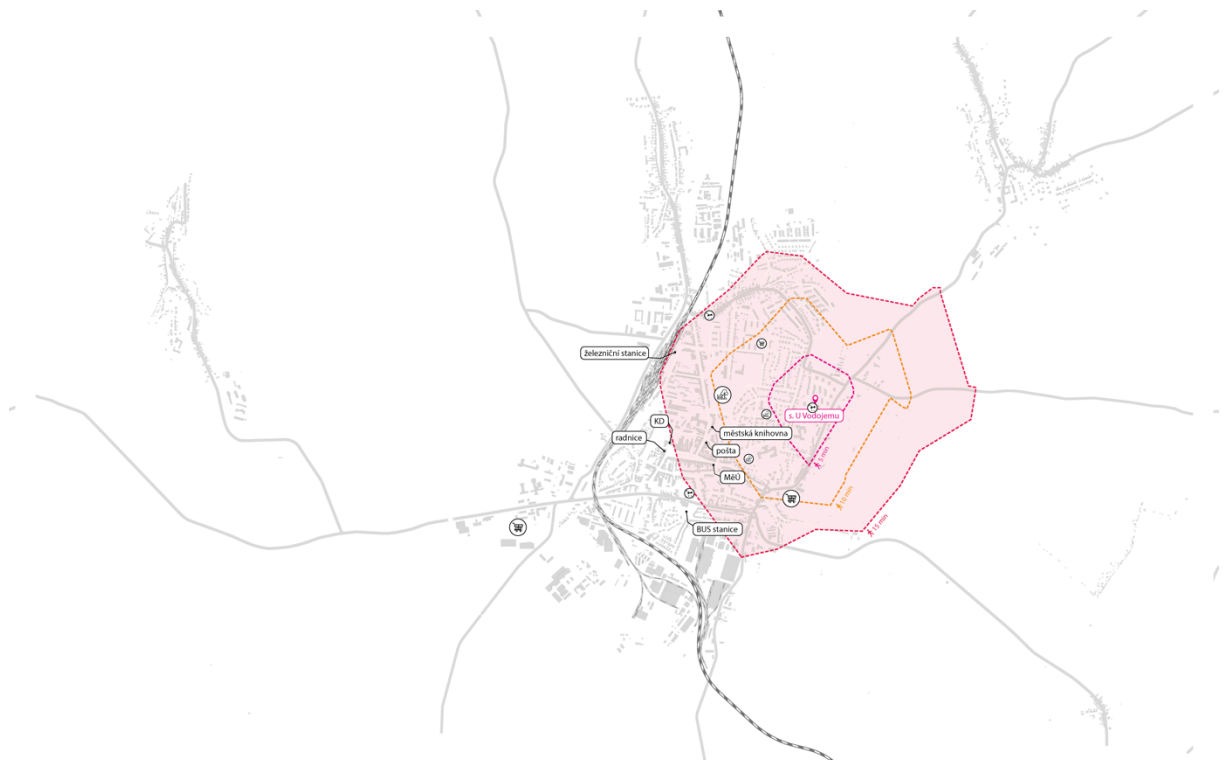
Obrázek 66 Docházková vzdálenost od sídliště Lidická [Zdroj: autor]



Obrázek 67 Docházková vzdálenost od sídliště Za Stadionem [Zdroj: autor]



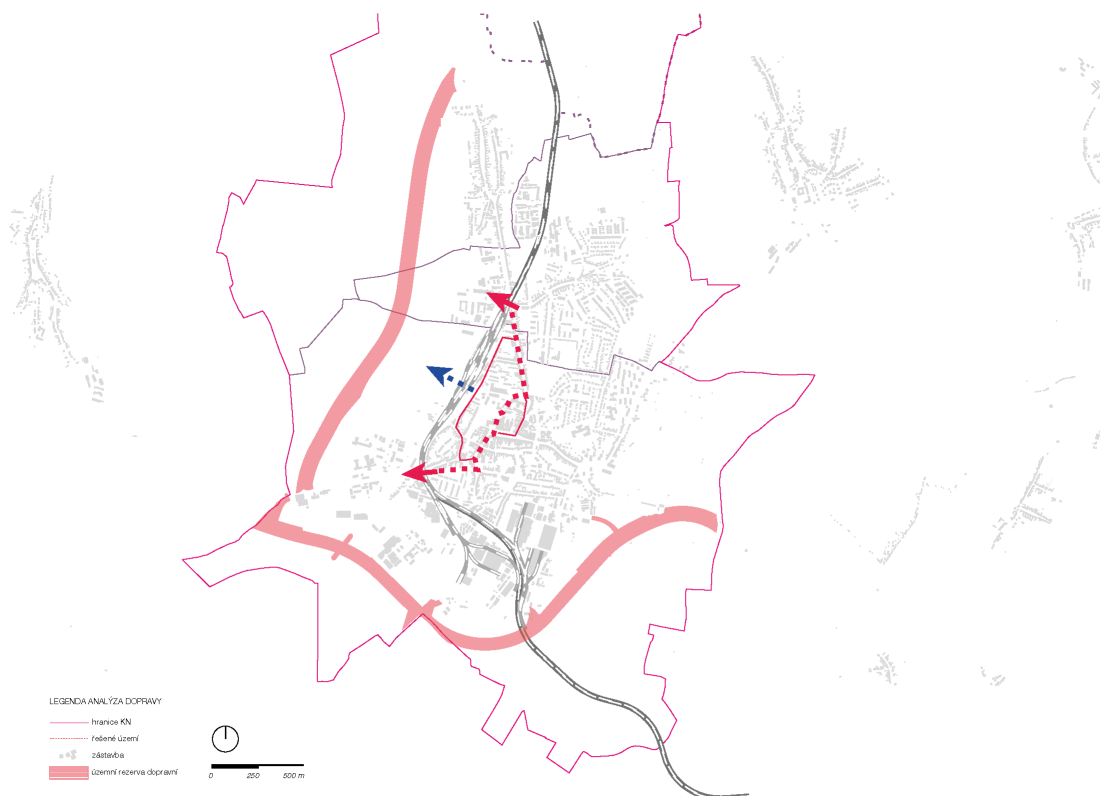
Obrázek 68 Docházková vzdálenost od sídliště Švabinského [Zdroj: autor]



Obrázek 69 Docházková vzdálenost od sídliště U Vodojemu [Zdroj: autor]



Obrázek 70 Příklad nebezpečného užití neznačeného přechodu pod železnici [Zdroj: autor]



Obrázek 71 Bariéry [Zdroj: autor]

představuje letiště zajímavý příklad okrajového městského území, které kombinuje dopravní a rekreační funkce.

3.4.5 Pěší

Kyjov je kompaktní město se silným historickým jádrem. Jak již bylo zmíněno u cyklistické infrastruktury, blíží se Kyjov díky svému uspořádání definici tzv. *města krátkých vzdáleností*. Z náměstí je do 15 minut možné dojít až na sídliště U Vodojem, stejně tak do kyjovské nemocnice. Území, které spadá pod k.ú. Kyjov – Nětčice, je od Masarykova náměstí sice už ve větší vzdálenosti, nicméně stále je v docházkové dostupnosti do 30 minut chůze.

Další obrázky ukazují, kam se člověk dostane do 15 minut od větších obytných celků (sídliště Švabinského, Lidická, U Vodojemu, Klínky, Za Stadionem). Schémata ukazují, že v okruhu 15 minut chůze od jednotlivých sídlišť jsou většinou dostupné základní služby, jako jsou obchody, pošta, úřady nebo kulturní zařízení. V případě obyvatel Boršova jsou vzdálenosti výraznější. Nicméně stále platí horní hranice 30 minut, za které se i obyvatelé této oblasti mohou pěší chůzí dostat na náměstí.

Analýza docházkových vzdáleností ukazuje, že Kyjov má velmi dobré předpoklady pro udržitelnou mobilitu. Většina obytných celků je napojena na centrum města a jeho služby v rámci 15 minut chůze, vzdálenější části dosáhnou na Masarykovo náměstí do 30 minut. To znamená, že běžné každodenní cesty je možné realizovat pěšky, aniž by bylo nutné využívat automobil. Přesto je patrné, že je většina cest realizována automobily. Centrum města funguje spíše jako parkoviště než jako kvalitní veřejný prostor, což ovlivňuje bezpečnost (srážky chodec-automobil), kvalitu a reprezentativnost, kterou by náměstí mělo mít. Do budoucna by město mohlo zvážit posílení okrajových odstavných parkovišť a postupné uvolňování centra od individuální dopravy ve prospěch pěších a pobytových funkcí.

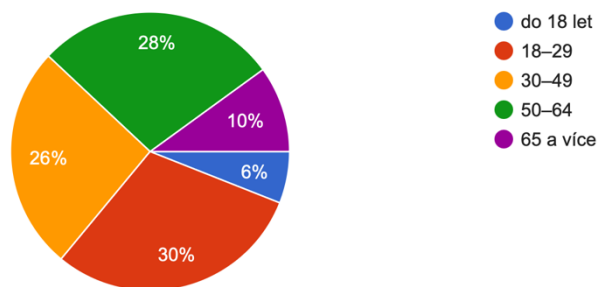
3.4.6 Bariéry

Pěší infrastruktura umožňuje obyvatelům pohybovat se poměrně snadno a dosáhnout většinu cílů za rozumný časový interval. Problematickým je však napojení na okolní přírodu, zejména na krajinu Moravského Toskánska. Jak ukazuje obrázek 70, představuje železnice lemující město ze západní strany výraznou bariéru, která brání přirozenému propojení městské struktury s krajinou. Přejít je umožněn jen na dvou místech, které jsou z pohledu pěšího nešťastně rozmístěny. Jeden z přechodů tvoří silnice I/54 na jihu města v blízkosti nemocnice. Druhý naopak místní komunikace v severní části města, vzdáleného přibližně 2 km²⁵ od prvního přechodu. Pro zlepšení podmínek by bylo vhodné uvažovat o doplnění, úpravě nebo změně stávajícího stavu, a tím zajištění napojení, které v současné době chybí. Územní plán [35] počítá s rozvojem města právě v oblasti za železnicí, což je další z důvodů, proč by mělo

²⁵ Vzdálenost odměřena z mapového portálu mapy.cz.

Do které věkové skupiny patříte?

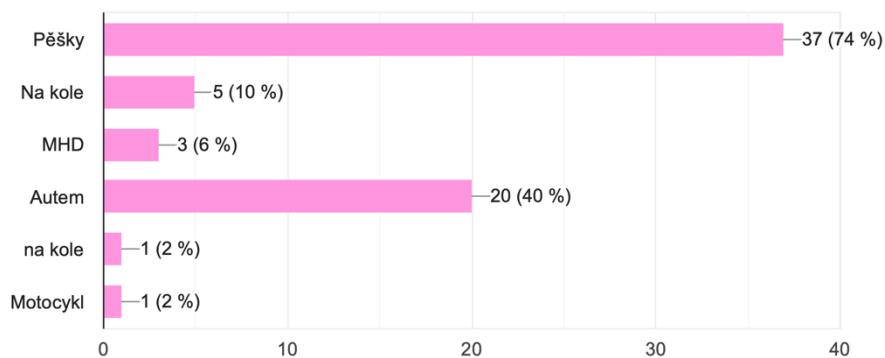
50 odpovědí



Graf 2 Věkové skupiny [Zdroj: autor]

Jak se nejčastěji pohybujete po Kyjově?

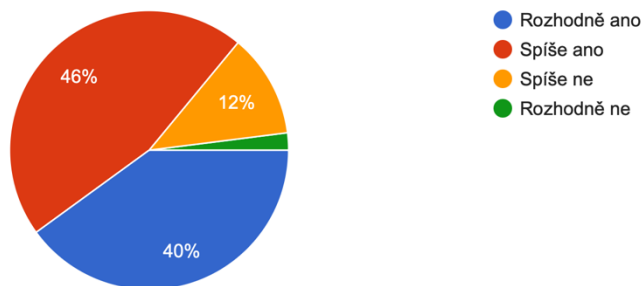
50 odpovědí



Graf 3 Nejčastější pohyb po Kyjově [Zdroj: autor]

Myslíte si, že by město Kyjov mělo zlepšit propojení s okolní krajinou (například lepší pěší a cyklistické trasy, přístup přes železnici)?

50 odpovědí



Graf 4 Propojení s okolní krajinou [Zdroj: autor]

město o vybudování nadchodu uvažovat. Nedostatečná prostupnost může mít za následek využívání míst, které pro přechod nejsou určeny, a tudíž ani bezpečné. Jedním z takových míst je stoka, která je na obrázku č. 69.

Samozřejmě železnice je typ bariéry, který se vyskytuje téměř ve všech městech. Zajišťuje dopravní napojení a má silný význam pro rozvoj města, ale pokud není zajištěna dostatečná prostupnost, může negativně ovlivnit vazby mezi jednotlivými městskými částmi nebo mezi městem a jeho okolím.

Problematická situace s prostupností do krajiny by mohla prohloubit také realizace záměru uvedeného v územním plánu. [35] Za železnicí je vymezena územní rezerva pro silniční koridor, která by v případě realizace znamenala další komplikaci a mohla by negativně ovlivnit již stávající problém.

3.5 Identita a vnímání obyvatel

Analytická část ukazuje město prostřednictvím technických a urbanistických údajů. Město je ale především živý organismus tvořený lidmi, kteří v něm žijí. Interakce a chování lidí ve městech je přímým odrazem toho, jak jsou města navržena.

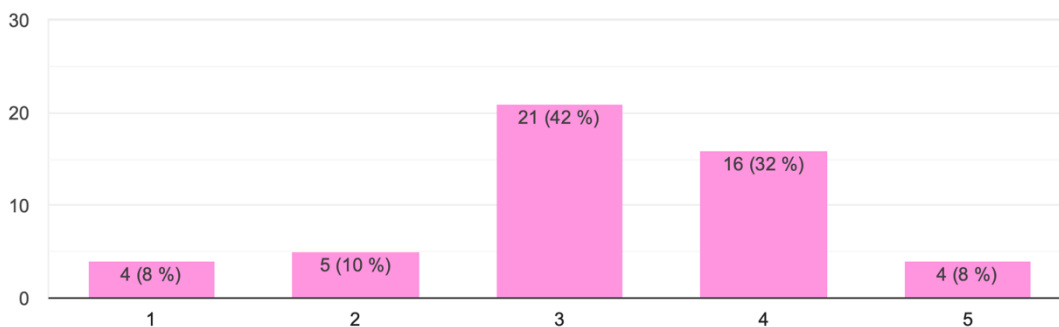
Analytická část této práce byla rozdělena do tří rovin; na krajinu jako nejširšího rámce, přes město a jeho strukturu, až po nejmenší složku, kterou tvoří samotní obyvatelé. Každé sídlo je třeba vnímat ve více rovinách. Jak píše Jan Jehlík: „*Sídlo je jak členěnou matérií (hmotou), tak soustavu míst (prostorem) i směsíci aktivit (dějů) ve všech měřítcích člověkem utvářeného prostředí.*“⁽³²⁾ Hmotu lze chápat jako nejbližší přírodní okolí napojené na město a ovlivňující jeho vývoj. Prostor zase utváří ulice, domy, náměstí a jiná veřejná prostranství. A děje se odehrávají díky lidem. Lidská složka je tedy neodmyslitelnou součástí měst, a proto byla snaha ji do této práce zahrnout. Každodenní zkušenosti obyvatel jsou stejně důležité, jako analýzy založené na technických datech.

Cílem bylo ověřit, jaký vztah mají obyvatelé ke svému městu a zda závěry vycházející z technické analýzy první části práce odpovídají zkušenostem a pocitům samotných obyvatel. Na konci léta 2025 byl proto připraven krátký dotazník, který se stal nástrojem rozšiřujícím čistě technickou analýzu o lidské měřítko. Dotazník se zaměřoval na několik oblastí souvisejících s kvalitou městského prostředí. Obyvatelé hodnotili svůj vztah k městu, zkušenosti s každodenním pohybem po městě, pocit bezpečí, stav veřejných prostranství a celkovou úroveň pěšího a krajinového napojení. Snahou bylo zjistit, jak lidé město skutečně používají; jak se v něm pohybují, kde se cítí dobře a kde naopak špatně a také jak hodnotí napojení na okolní krajinu.

Podoba dotazníku byla konzultována se sociologem, což umožnilo vytvořit kvalitní podklad pro získání relevantních dat. Výsledky poskytují cenné údaje o tom, jak obyvatelé město vnímají. Slouží primárně jako podklad pro tuto práci, zároveň však představují potenciálně užitečný materiál pro vedení města, které podobná data nemá běžně k dispozici.

Jak hodnotíte (obecně) kvalitu veřejných prostorů v Kyjově (čistota, bezpečnost, vybavenost)?

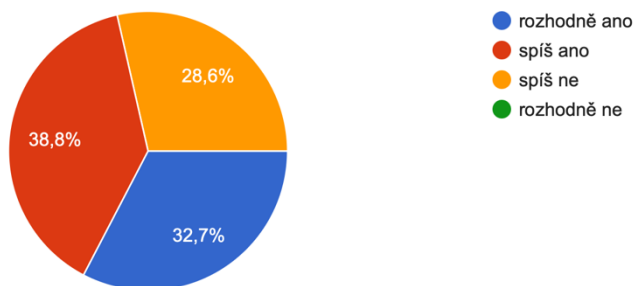
50 odpovědí



Graf 5 Hodnocení kvality veřejných prostorů [Zdroj: autor]

Myslíte, že by město mělo zlepšit propojení s okolní krajinou (například přes železnici)?

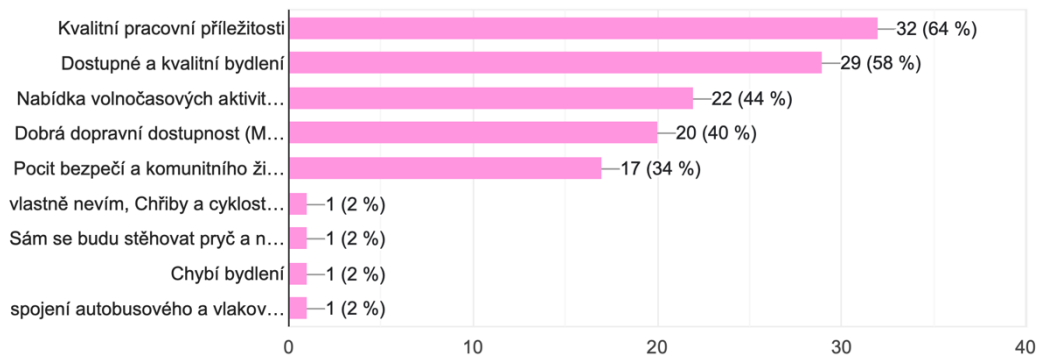
49 odpovědí



Graf 6 Zlepšení propojení s okolní krajinou [Zdroj: autor]

Co podle vás nejvíce přispívá k tomu, aby lidé v Kyjově zůstávali a nestěhovali se pryč?

50 odpovědí



Graf 7 Proč zůstat v Kyjově [Zdroj: autor]

Aby se podařilo oslovit co nejširší skupinu obyvatel, vznikly dvě verze dotazníku – on-line prostřednictvím QR kódu a tištěná verze. Data byla sbírána od konce srpna do konce listopadu 2025 kombinací přímého a nepřímého oslovení – vystavení letáčku s QR kódem odkazujícím na dotazník ve veřejných a soukromých institucích (Klvaňovo gymnázium, lékárna, nemocnice, Městská knihovna a úřední desky) a zajištěním tištěných kopií v centru pro seniory a v knihovně, doplněné navíc o přímého oslovení obyvatel ve městě. Dotazník byl anonymní a dobrovolný.

Dotazník vyplnilo 50 respondentů, což je vzhledem k počtu obyvatel města (cca 11 tisíc obyvatel) malý vzorek. I když jej proto nelze brát jako reprezentativní obraz města, odpovědi poukazují na řadu opakujících se témat a problémů. Díky tomu dotazník doplňuje technickou analýzu o pohled lidí, kteří město denně používají, a přináší podněty, které by se jinak hůř nacházely.

3.5.1 Základní charakteristiky

Dotazník obsahuje pět tematických částí, z nichž každá obsahovala několik krátkých otázek. Jejich podoba byla volena tak, aby bylo možné dotazníku vyplnit během několika málo minut. Kombinovaly se otevřené otázky, bodová škála a několik otevřených odpovědí. Témata se týkala každodenního pohybu po městě, kvality veřejných prostranství, vztahu obyvatel ke krajině a jejich zájmu podílet se na rozvoji města. Kompletní podoba dotazníku je uvedena v příloze č. 7. Nicméně pro představu o jeho podobě jsou níže uvedeny příklady otázek, které se v dotazníku objevily:

- Jak se nejčastěji pohybujete po Kyjově? (výběr z možností)
- Jak hodnotíte kvalitu veřejných prostranství (čistota, bezpečnost, vybavenost)? (bodová škála)
- Které veřejné prostory v Kyjově navštěvujete nejčastěji? (otevřená otázka)

Dotazník začíná základní charakteristikou respondentů, která pomáhá zasadit výsledky do kontextu. Nejpočetněji je zastoupena skupina ve věku 30–49 let, tedy běžně neaktivnější část populace. Výrazné je také zastoupení skupiny 18–29 let, což může odrážet snadnější přístup k online verzi dotazníku. Skupina 50–64 let je zastoupena v obdobné míře jako předchozí skupiny, naopak ale zástupci nejstarší věkové skupiny se zapojily jen okrajově. To odpovídá jak obecně nižší účasti seniorů v online šetřeních, tak i tomu, kde byly materiály fyzicky dostupné.

3.5.2 Výsledky

Doprava

Dotazník ukazuje, že nejčastějším způsobem pohybu po městě je kombinace pěší chůze (74 %) a jízdy automobilem (40 %). Veřejná doprava je využívána jen minimálně (6 %), i když její zastávky jsou ve městě dostupné. Nízké využívání může souviset s nepravidelností spojů a slabou návazností na vlakové nádraží, což několik respondentů výslovně zmiňovalo.

Jako jeden z hlavních problémů obyvatelé označili nedostatečné propojení s okolní krajinou — zlepšení by uvítalo 86 % respondentů. Mezi negativně hodnocenými místy se často objevovalo autobusové a vlakové nádraží, zejména kvůli zanedbanému okolí a problémovým uživatelům prostoru. Respondenti také kritizovali nedořešené parkování v centru, málo spojů veřejné dopravy a slabou cyklistickou infrastrukturu.

Veřejné prostory

Ve veřejných prostorech se jako nejčastěji navštěvovaná místa ukázaly náměstí a městský park. Tomu může nasvědčovat jejich centrální poloha i nabídka služeb. Zajímavé ale je, že stejná místa, která lidé nejčastěji využívají, jsou zároveň nejčastěji označována jako problematická. Za problematické bylo často označováno náměstí, parky a autobusové nádraží. Negativně byl hodnocen především jejich vzhled a nízké atraktivity pro trávení volného času.

Celkové hodnocení veřejných prostorů v Kyjově dosáhlo průměrné hodnoty 3/5, což naznačuje relativní spokojenost, ale zároveň jasný prostor pro zlepšení.

Výsledky tak potvrzují závěry analytické části, podle kterých město disponuje cennými prostory, ale jejich potenciál není plně využit.

Krajina a příroda

Z odpovědí plyne, že většina respondentů okolní krajinu aktivně využívá. Přírodu navštěvuje 82 % z nich, nejčastěji několikrát do měsíce. To ukazuje, že krajina v okolí Kyjova má pro obyvatele rekreační význam.

Zajímavé je, že odpovědi na otázku, zda by město mělo lépe propojit své území s krajinou nejsou jednotné. Zatímco většina respondentů tuto potřebu potvrzuje, přibližně třetina ji nevnímá jako problém. Zazněl i názor, že okolí města tvoří převážně pole, a není tedy co propojit. Tento pohled však může poukazovat na to, že část obyvatel nevnímá okolní krajinu jako kvalitní prostor. Potvrzovala by se tím opodstatněnost snahy přiblížit přírodní charakter města lidem přímo ve veřejných prostranstvích.

Celkově však odpovědi naznačují, že krajina je pro obyvatele důležitá, ale přístup do ní není pro každého samozřejmý. Zlepšení pěšího napojení na krajinu tak může mít reálný přínos pro každodenní život i rekreaci.

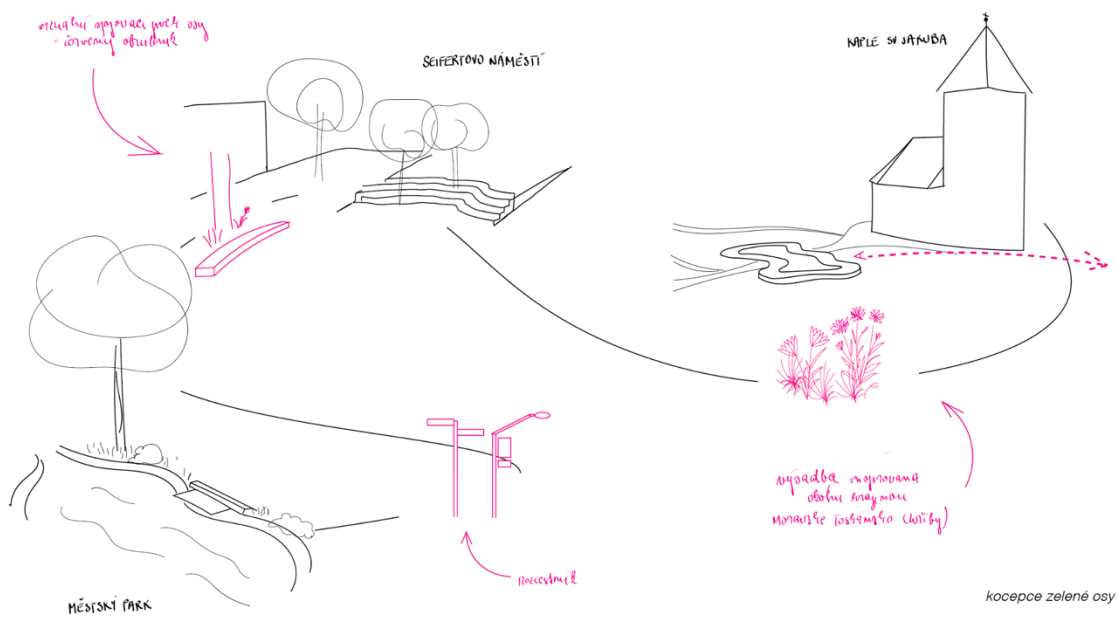
Budoucnost a rozvoj

V otázkách zaměřených na budoucí směřování města se ukázalo, že zájem obyvatel o aktivní zapojení do rozhodování není příliš vysoký. Více než polovina respondentů uvedla, že o zapojení do plánování města nemá zájem. Tento výsledek odpovídá i zkušenosti z průběhu sběru dat, kdy byla celková návratnost dotazníku poměrně nízká.

Na druhou stranu se respondenti shodují na tom, jaké oblasti by si podle nich zasloužily pozornost s ohledem na podporu růstu počtu obyvatel. Nejčastěji se opakuje potřeba zlepšit dopravní situaci, podpořit vznik pracovních příležitostí, řešit dostupnost bydlení a rozšířit nabídku volnočasových aktivit.

3.5.3 Závěr

Dotazník poskytl užitečný doplněk technické analýzy a přinesl konkrétní vhled do toho, jak obyvatelé své město skutečně prožívají. Poukázal na témata, která se závěry z technické analýzy přímo souvisejí — především potřebu kvalitních veřejných prostor a lepšího napojení na krajinu. Zároveň se ukázalo, že práce městského inženýra nespočívá pouze v technických datech, ale i v komunikaci s dalšími odborníky a veřejností. I přes omezený počet odpovědí tak dotazník přispěl k hlubšímu porozumění místním potřebám a pomohl lépe zacílit návrhovou část.



Obrázek 72 Koncept Cesty parky [Zdroj: autor]

4 Návrhová část

Kyjov obklopuje jedinečná krajina Moravského Toskánska, Chřibů a Ždánického lesa, která představuje výrazný přírodní, rekreační i turistický potenciál. Přestože se město Moravským Toskánskem aktivně prezentuje a láká na něj návštěvníky,²⁶ je přímé napojení (zejména pěší) v současnosti velmi slabé. Zatímco cyklistická dostupnost je relativně dobrá, pěší propojení mezi městem a touto krajinou prakticky chybí. Bariéry na západním okraji měště, jako je železniční trať nebo územní rezerva dopravního koridoru, napomáhají k oslabování místní identity a ztěžují jeho dosažitelnost.

Současně se ukazuje, že městská zeleň nenaplňuje potenciál, který jejich poloha ve struktuře města nabízí. Historicky významná místa zůstávají málo využitá, prostorově neucelená nebo prázdná bez jasné funkce. Analýza i rozhovory s obyvateli města poukázaly na poptávku po kvalitních veřejných prostranstvích, která by nabízela nové možnosti pro trávení volného času všem generacím.

Návrh *Cesty parky* tak vzniká jako odpověď na tyto problémy. Opírá se čtyři základní pilíře:

- město pro chodce
- prostor pro všechny
- krajina na dosah
- zeleň jako spojnice

Tyto strategie, které byly stanoveny na základě podrobné analýzy města, vymezují rámec, který umožňuje pracovat s existujícími hodnotami území a zároveň je přiblížit jeho obyvatelům.

Hlavním cílem návrhu je obnovení vztahu mezi obyvatelem, městem a krajinou. Koncept vytváří strukturu, která podporuje chůzi jako přirozený způsob pohybu, a zároveň nabízí atraktivní cíle – tři tematické parky, které jsou propojeny čitelnou linkou, která podporuje každodenní pohyb ve městě.

Návrh usiluje o to, aby parky nebyly jen průchozím prostorem, ale cílovými body, které podporují svou historickou hodnotu a variabilitu. Každý park proto rozvíjí specifické téma vycházející z jeho polohy a významu; městský park jako park pro všechny, park Seifertovo náměstí jako park pro studenty a park u Kaple sv. Josefa jako park pro relaxaci.

Důležitou částí návrhu je důraz na smysly. Práce s výhledy, barvou povrchů a výsadbou, vkládání nových funkcí, posilování pobytových aktivit a navázáním na krajinný charakter Kyjovska zlepšuje kvalitu veřejného prostoru a podporuje rekreaci, setkávání, a také příležitosti pobytu.

4.1 Inspirace ze zahraničí

Inspirací pro návrh *Cesty parky* byly příklady z ČR i ze zahraničí. Vybrané projekty ukazují, že využití zeleně jako spojnice má potenciál překonávat bariéry,

²⁶ Toto tvrzení je založeno na základě analýzy propagačních materiálů města.

zvyšovat prostupnost a podporovat ke každodenní mobilitě. Dobrým příkladem je tomu projekt The Green Line v Torontu. [68] Tento projekt z roku 2019 si dal za cíl přetvořit 5 km úsek dopravního koridoru na propojený úsek s parky a otevřenými plochami. Inspirativní pro návrh byla návrhová strategie a práce s identitou samotné trasy a jejím charakterem. Tyto principy se odráží i v návrhu *Cesta parky*, který se snaží posílit jejich identitu skrze jejich tematizaci a propojením čitelnou osou.

Dalším relevantním projektem je Ashford Green Corridor, [69] který naproti kanadskému příkladu pracuje s propojováním zelených ploch podél vodního toku. Vytváří tak ucelený systém, který vede skrz město a směřuje do volné krajiny. Princip, který spojuje parky s širším krajinným rámcem je důležitý i pro Kyjov. Použití jednotlicí výsadby, barevného schématu a práce s výhledy jsou prostředky, kterými se propojuje městská struktura s charakterem okolní krajiny Kyjova.

Použití jednotných lineárních os, které procházejí skrz město, je koncept, který lze nalézt také mezi principy městského plánování. O důležitosti propojení rozvojových os a uzlů hovoří také metodika MŽP. [70] Tato logika se v návrhu projevuje využitím uliční sítě pro vytvoření čitelné sjednocující linie.

Obecně se s rostoucím zájmem o udržitelné navrhování zvyšuje také počet inspirativních projektů. Ukazují, že lineární struktury nejsou pouze dopravní prvky, ale mají daleko větší potenciál pro propojení města s jeho okolní krajinou. A právě to je myšlení, které bylo přeneseno do návrhu *Cesty parky*, který propojuje tři dosud málo využívané plochy zeleně do jednoho srozumitelného systému, přičemž přibližuje krajinu města jeho obyvatelům.

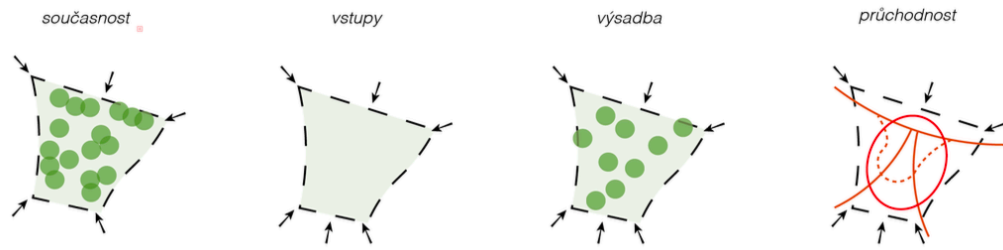
4.2 Návrh Cesty parky

Výběr ploch v návrhu byl inspirován koncepcí zelené infrastruktury M. A. Benedicta a E.T. McMahona. [71] Ti ji chápou jako propojenou síť přírodních ploch, které plní důležitou funkci – podporují ekologické procesy a chrání hodnoty v území. Pro lepší uchopitelnost definovali základní stavební prvky sítě, kterými jsou uzly, koridory a lokality (*hubs, links, sites*).

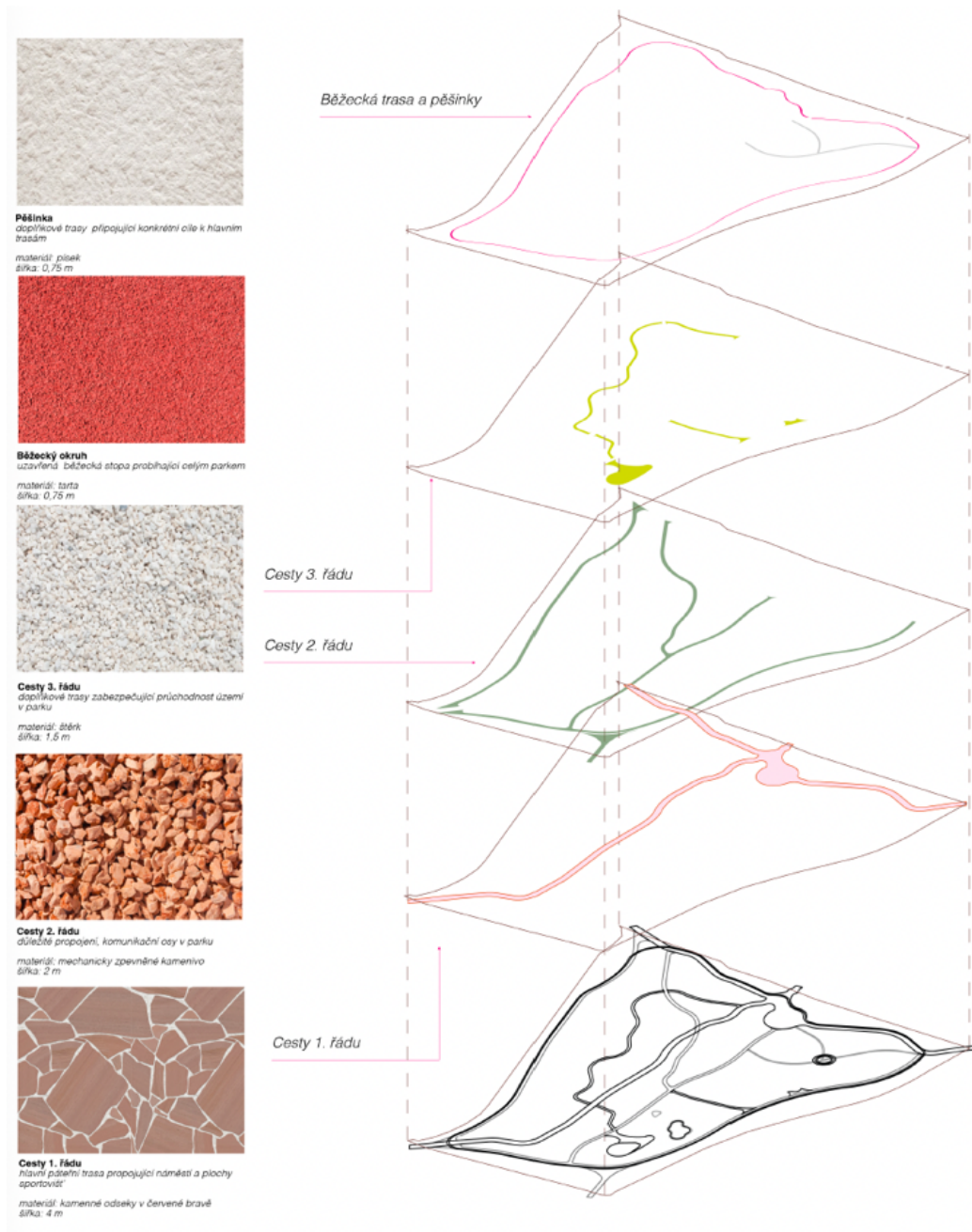
Uzly představují rozsáhlé přírodní celky (typicky přírodní rezervace nebo chráněné krajinné oblasti), ve kterých probíhají přírodní procesy přirozeně. Lokality jsou na druhé straně menší plochy s významem především na lokální úrovni. Doplnují ekologickou a sociální funkci v rámci celé sítě. A koridory jsou pak linie, které jednotlivé plochy spojují a vyváží tak propojení mezi jednotlivými uzly. Tím umožňují pohyb lidí (a organismů) v rámci celé sítě. [71]

S touto strukturou lze pracovat i v městském měřítku. Uzly mohou tvořit krajinné celky obklopující město, a naopak mezi typické lokality mohou patřit městské parky, menší parčíky nebo menší veřejná prostranství, která doplňují městské prostředí o přírodní prvek. Vedle lokalit se ve městě přirozeně vyskytují také koridory. Nejčastěji se jedná o říční linie, ale mohou to být také hlavní pěší nebo cyklistické trasy.

V městské struktuře Kyjova se jako klíčové lokality přirozeně vymezují tři hlavní parky – Městský park, park u kaple sv. Josefa a park Seifertovo náměstí. Tyto



Obrázek 73 Princip návrhu Městského parku [Zdroj: autor]



Obrázek 74 Kategorizace cest v Městském parku [Zdroj: autor]

lokality propojuje zelená linie, která tvoří základní strukturu celého konceptu. Trasa je navržena tak, aby se stala přirozenou součástí každodenního pohybu ve městě.

Zelená linie, jak ji návrh označuje, vychází ze stávajícího uspořádání ulic, ale posiluje jejich prostorovou i estetickou kvalitu. Současné uliční profily charakterizuje centrálně vedená komunikace se zelení po stranách. Návrh toto uspořádání respektuje a využívá jeho potenciál. Cílem nebyla nutná reorganizace prostoru, ale spíše jeho 'vyčištění'. Konkrétním příkladem je uložení nadzemního elektrického vedení do země, které umožní vizuální otevření ulice a sjednocení jejího celkového vzhledu.

Součástí konceptu je také navázání na krajinný charakter Moravského Toskánska a posílení místní identity. Na straně, kde budou technické sítě uloženy do země, je navržen pás rostlinné výsadby inspirované okolní krajinou. Protější strana poskytuje prostor pro výsadbu nových stromů, které pomohou zlepšit mikroklima a přispějí k vytvoření příjemnějšího prostředí.

4.2.1 Koncept

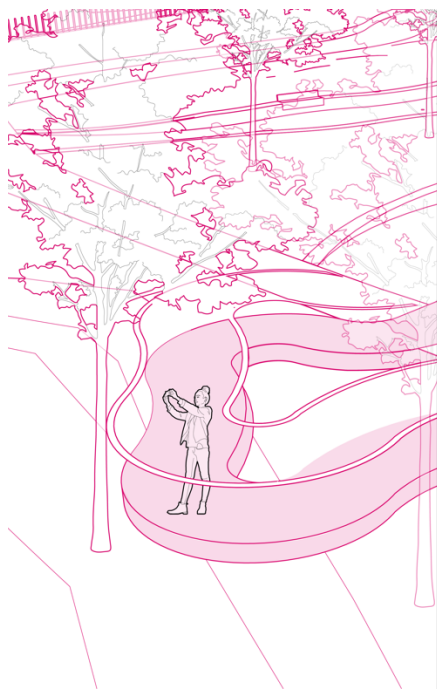
Jak již bylo zmíněno, lokality tvoří tři stávající parky: Městský park, Seifertovo náměstí a park u Kaple sv. Josefa. Každý z nich má ve struktuře města odlišnou polohu i význam, což se stalo hlavních inspirací při jejich tematizaci. Zavedení témat má za cíl zvýšit čitelnost jednotlivých míst a posílit jejich vzájemnou pestrost, aniž by se ztratila jednotná koncepce celé trasy.

Městský park

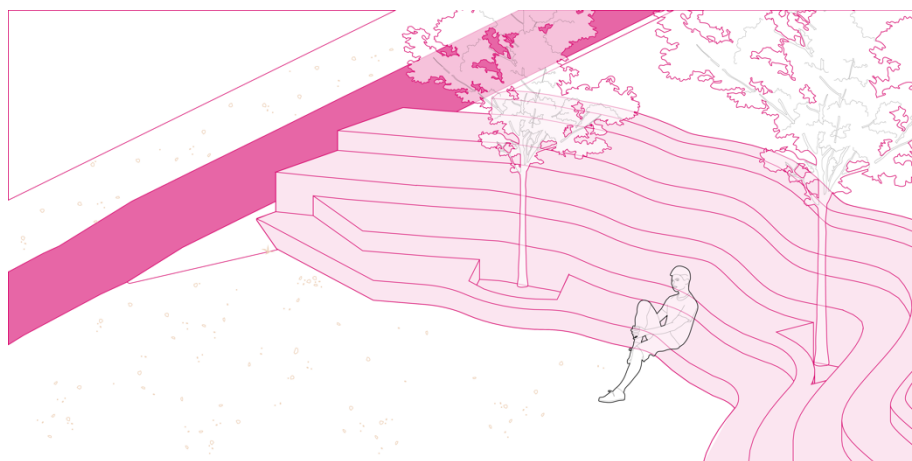
Městský park je místem s významnou historickou stopou a přímou vazbu na centrum města. Nachází se v blízkosti hlavní třídy (třída Palackého) a v jeho okolí se nachází řada významných institucí a ploch občanského vybavení. Významné jsou Klvaňovo gymnázium, SOŠ, sportovní areál a aquapark. Díky tomuto umístění má Městský park předpoklad stát se výrazným cílovým místem (uzlem) každodenního pohybu obyvatel. V současnosti zůstává ale jeho potenciál nevyužitý a park působí spíše zanedbaně a prázdně.

Návrh proto pracuje s jeho přirozenou rolí „parku pro všechny“, jinak řečeno prostoru, který dokáže nabídnout podmínky i způsob využití pro různé věkové skupiny. Úprava vychází z hlavních směrů pěšího pohybu a z potřeb zpřehlednění prostoru. Klíčové je odstranění přerostlých keřových porostů, které dnes brání průchodnosti i vizuální přehlednosti parku. Nově navržená síť pěších tras respektuje hlavní směry pohybu, propojuje vstupy a vytváří jasnější vazby mezi jednotlivými částmi parku. Přitom zachovává dostatečně kompaktní klidové jádro a nabízí prostor pro doplnění funkcí a prvků odkazujících na krajinu Moravského Toskánska.

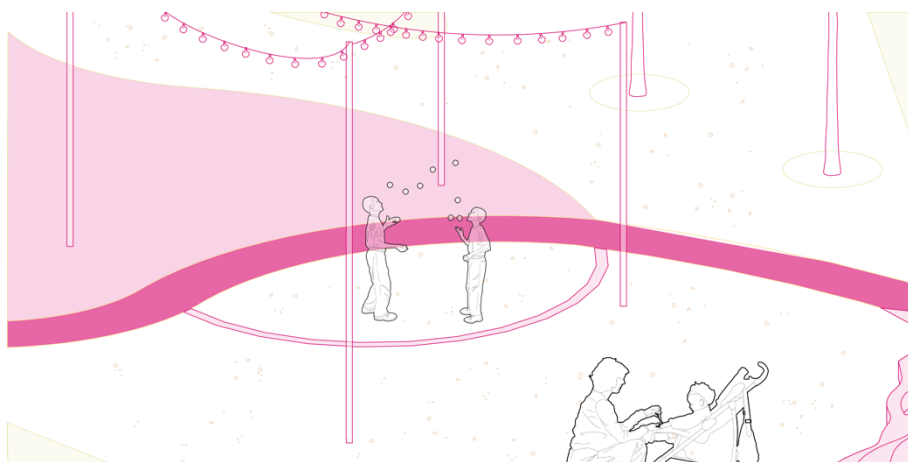
Důležitou součástí návrhu Městského parku je také jasně definovaná hierarchie pěších tras. Ta zpřehledňuje prostor, podporuje orientaci a současně přináší do parku novou funkční vrstvu. Hlavní páteřní trasu tvoří cesta 1. řádu; průchozí osa vedená napříč celým parkem. Charakterizuje ji širší profil a výrazná barevnost inspirovaná krajinou Moravského Toskánska, což umožňuje propojit park s identitou okolního území i na vizuální úrovni.



Obrázek 75 Vyhlička v parku u kaple sv. Josefa [Zdroj: autor]



Obrázek 76 Posedové schody v parku Seifertovo náměstí [Zdroj: autor]



Obrázek 77 Podium před ZŠ v parku Seifertovo náměstí [Zdroj: autor]

Cesty 2. a 3. řádu navazují na hlavní osu a vytvářejí jemnější síť vnitřních propojení. Slouží k logickému vedení pohybu mezi významnými místy v parku a zajišťují jeho přístupnost z různých směrů. Nejjemnější vrstvu tvoří drobné pěšinky, které vedou k dílčím prvkům jako workoutové hřiště nebo menší odpočinková místa.

Součástí návrhu je také běžecká trasa, která vnáší do prostoru aktivně-rekreační funkci a přirozeně propojuje park se sousedícím sportovním areálem, čímž rozšiřuje možnosti využití parku.

Park Seifertovo náměstí

Seifertovo náměstí představuje další prostor s výrazným, dosud nevyužitým potenciálem. Nachází se v bezprostředním sousedství základní školy, mateřské školy a obytné zástavby, přesto dnes působí spíše jako prázdná travnatá plocha bez skutečné funkce. Návrh reaguje na jeho polohu i charakter a přiděluje mu téma, které odpovídá jeho okolí – park pro děti a studenty.

Terén pozvolna stoupá směrem k centru města, čehož návrh využívá a rozděluje prostor parku na dvě části. Spodní část, která přímo navazuje na sousední ZŠ, dominují pobytové schody a podium. Prostor je přístupný, otevřený směrem k okolí a získává jasnou strukturu, kterou mohou využít studenti a vyučující v rámci menších školních aktivit.

Horní část parku je určena pro hru a drobný odpočinek. Je sem situované dětské hřiště a doplňkový mobiliář, který podporuje různorodé využití prostoru během celého dne. Důraz je kladen na hravost, barevnost a jednoduchou orientaci.

Navržené řešení počítá s tím, že park nebude sloužit jen jako přestávkový prostor, ale stane se součástí každodenního života. Nabízí místo k odpočinku mezi hodinami, prostor pro setkávání, hru i práci venku v různých situacích, během celého dne i roku.

Koncept opět čerpá z charakteru okolní krajiny Moravského Toskánska, Chřibů a Ždánického lesa. Druhovú skladbu navržené zeleně vychází z přirozeného charakteru těchto oblastí, což zlepšuje mikroklima a zároveň posiluje vizuální i ekologické propojení s krajinou.

Park u Kaple sv. Josefa

Park u Kaple sv. Josefa je místem s výraznou historickou a duchovní hodnotou. Na tomto místě stával první hřbitov. [46] Se zrušením hřbitova ale prostor ztratil jasnou funkci a dnes působí spíše jako volná travnatá plocha. Návrh se proto zaměřuje na obnovu identity místa a navrácení charakteru klidového prostoru, který odpovídá jeho historii i poloze.

Prostor pracuje s kombinací světla a barev, čímž se snaží navrátit ztracenou duchovní atmosféru. Výsadba laděná do světlých, bělavých tónů a světelné sloupky se jmény významných osobností Kyjova jsou hlavními body návrhu. Posezení je řešeno pomocí nenápadných cihlových zídek lemujících travnaté plochy. Památný strom zůstává na původním místě, nově ale tvoří součást kompozice, který zvýrazňuje jeho význam. Celý prostor je navržen tak, aby



Obrázek 78 Značení trasy Saint-Denis [Zdroj: Montreal]



Obrázek 79 Část trasy Saint-Denis [Zdroj: Montreal]

zůstal klidný, otevřený a funkčně jednoduchý. Místa k posezení jsou navržena z cihlové zídky, který nejen že využívá přírodní materiál, ale také ladí s červenou barvou prvků *Cesty parky*.

Terén přirozeně stoupá směrem k východu, což představuje příležitosti pro vyhlídky do okolní krajiny. Využitím této příležitosti došlo k vytvoření vyhlídkového bodu, který se nachází na okraji parku nedaleko Kaple sv. Josefa. Návštěvníkům parku se tak nabízí pohled na zvlněnou krajinu Moravského Toskánska.

Povrchy pracují s přírodními materiály. Hlavní cesta je z červeného štípaného kamene, vedlejší trasy jsou navrženy ze štěrku.

Stávající skladba stromů, keřů je doplněná o novou výsadbu, která stejně jako uliční výsadba vychází z charakteru Moravského Toskánska, Chřibů a Ždánického lesa. Tím se posiluje vizuální i ekologické propojení parku s okolní krajinou.

Celý prostor tak získává jasnou identitu, které přirozeně doplňuje koncepci *Cesty parky* a poskytuje vyvážení funkcí Městského parku a Seifertova náměstí.

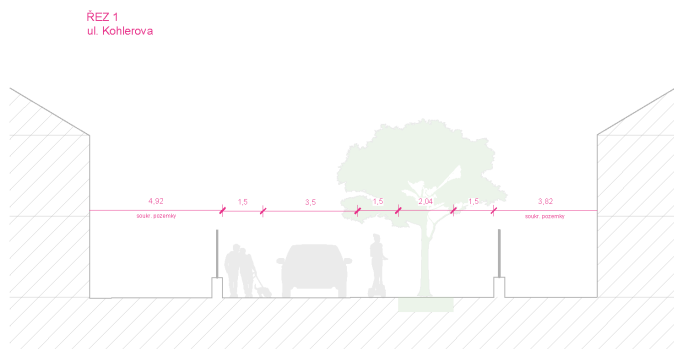
4.3 Cyklistické vazby

Analýze cyklistické dopravy ve městě se v první části práce věnovala kapitola 3.4.1 Cyklistická doprava. Zaměření se na cyklistické trasy a jejich vedení ve městě ukázalo, že stávající cyklistická infrastruktura není konkurenceschopná a neposkytuje alternativní dopravní prostředek vzhledem k automobilové dopravě. To má za následek prioritizaci automobilové dopravy, se kterou jsou spojeny vyšší dopravní intenzity a dopravní zatížení na komunikacích, větší hluk a emise a v neposlední řadě také vyšší poptávku po parkovacích místech. Přitom je Kyjov díky své rozloze a půdorysnému uspořádání město, kde se většina cílů nachází ve vzdálenosti 15 minut pěšky nebo na kole. Největšími problémy se ukázala být především nedostatečná cyklistická síť. Chybí bezpečné napojení na hlavní cíle každodenních cest, jako jsou školy, nádraží nebo rekreační plochy města. Současné cyklistické trasy jsou dnes vedeny primárně jako spojnice regionálních cyklotras, díky čemu sledují nejkratší trasy. Ve městě tak ale často probíhají po dopravně zatížených komunikacích, které nezajišťují dostatečnou úroveň bezpečí ani komfortu pro cyklisty.

Kvalita cyklistické sítě je vedle bezpečnosti, která souvisí s integrací do uliční struktury, ovlivněná také jednotlivým rozmístěním cyklistických tras, které by měly strategicky vhodně propojovat jednotlivé cíle napříč městem. Tato část návrhu nepředstavuje komplexní návrh cyklistické sítě pro město, ale soustředí se na doplnění vybraných úseků, které mají strategický význam (zejména ve vztahu k návrhové ose parků).

4.3.1 Inspirace ze zahraničí

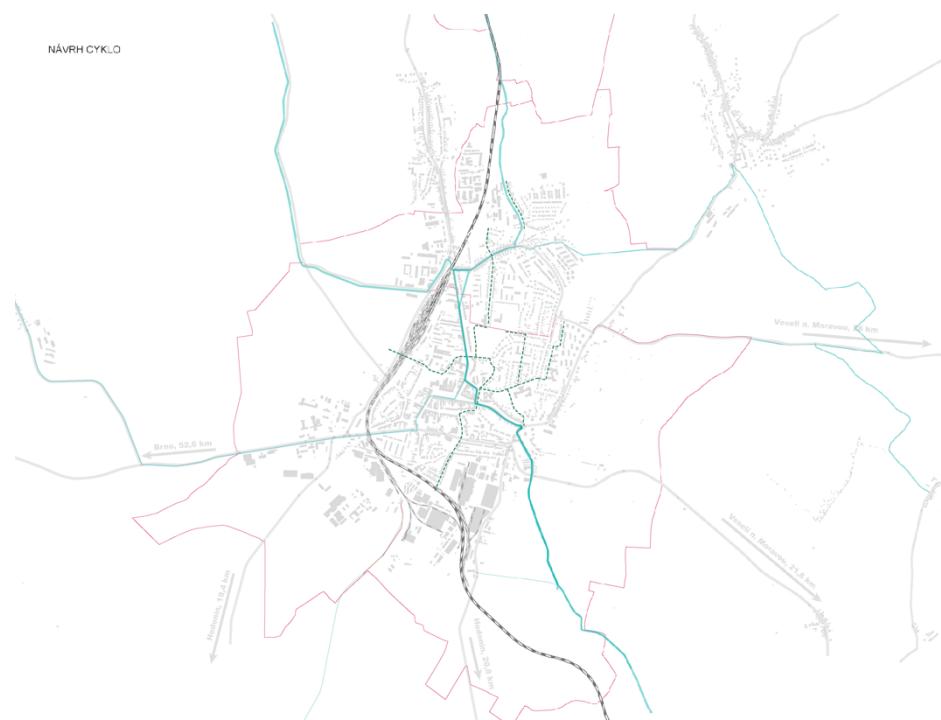
S ohledem na tyto nedostatky se nabízí, aby byla stávající cyklistická infrastruktura doplněná o nové úseky, které posílí propojení mezi klíčovými body ve městě. Návrh proto doplňuje tuto infrastrukturu o nové úseky, které v návaznosti na osu *Cesta parky* a vybrané klíčové body může pomoci s bezpečnějším a čitelnějším průjezdem městem. Inspirací byla česká i zahraniční



Obrázek 80 Vzorový řez 1 [Zdroj: autor]



Obrázek 81 Vzorový řez 3 [Zdroj: autor]



Obrázek 82 Mapa doplnění cyklistické infrastruktury [Zdroj: autor]

města, mezi kterými stojí za zmínku expresní síť cyklostezek REV (anglicky EBN) v Montrealu. [72] Tato 191 km dlouhá síť cyklistických tras spojuje strategické body zájmů ve městě, čímž vytváří efektivní a bezpečnou alternativu k motorové dopravě. Zatímco v Nizozemsku nebo v Dánsku, kde je cyklistická kultura pevně ukotvená, je Montreal příkladem, jak lze v relativně krátkém čase integrovat cyklistickou infrastrukturu do stávající sítě a naučit lidi ji využívat. Jeho příklad je proto pro Kyjov inspirativní a relevantní. Nejen z hlediska plánování tras, ale také z hlediska způsobů, jakými se obyvatelé učí vnímat kolo jako možnou alternativu k motorové dopravě. Právě tomu je věnovaná samostatná sekce na webových stránkách města, kde jsou nové trasy představené jednoduchým a čitelným způsobem. Lidé zde naleznou kompletní informace o cyklistické infrastruktuře, interaktivní mapu s popisem jednotlivých úseků, jejich etapizací i vysvětlením, proč se daný úsek realizuje. Součástí je i informování obyvatel – ať už fyzicky do schránek, nebo elektronicky e-mailem. Díky tomu se informace snadněji dostávají k veřejnosti a podporuje se i jejich reálné využívání. Montreal tak ukazuje, že kvalita cyklistické sítě není jen o samotném provedení, ale také o tom, jak je komunikována směrem k lidem. To je inspirativní i pro Kyjov, protože ukazuje, že využitelnost cyklistické infrastruktury závisí nejen na trase samotné, ale i na tom, jak jsou informace srozumitelně dostupné obyvatelům.

Obecné principy navrhování cyklistické infrastruktury, jak je uvádí například nizozemská Dutch Cycling Embassy, [73] zdůrazňují pět základních kvalit: souvislost, přímé vedení, atraktivitu, bezpečnost a pohodlí. Tyto zásady lze považovat za univerzální rámec, který je přenositelný i do menších měst, včetně Kyjova. Vlastní řešení proto vychází z těchto obecných principů, zároveň ale reaguje na lokální podmínky a na hlavní koncept *Cesta parky*.

4.3.2 Doplnující koncepce cyklistických vazeb

Návrh cyklistické infrastruktury se zakládá na úpravě a doplnění menších úseků, které mají posílit stávající síť. Soustředí se na místa, kde infrastruktura chybí, a také na úseky, ve kterých cyklistická infrastruktura je, ale které mohou být oproti stávajícímu stavu zlepšeny. Stávající cyklistickou infrastrukturu schematicky znázorňuje obrázek č. 82. Značené trasy pokrývají primárně západní a jižní části města. Terén je v této části města rovinatější, což usnadňuje vedení cyklistických tras a vysvětluje jejich současnou koncentraci právě zde. Nicméně východní část města, která je typická svou bytovou funkcí, paradoxně cyklistickou sítí postrádá. Absence cyklistické infrastruktury v této části je problematická zejména proto, že se zde koncentruje většina škol a bydlení, což má značný potenciál pro každodenní cyklistiku jak u žáků a studentů škol, tak u obyvatel docházejících do centra.

Představovaný návrh není samostatným projektem. Jedná se spíše o doplňující rámec ke koncepci *Cesty parky*. Důvodem vzniku byla potřeba reagovat na nedostatky zjištěné v rámci analytické části a dotazníkového šetření, která opakovaně poukazyvaly na nedostatečné podmínky pro každodenní cyklistiku ve městě. Navržená koncepce se proto soustředí na vytipování oblastí, které mají potenciál doplnit stávající síť a podpořit čitelnost a kontinuitu. Návrh tak nepředstavuje detailní inženýrský návrh jednotlivých úseků, jedná se pouze o

schematické vymezení tras a vazeb, které mohou posílit každodenní využití kola jako dopravního prostředku.

Je třeba doplnit, že návrh vychází ze stavu cyklistické infrastruktury v době zpracovávání práce. V průběhu jejího vzniku mohlo dojít k dílčím úpravám nebo obnově značení některých tras, což ale nemění základní koncepční východiska návrhu. Ty totiž spočívají především v posílení logiky sítě, její čitelnosti a návaznosti na každodenní pohyb obyvatel.

V příložené mapě jsou znázorněny stávající cyklistické trasy, trasy vymezené územním plánem a navržené doplňující úseky. Trasy propojují významné městské instituce (zejména školy), veřejné prostory a usilují o to, aby byla cyklistika vnímána jako plnohodnotná součást městské mobility. I přes to, že návrh nepracuje s konkrétním typem řešení (samostatná stezka, cyklopruh, sdílená stezka pro pěší a cyklo), slouží příložené řezy jako ilustrace možného prostorového uspořádání v místech, kde v současnosti cyklistické řešení chybí a kde bylo prostorové uspořádání takového návrhu ověřeno.



Obrázek 83 Městský park [Zdroj: autor]





Obrázek 84 Park Seifertovo náměstí [Zdroj: autor]





Obrázek 85 Park u Kaple sv. Josefa [Zdroj: autor]



Tabulka 6 Hodnotící tabulka [Zdroj: autor]

Sledované oblasti			
	1. Kvalita návrhu	2. Environmentální udržitelnost	3. Sociální udržitelnost
Kritérium	Číslo otázky	Otázka	Hodnocení
1 - Dostupnost	1	Je území umístěna v přiměřené pěší vzdálenosti od zastávek veřejné dopravy?	2
	2	Jsou vstupy do území v docházkové vzdálenosti z hlavních městských uzlů (např. školy, sportovní areály, centrum)?	2
1 - Uživatelský komfort	3	Podporuje návrh využití prostoru napříč různými věkovými skupinami (děti, mladí, dospělí, senioři)?	2
	4	Přináší návrh pestrou skladbu aktivit a funkcí, které umožňují různé typy využití prostoru (rekreační, sportovní, sociální, pobytové)?	2
	5	Přispívá návrh ke zvýšení pocitu bezpečí a přehlednosti prostoru?	1
1 - Lokality a prostorová regulace	6	Je návrh v souladu s platným územním plánem a respektuje limity využití území (dopravní infrastruktura, zeleň, technická infrastruktura)?	2
	8	Navazuje návrh na historickou stopu území, specifický charakter krajiny a identitu města?	2
1 - Využití území	9	Jsou navržena veřejná prostranství přehledná, bezpečná a inkluzivní, s ohledem na potřeby dětí, dospívajících, seniorů a dalších skupin uživatelů?	2
	10	Vychází návrh ze stávající urbanistické struktury a využívá existující prostorové a funkční vazby?	2
1 - Flexibilita návrhu	11	Umožňuje návrh budoucí úpravy, rozvoj nebo doplnění funkcí, aniž by ztratil svou prostorovou nebo provozní kvalitu?	1
	12	Je návrh koncipován tak, aby mohl být realizován po etapách?	2
2 - Podpora biodiverzity a ekologických vazeb	13	Propojuje návrh městskou zeleň a vodní prvky do funkční ekologické sítě?	1
	14	Zvyšuje návrh ekologickou hodnotu území prostřednictvím nové výsadby nebo úprav zpevněných ploch?	1
2 - Prevence tepelných ostrovů	15	Přispívá návrh ke zmírnění tepelného stresu prostřednictvím výsadby stromů a tvorby stinných míst?	1
	16	náhradou nevhodných porostů, doplněním stromů či pestřejší výsadbou)?	1
2 - Principy hospodaření s dešťovou vodou	17	Je návrh koncipován tak, aby umožňoval budoucí opatření pro hospodaření s dešťovou vodou?	1
	18	přispívá tím k lepšímu zachycení nebo zpomalení dešťových vod v území?	2
2 - Lokální zdroje	19	Používá návrh přírodní a dlouhodobě udržitelné materiály, které odpovídají charakteru místa a krajiny?	2
	20	Je materiálové řešení koncipováno tak, aby umožňovalo využití místních nebo dostupných přírodních zdrojů?	0
2 - Návaznost na evropské cíle	21	Je návrh v souladu s evropskými a národními cíli udržitelného rozvoje (např. dostupnost, kvalita veřejného prostoru, biodiverzita, mobilita, zdravé prostředí)?	2
	22	Přispívá návrh k naplňování evropských a národních cílů v oblasti adaptace na změnu klimatu (např. ochlazování, práce s vodou, posilování zelené infrastruktury)?	2
3 - Participace	23	Odráží návrh zjištěné potřeby a problémy obyvatel?	2
3 - Potřebnost návrhu	24	Reaguje návrh na identifikované problémy veřejného prostoru ve městě?	2
3 - Sociální přístupnost a využitelnost prostoru	25	Umožňuje návrh snadné a bezbariérové užívání prostoru různými skupinami uživatelů?	0
	26	Vytváří návrh příležitosti pro sociální kontakt a setkávání různých skupin obyvatel?	2

5 Hodnocení

Součástí návrhové části je také zhodnocení projektu z hlediska jeho sociální a environmentální udržitelnosti a celkového přínosu pro město. Cílem této části je ověřit, nakolik návrh reaguje na identifikované problémy území a do jaké míry přispívá ke kvalitě života, udržitelnému rozvoji a adaptaci na změnu klimatu.

U projektů tohoto rozsahu neexistuje jednotný způsob, jak je hodnotit, proto byla pro tuto práci sestavena vlastní sada kritérií. Ta vychází z více zdrojů; z evropských a národních strategií (např. Strategie adaptace na změnu klimatu v ČR), [74] z metodik používaných při posuzování urbanistických a architektonických projektů [75] i z odborné literatury. Inspirací jsou také principy kvality veřejného prostoru popsané Janem Gehlem. [30] Kombinace různých podkladů tak umožnila uchopit návrh komplexně a hodnotit ho ve více vrstvách.

Ačkoliv vznikla hodnotící tabulka primárně pro potřeby této práce, její principy jsou přenositelné a obecně použitelné i pro hodnocení projektů zelené infrastruktury a veřejných prostranství. V budoucnu tak může představovat zjednodušený nástroj, který by mohl sjednotit přístup k hodnocení kvality, udržitelnosti a sociální udržitelnosti napříč návrhy.

5.1 Metodika

Kritéria jsou rozdělena do tří oblastí: kvalita návrhu, environmentální udržitelnost a sociální udržitelnost. Tím jsou pokryty prostorové, ekologické, a také uživatelské aspekty návrhu. Každé kritérium je formulováno pomocí ověřovacích otázek, které jsou následně hodnoceny na pětibodové kvalitativní škále. Protože se návrh nachází v počáteční koncepční fázi, kdy je řada aspektů neměřitelné, je škála záměrně kvalitativní. Význam jednotlivých hodnot škály je uveden v tabulce č. 7.

Hodnocení ukazuje, že navržená koncepce dosahuje nejlepších výsledků v kritériích týkajících se kvality veřejného prostoru a práce s městskou strukturou. Trasa posiluje pěší propojení mezi hlavními plochami zeleně a přirozeně navazuje na každodenní pohyb obyvatel. To je reflektují kritéria Dostupnost a Uživatelský komfort, které byly hodnoceny maximálním počtem bodů. Díky své poloze jsou parky dobře dostupné od zastávek BUS a městského centra. Tematizace parků nabízí aktivity pro různé věkové skupiny, nové prvky vedle toho rozšiřují možnosti využití prostoru. Tím je podporována variabilita a atraktivita prostoru. (bod č. 3 a 4) To, že se návrh snaží zachovat stávající výsadbu v maximální míře je důvodem nižšího hodnocení v bodu č.5. Analýza ukázala, že je stávající výsadba stromů i keřů naddimenzovaná. Keře v Městském parku vytváří hustou stěnu a zákoutí, která nepřispívají k bezpečnosti prostoru. Návrh následuje územní plán i dlouhodobé cíle města. Byl sestavován s respektem k historii a se snahou o propojení okolní krajiny s městem. Práce s identitou, tematizace parků a inspirace krajinou Moravského Toskánska jsou výraznými přínosy práce. Proto jsou kritéria *1 - Lokalita a prostorová regulace* a *1 - Využití území* bodovány maximálním počtem bodů. Místo návrhu tvoří tři samostatné parky a jedna spojující linie. I když tvoří

Tabulka 7 Hodnotící škála [Zdroj: autor]

Hodnotící škála	Body	Popis
Pozitivní dopad	+2	Návrh kritérium zcela naplňuje nebo významně zlepšuje stávající stav. Přináší jasný, prokazatelný a měřitelný přínos pro kvalitu prostoru, uživatele nebo životní prostředí. Opírá se o zřejmé zásahy v návrhu (např. nová výsadba, nové propojení, funkční prvky).
Částečně pozitivní dopad	+1	Návrh kritérium naplňuje jen zčásti, nebo přináší mírné zlepšení, které ale není komplexní. Pozitivní efekt přináší, ale není hlavním tématem návrhu, případně je závislý na dalších podmínkách
Neutrální	0	Návrh kritérium významně neovlivňuje – ani pozitivně, ani negativně. Buď není součástí řešené problematiky, nebo se návrh dané oblasti přímo nedotýká.
Částečně negativní dopad	-1	Návrh může kritérium v určité míře zhoršit, a to buď nepřímo, nebo jako vedlejší efekt jiného rozhodnutí. Negativní dopad je omezený, ale je potřeba ho zmínit.
Negativní dopad	-2	Návrh kritérium významně zhoršuje, nebo je s ním v rozporu. Výsledek má jasný negativní vliv na kvalitu prostoru, životní prostředí nebo uživatele.

návrh jeden celek, je z tohoto důvodu možné realizovat úpravy na etapy, nezávisle jeden na druhém. (bod. č. 12)

Nižší, ale stále plusové hodnocení získal návrh v oblasti 2. Environmentální udržitelnost. Návrh v této fázi neobsahuje detailní řešení konkrétních systémů, což je vzhledem ke konceptuální úrovni návrhu očekávatelné. Důležité však je, že řešení vytváří prostorové podmínky pro jejich budoucí doplnění. I když návrh nejde do hloubky a návrh systému modré infrastruktury nebyl hlavním tématem návrhu, byl návrh sestavován s myšlenkou udržitelnosti. Vedle toho také koncepční rovina návrhu neřeší konkrétní výběr materiálů a jejich dodavatelů (to je důvod nulového bodového hodnocení v otázce č. 20). Obecně však návrh pozitivně ovlivňuje zejména propustnost povrchů a stínění, což přispívá ke zlepšení mikroklimatických podmínek ve městě.

Využití dotazníku jako jedné z cest pro získání dat napomohl k získání maximálního počtu v části otázek v oblasti 3. Sociální udržitelnost. Návrh reaguje na potřeby obyvatel, které vyplynuly z analytické části i z dotazníkového šetření, a doplňuje funkce, které ve městě dlouhodobě chyběly. Naopak z důvodu, že bezbariérovost nebyla v rámci návrhu přímo řešena (otázka č. 25), má tato otázka nulové hodnocení.

Celkově lze říct, že návrh představuje výrazný přínos pro kvalitu veřejného prostoru, posiluje vazby na krajinu a reaguje na potřeby obyvatel. Ukazuje, že i relativně jednoduché zásahy mohou pozitivně ovlivnit přístupnost, identitu a celkovou kvalitu městského prostředí. Návrh se nyní soustředí na plochy v centrální části města. Zároveň se ale ukazuje, že by bylo pro Kyjov přínosné na koncepci navázat a rozšířit ji i do dalších částí města (například v návaznosti na říční koridor Kyjovky). Plochy, které mohou tento systém dále rozvíjet, jsou uvedeny v příloze 3. Koncepce tak může sloužit jako dlouhodobý rámec pro propojení městské zeleně a postupnou revitalizaci širšího území.

Při dalším rozpracování má návrh potenciál stát se stabilním základem pro rozvoj městské zeleně a zvýšení kvality života v Kyjově.

6 Závěr

Urbanistický rozvoj Kyjova nelze oddělit od krajiny, která jej obklopuje a která se výrazně podílí na identitě i potenciálu města. Práce se proto zaměřila na to, jakým způsobem jsou tyto dvě roviny – město a krajina – v současnosti propojeny a jak lze tuto vazbu posílit prostřednictvím kvalitnější struktury veřejných prostorů. Kombinace technické analýzy a dotazníkového šetření umožnila nahlédnout na město jak z hlediska jeho fyzické struktury, tak očima jeho obyvatel. Obě roviny se vzájemně doplnily a potvrdily klíčové zjištění: vazby mezi Kyjovem a jeho krajinným zázemím jsou slabé a ve veřejném prostoru chybí jasné, čitelné a funkční propojení, na kterém by bylo možné stavět.

Analýza byla prováděna od makroměřítko po mikroměřítko – nejprve byla pozornost věnována širšímu krajinnému rámci, poté samotnému městu, a nakonec každodenní zkušenosti jeho obyvatel. Struktura analytické části vycházela z principu tří rovin – krajina, prostor a člověk. To umožnilo sledovat nejen fyzické vlastnosti území, ale také vztahy mezi nimi a způsob, jakým je lidé ve skutečnosti využívají.

Tento přístup se ukázal jako klíčový. Zatímco technická analýza poukázala na konkrétní prostorové nedostatky – zejména slabé pěší propojení, zanedbané veřejné prostory a nevyužitý potenciál městské zeleně – dotazníkové šetření potvrdilo, že podobně vnímají město i jeho obyvatelé. Přestože počet respondentů nebyl vysoký, odpovědi poskytly cenný vhled do toho, jak lidé město používají, co jim v něm chybí a kde vidí možnosti zlepšení. Ukázalo se také, jak různorodá práce městského inženýra může být: nestačí pouze práce s daty či mapami, ale je nutné pracovat i s vnímáním prostoru, potřebami obyvatel a s prvky, které nejsou na první pohled měřitelné.

Druhá část práce navázala na analytické poznatky a představila koncepci Cesta parky. Návrh reaguje na identifikované problémy vytvořením spojitě struktury zelené infrastruktury, která propojuje tři hlavní parkové plochy a posiluje jejich roli v každodenním životě města. Usiluje nejen o lepší pohybové vazby, ale také o jasnější identitu veřejných prostranství a zlepšení mikroklimatu prostřednictvím kvalitnější zeleně a práce s charakterem okolní krajiny. Koncepce tak nabízí rámec, který může do budoucna sloužit jako základní kostra pro rozvoj městské krajiny.

Zpracování návrhu vedlo i ke vzniku hodnotící tabulky, která může městu v budoucnu sloužit jako zjednodušený orientační nástroj pro posouzení projektů veřejného prostranství. I přes to, že byla vytvořena primárně pro potřeby této práce, její principy je možné využít dále v praxi.

Hodnocení potvrdilo, že představená koncepce může výrazně přispět ke kvalitě veřejných prostranství i k ekologické a sociální udržitelnosti města. Největší přínosy se projevují v oblasti pěší dostupnosti, čitelnosti prostoru a ve schopnosti návrhu přenést prvky okolní krajiny do intravilánu. Návrh také ukázal, že tři hlavní

parky mohou mít silnější význam v každodenním životě města, pokud jsou propojeny do jednoho srozumitelného systému.

Zároveň se ukazuje, že potenciál Kyjova sahá za rámec navržené koncepce. Systém lze do budoucna rozvíjet například zapojením dalších zelených ploch vytipovaných v analytické části nebo posílením nových témat, jako je cyklistická infrastruktura či historické a kulturní trasy. Tyto směry mohou dále podporovat jak identitu města, tak jeho celkovou prostupnost a kvalitu veřejných prostor.

Práce tak představuje koncepční základ, který může být využit při dalším plánování rozvoje Kyjova. Ukazuje, že i menší města mohou pracovat se svým krajinným zázemím jako s významným zdrojem kvality života a že promyšlené zásahy do zelené infrastruktury mohou mít dopad, který přesahuje samotné řešené území.

7 Seznam použitých zdrojů

7.1 Zdroje literatura

- [1] *Mapy.cz*. Online. C2025. Dostupné z: <https://mapy.com/cs/zakladni?x=15.6252330&y=49.8022514&z=8>. [cit. 2025-12-29].
- [2] MĚSTO KYJOV. *Život ve městě*. Online. Kyjov. C2025. Dostupné z: <https://www.mestokyjov.cz/o-kyjove/zivot-ve-meste>. [cit. 2025-12-29].
- [3] SLOVÁCKO. *O Slovácku*. Online. Slovácko. [cca 2019]. Dostupné z: <https://www.slovacko.cz/o-regionu/>. [cit. 2025-12-29].
- [4] *Kyjov (okres Hodonín)*. Online. RIS. C2021. Dostupné z: <https://www.risy.cz/cs/vyhledavace/uzemi/586307-kyjov>. [cit. 2025-12-29].
- [5] *Kyjov (okres Hodonín)*. Online. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Veřejná databáze. [2025]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/shortUrl?su=30273bc7>. [cit. 2025-12-29].
- [6] *SO ORP Kyjov*. Online. RIS. C2021. Dostupné z: <https://www.risy.cz/cs/vyhledavace/uzemi/6210-kyjov>. [cit. 2025-12-29].
- [7] *Okres Hodonín*. Online. RIS. C2021. Dostupné z: <https://www.risy.cz/cs/vyhledavace/uzemi/40746-hodonin>. [cit. 2025-12-29].
- [8] *Region*. Online. Kyjovské Slovácko v pohybu. Dostupné z: <https://www.kyjovske-slovacko.com/cs/region>. [cit. 2025-12-29].
- [9] *Denní pracovní dojíždka*. Online. Český statistický úřad. [2021]. Dostupné z: <https://geodata.csu.gov.cz/as/dojizdka/?xmax=2089129.7549167385&ymin=6393297.81270332&xmin=1827751.969486846&ymin=6172618.990402649&wkid=102100&ds=8&migr=1&dv=35&tm=25&place=586307&stream=true&arrow=true&carto=true&dmin=1&dmax=335>. [cit. 2025-12-29].
- [10] *Denní školní dojíždka*. Online. Český statistický úřad. C2025. Dostupné z: <https://geodata.csu.gov.cz/as/dojizdka/?xmax=2064761.5518429216&ymin=6567368.427368937&xmin=1534594.3236570794&ymin=6119753.189731063&wkid=102100&ds=11&migr=1&dv=1&tm=27&place=586307&stream=true&arrow=true&carto=true&dmin=1&dmax=71>. [cit. 2025-12-29].
- [11] *Věteřovská vrchovina*. Online. ISOP. C2025. Dostupné z: <https://portal.nature.cz/w/uzemi-2964#/>. [cit. 2025-12-29].
- [12] VAHALA, Miroslav. *Chřiby a Ždánický les*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, 1965. Dostupné také z: <https://www.digitalniknihovna.cz/mzk/uuid/uuid:b758c0d0-871b-11e2-b238-005056827e52>.
- [13] HRABEC, Jaroslav; STRATIL, Karel a MIKULA, František. *Chřiby: turistický průvodce*. Uherské Hradiště: Tiskárna LVPrint, 1998. ISBN 80-238-8473-5. Dostupné také z: <https://www.digitalniknihovna.cz/mzk/uuid/uuid:74e9cc60-ab66-11e3-9d7d-005056827e51>.

- [14] *Pohoří Chříby*. Online. Chříby. C2022-2025. Dostupné z: <https://www.chriby-tajemne.cz/pohori-chriby/>. [cit. 2025-12-29].
- [15] *Moravské Toskánsko*. Online. Moravské Toskánsko. C2016-2025. Dostupné z: <https://moravsketoskansko.cz/oblast/moravske-toskansko.html>. [cit. 2025-12-29].
- [16] BLATTNÝ, Ctibor a ŠTÝS, Stanislav. *Rekultivace území postižených těžbou nerostných surovin*. Praha: SNTL Nakladatelství technické literatury, 1981. Informace o dolech ze strany 624.
- [17] *Průmysl*. Online. [1939-1945]. Dostupné z: https://mestokyjov.cz/www/kronika/svazek02/s2_07.html#doly. [cit. 2026-01-01]. Kronika města, svazek 02.
- [18] *LIGNIT A GEOLOGICKÉ LOKALITY*. Online. MUZEUM NAFTOVÉHO DOBÝVÁNÍ A GEOLOGIE. (b.r.). Dostupné z: <https://muzeumropy.cz/lignit-a-geologicke-lokality/>. [cit. 2026-01-01].
- [19] *Moravské Toskánsko*. Online. Jižní Morava. C2019-2025. Dostupné z: <https://www.jizni-morava.cz/cz/zazitky/o80815-moravske-toskansko>. [cit. 2025-12-29].
- [20] *Ždánický les, přírodní park*. Online. Jižní Morava. C2019-2025. Dostupné z: <https://www.jizni-morava.cz/cz/zazitky/o70432-zdanicky-les-prirodni-park>. [cit. 2025-12-30].
- [21] HRŮZA, Jiří. *Slovník soudobého urbanismu*. Praha: Odeon, 1977. ISBN 01-527-77.
- [22] *TAČR Beta – TB050MMR001 Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury*. Online. Druhé. Praha, 2016. Dostupné také z: <https://mmr.gov.cz/getmedia/172ef4fb-11fb-4647-bc0d-278110a20369/TB050MMR01-Standardy-dostupnosti-verejne-infrastruktury-aktualizace-2020-03.pdf.aspx?ext=.pdf>.
- [23] *Obyvatelé s dostupností parků do 100 m*. Online. In: ÚAP Praha. C2025. Dostupné z: <https://uap.iprpraha.cz/cisla/katalog-indikatoru-a-metrik/m.0100.01.003?indikator=i.0100.01.003.01>. [cit. 2025-12-30].
- [24] *Záplavová území*. Online. ISVS - VODA. [2025]. Dostupné z: <https://voda.gov.cz/?page=zaplavova-uzemi-mapa&views=Zobrazení-vrstev----->. [cit. 2025-12-30].
- [25] LATTENBERG, Lukáš. *REVITALIZACE ŘÍČKY KYJOVKY NA ÚZEMÍ MĚSTA: Katastrální situace*. 2019. Jedná se o projektovou dokumentaci města.
- [26] *Co víme o městském parku?* [@Staronový Kyjov]. Online. 2022. Dostupné z: <https://www.facebook.com/StaronovyKyjov>. [cit. 2025-05-01].
- [27] *Kyjovka u Moravské Nové Vsi získala nové meandry a tůň*. Online. In: Povodí Moravy. 2022, 29.11.2022. Dostupné z: <https://www.pmo.cz/cz/media/tiskove-zpravy/kyjovka-u-moravske-nove-vsi-ziskala-nove-meandry-a-tune/>. [cit. 2025-12-30].
- [28] ESTERKA, Štefan. *Návrh přírodě blízkého protipovodňového opatření na vybraném úseku toku*. Online, Bakalářská práce. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta Stavební, 2025. Dostupné také z: https://www.vut.cz/www_base/zav_prace_soubor_verejne.php?file_id=284853.

- [29] ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE. *Zeleň: Principy a pravidla územního plánování*. Online. Ministerstvo pro místní rozvoj. Brno, 2025. Dostupné také z: <https://www.uur.cz/media/rxqlswga/c5-2025-07-zelen-brozura.pdf>.
- [30] GEHL, Jan. *Města pro lidi*. České vyd. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6.
- [31] *Statistiky*. Online. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Veřejná databáze. [2025]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky>. [cit. 2025-12-31].
- [32] *Ageing in cities*. Online. Paris: OECD, [2015]. ISBN 978-92-64-23116-0. Dostupné z: https://www.oecd.org/en/publications/ageing-in-cities_9789264231160-en.html. [cit. 2025-12-31].
- [33] *Global age-friendly cities: a guide*. Online. Geneva: World Health Organization, 2007. ISBN 978 92 4 154730 7. Dostupné z: <https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/08caa73b-5934-4b6b-bffe-d27f9e92e6e7/content>. [cit. 2025-12-31].
- [34] JEHLÍK, Jan. *Rukověť urbanismu: architektura poznávání a navrhování prostředí*. Vydání třetí. Praha: Ausdruck Books_Hybrid Publishing Platform, 2022. ISBN 978-809-0840-317.
- [35] Územní plán Kyjov: ÚPLNÉ ZNĚNÍ PO VYDÁNÍ ZMĚNY č. 2. In: . 2019.
- [36] *Charakter a struktura zástavby městských sídel v územních plánech*. Online. Praha, Brno: Ministerstvo pro místní rozvoj, Ústav územního rozvoje, 2022. ISBN 978-80-7538-426-3. Dostupné z: <https://www.uur.cz/media/cfufe3z0/2022-charakter-a-struktura-zastavby-mestskych-sidel.pdf>. [cit. 2025-12-31].
- [37] *Teplotní mapa*. Online. In: Wikipedie. [2017]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Teplotní_mapa. [cit. 2025-12-31].
- [38] CARR, Stephen; FRANCIS, Mark; GIVLIN, Leanne; STONE, Andrew; CARR, Stephen et al. *Public Space*. Online. In: *Public space*. Druhé. Cambridge series in environment and behavior. Cambridge: Cambridge University Press, 1992, s. 11. ISBN 978-0-521-35960-3. Dostupné z: https://assets.cambridge.org/97805213/59603/frontmatter/9780521359603_frontmatter.pdf. [cit. 2025-12-31].
- [39] Zákon č. 128/2000 Sb. In: . 2000. Definice uvedena v § 34.
- [40] Pojmy veřejné prostranství a veřejný prostor. Online. In: *Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy*. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Sekce detailu města, Kancelář veřejného prostoru, 2014, s. 16. ISBN 978-80-87931-11-0. Dostupné z: <https://iprpraha.cz/assets/files/files/b956942f2d4563de94d21c8c97679009.pdf>. [cit. 2025-12-31].
- [41] AMBROŽOVÁ, Zuzana. *Metodika hodnocení hlavních náměstí malých měst pro potřeby krajinářské architektury a rozvoje městského prostředí*. Metodika. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2016.
- [42] NOVÁKOVÁ, Petra. *VEŘEJNÉ PROSTORY HISTORICKÉHO JÁDRA BRNA-NÁMĚSTÍ*. Online, Disertační práce, vedoucí prof. Ing. arch. Petr Pelčák. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta architektury, 2013. Dostupné z:

- https://www.vut.cz/vutium/spisy?action=ukazka&id=662&publikace_id=14561. [cit. 2025-12-31]. Jedná se o zkrácenou verzi disertační práce.
- [43] *UNESCO PAMÁTKY NEHMOTNÉ*. Online. České dědictví UNESCO. Dostupné z: <https://www.unesco-czech.cz/unesco-pamatky-nehmotne/>. [cit. 2025-12-31].
- [44] *Slovácký rok v Kyjově*. Online. [aktualizace 2024]. Dostupné z: <http://www.slovackyrok.cz>. [cit. 2025-12-31].
- [45] *Tradice a folklor*. Online. Kyjov. C2025. Dostupné z: <https://www.mestokyjov.cz/volny-cas-a-turistika-kultura-folklor-a-vinarstvi/866-tradice-a-folklor>. [cit. 2025-12-31].
- [46] *Kaple sv. Josefa*. Online. Kyjov. C2025. Dostupné z: <https://www.mestokyjov.cz/volny-cas-a-turistika-prochazka-mestem/859-kaple-sv-josefa>. [cit. 2025-12-31].
- [47] *Pamětní kniha obecní*. Online. 1894-1904. Dostupné z: <https://mestokyjov.cz/www/kronika/svazek01/index1.html>. [cit. 2026-01-03].
- [48] KLVAŇA, Josef a FINTAISL, František. *Kyjovsko: Vlastivědný popis politického okresu kyjovského*. Druhé. Kyjov: Musejní a archeologický spolek v Kyjově, 1948. Str. 84.
- [49] *1938WMSA08.1938.KYJO52.01912*. Online. 1 : 5 000. ČUZK, 1938. Dostupné také z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=lms&idrastru=WMSA08.1938.KYJO52.01912&extent=-565390.889690374,-1187053.9010723913,-559464.0570728963,-1183254.1535704848&link=ext>.
- [50] *WMSA08.1947.KYJO52.07108*. 1 : 5 000. ČUZK, 1947.
- [51] LYNCH, Kevin. *Obraz města*. Praha: Ivana Hexnerová - Bova Polygon, 2004. ISBN 80-727-3094-0.
- [52] SOCIOLOGICKÝ ÚSTAV AV ČR. *Sídliště*. Online. Sociologická encyklopedie. 2022. Dostupné z: <https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Sídliště>. [cit. 2025-12-31].
- [53] TITTL, Filip a KOHOUT, Michal. *Struktura sídlišť*. Online. Heinrich-Böll-Stiftung. 2015. Dostupné z: <https://cz.boell.org/cs/2015/12/09/struktura-sidlist>. [cit. 2025-12-31].
- [54] KOHOUT, Michal; TICHÝ, David a TITTL, Filip. *Sídliště, jak dál? Urbanismus a územní rozvoj*. 2015, roč. XVIII, č. 2/2015, s. 6. Dostupné z: https://www.uur.cz/media/2cdlw04h/05_sidliste.pdf. [cit. 2025-12-31].
- [55] ŘSD ČR. *Celostátní sčítání dopravy 2020*. Online. 2020. Dostupné z: https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/map/default.aspx. [cit. 2026-01-01].
- [56] VALENTOVÁ, Michaela; BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, Hana; SPERAT, Zbyněk a ZLÁMAL, František. *Management parkování a možnosti jeho využití v praxi: Zkušenosti z evropských měst*. Online. Centrum dopravního výzkumu, 2016. Dostupné také z: <https://www.civinet.cz/files/management-parkovani-a-moznosti-jeho-vyuziti-v-praxi-zkusenosti-z-evropskych-mest.pdf>.
- [57] CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Dopravní nehody ČR*. Online. C2025. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>. [cit. 2026-01-01].

- [58] ČESKÉ DRÁHY. *Detail stanice - Kyjov*. Online. ČESKÉ DRÁHY. České dráhy. C2016. Dostupné z: <https://www.cd.cz/stanice/5434675>. [cit. 2026-01-01].
- [59] IDS JMK. *Jízdní řády*. Online. IDS JMK. C2020. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/timetables/links>. [cit. 2026-01-01].
- [60] CAMP PRAHA. *Město krátkých vzdáleností přináší revoluci moderního urbanismu. Do práce, obchodu nebo k lékaři za 15 minut*. Online. CAMP. 2022. Dostupné z: <https://praha.camp/magazin/detail/mesto-kratkych-vzdalenosti-prinasi-revoluci-moderniho-urbanismu-do-prace-obchodu-nebo-k-lekari-za-15-minut>. [cit. 2026-01-01].
- [61] *EuroVelo 4 – dálková cyklotrasa střední Evropou*. Online. CZECHTOURISM. Kudy z nudy. C2026. Dostupné z: <https://www.kudyznudy.cz/aktivity/eurovelo-4-trasa-stredni-evropou>. [cit. 2026-01-01].
- [62] *Značené cyklotrasy*. Online. Kyjov. C2026. Dostupné z: <https://www.mestokyjov.cz/volny-cas-a-turistika-pruvodce-po-okoli-cykloturistika-a-inline/911-znacene-cyklotrasy>. [cit. 2026-01-01].
- [63] *Moravská vinná stezka*. Online. Moravské vinařské stezky. C2025. Dostupné z: <https://www.vinarske.stezky.cz/stezky/moravska-vinna-stezka/>. [cit. 2026-01-01].
- [64] *Železniční cyklostezka Mutěnka*. Online. Česká komora architektů. B.r. Dostupné z: <https://www.cka.cz/svet-architektury/architekti-a-projekty/seznam-architektu/ing-matejka-daniel/zeleznicni-cyklostezka-mutenka>. [cit. 2026-01-01].
- [65] *Národní strategie Národní strategie Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy rozvoje cyklistické dopravy rozvoje cyklistické dopravy rozvoje cyklistické dopravy České republiky*. [2013]. Dostupné také z: https://irop.gov.cz/IROP/media/SF/Microsites/IROP/Dokumenty/Ostatní/Strategie/Doprava%20silnice%20TC7/Narodni-strategie-rozvoje-cyklisticke-dopravy-pro-leta-2013-2020_1.pdf.
- [66] *Letiště Kyjov*. Online. Dostupné z: <https://www.letistekyjov.cz>. [cit. 2026-01-01].
- [67] *Veřejná prostranství v územně analytických podkladech a územních plánech*. Ministerstvo pro místní rozvoj, Ústav územního rozvoje, 2020. Dostupné také z: <https://www.uur.cz/media/qovdyl2d/33-verejna-prostranstvi-uap-up-mmr-57381-2020-02.pdf>.
- [68] CITY OF TORONTO. *THE GREEN LINE: IMPLEMENTATION PLAN SUMMARY REPORT JULY 2019*. Online. 2019. Dostupné také z: <https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2019/07/89a2-Green-Line-Implementation-Report-2019-07-25.pdf>.
- [69] *Ashford Green Corridor*. Online. Kentish Stour COUNTRYSIDE. [cca2025]. Dostupné z: <https://kentishstour.org.uk/major-projects/agc-cr/>. [cit. 2026-01-01].
- [70] *Metodický rámec zpracování systému sídelní zeleně*. Online. Ministerstvo životního prostředí, 2023. Dostupné také z: https://opzp.cz/files/documents/storage/2023/07/28/1690540832_Metodicky%20ramec%20studie%20systemu%20sidelni%20zeleně.pdf.

- [71] BENEDICT, Mark a MCMAHON, Edward. *Green Infrastructure: Linking Landscapes and Communities*. Online. IslandPress, 2006. Dostupné z: https://books.google.cz/books?id=2xTjvYqzFNkC&printsec=frontcover&hl=cs&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false. [cit. 2026-01-01].
- [72] *The EBN: Montréal's Express Bike Network*. Online. Montreal. Dostupné z: <https://montreal.ca/en/articles/ebn-montreals-express-bike-network-4666>. [cit. 2026-01-01].
- [73] *Cycling & Infrastructure*. Online. Dutch cycling embassy. Dostupné z: <https://dutchcycling.nl/expertises/cycling-infrastructure/>. [cit. 2026-01-01].
- [74] *Adaptace na změnu klimatu*. Online. Ministerstvo životního prostředí. C2025. Dostupné z: <https://mzp.gov.cz/cz/agenda/klima-a-energetika/adaptace-na-zmenu-klimatu>. [cit. 2026-01-03].
- [75] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR, STÁTNÍ FOND PODPORY INVESTIC, NÁRODNÍ PLÁN OBNOVY. *Hodnotící formulář pro žadatele - varianta: Velký projekt, novostavba a rekonstrukce*. 4.0. 2025.

7.2 Zdroje obrázky

Obrázek 3: *O Slovácku*. Online. In: Slovacko.cz. B.r. Dostupné z: <https://www.slovacko.cz/o-regionu/>. [cit. 2025-08-27].

Obrázek 4: *Region*. Online. In: Kyjovské Slovácko v pohybu. B.r. Dostupné z: <https://www.kyjovske-slovacko.com/cs/region>. [cit. 2025-08-27].

Obrázek 5: *Kyjev (okes Hodonín)*. Online. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Veřejná databáze*. [2025]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/shortUrl?su=30273bc7>. [cit. 2025-12-29].

Obrázek 6, 9, 60, 61, 62: *Mapy.cz*. Online. C2025. Dostupné z: <https://mapy.com/cs/zakladni?x=15.6252330&y=49.8022514&z=8>. [cit. 2025-12-29].

Obrázek 7: *Moravské Toskánsko*. Online. Moravské Toskánsko. C2016-2026. Dostupné z: <https://moravsketoskansko.cz/oblast/moravske-toskansko.html>. [cit. 2026-01-10].

Obrázek 8: ČELUSTKA, Emil. *Moravské Toskánsko 2*. Online. In: Moravské Toskánsko. C2016-2026. Dostupné z: <https://moravsketoskansko.cz/galleries/emil-celustka-2.html>. [cit. 2026-01-10].

Obrázek 10: *Geomorfologické rozdělení Kyjovské pahorkatiny*. Online. In: Moravské-Karpaty.cz. Dostupné z: <https://moravske-karpaty.cz/prirodni-pomery/geomorfologie/kyjovska-pahorkatina/>. [cit. 2026-01-10].

Obrázek 16: Územní plán Kyjev: ÚPLNÉ ZNĚNÍ PO VYDÁNÍ ZMĚNY č. 2. In: . 2019.

Obrázek 17: 1938WMSA08.1938.KYJO52.01912. Online. 1 : 5 000. ČÚZK, 1938. Dostupné také z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=lms&idrastru=WMSA08.1938.KYJO52.01912&extent=-565390.889690374,-1187053.9010723913,-559464.0570728963,-1183254.1535704848&link=ext>.

Obrázek 18: WMSA08.1947.KYJO52.07108. 1 : 5 000. ČÚZK, 1947.

Obrázek 65: *Železniční cyklostezka Mutěnka*. Online. Česká komora architektů. B.r. Dostupné z: <https://www.cka.cz/svet-architektury/architekti-a-projekty/seznam-architektu/ing-matejka-daniel/zeleznicni-cyklostezka-mutenka>. [cit. 2026-01-01].

Obrázek 78, 79: *The EBN: Montréal's Express Bike Network*. Online. Montreal. Dostupné z: <https://montreal.ca/en/articles/ebn-montreals-express-bike-network-4666>. [cit. 2026-01-01].

7.3 Zdroje tabulky

Tabulka 1, 2, 3: *Kyjov (okres Hodonín)*. Online. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Veřejná databáze. [2025]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/shortUrl?su=30273bc7>. [cit. 2025-12-29].

Tabulka 5: CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Dopravní nehody ČR*. Online. C2025. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>. [cit. 2026-01-01].

8 Seznam použitých zkratk a pojmů

ČR	Česká republika
JMK	Jihomoravský kraj
MŠ	mateřská škola
ZŠ	základní škola
SOŠ	střední odborná škola
KD	kulturní dům
k.ú.	katastrální území

9 Seznam obrázků

Obrázek 1 Kyjov v rámci ČR a JMK [Zdroj: autor].....	22
Obrázek 2 Mapa širších vztahů [Zdroj: autor].....	22
Obrázek 3 Významné prvky Slovácka - folklor [Zdroj: slovacko.cz]	24
Obrázek 4 Významné prvky Slovácka – krajina [Zdroj: slovacko.cz].....	24
Obrázek 5 Mapa ORP Kyjov [Zdroj: ČSÚ].....	24
Obrázek 6 Mapa Chříby [Zdroj: mapy.cz]	26
Obrázek 7 Moravské Toskánsko [Zdroj: moravsketoskansko.cz]	26
Obrázek 8 Mapa Moravské Toskánsko [Zdroj: moravsketoskansko.cz]	26
Obrázek 9 Mapa pohoří Ždánický les [Zdroj: mapy.cz].....	28
Obrázek 10 Mapa Kyjovské pahorkatiny [Zdroj: moravske-karpaty.cz].....	28
Obrázek 11 Mapa vyhlídkových bodů [Zdroj: autor].....	28
Obrázek 12 Mapa veřejné zeleně ve městě [Zdroj: autor].....	30
Obrázek 13 Mapa ploch s rozvojovým potenciálem [Zdroj: autor]	32
Obrázek 14 Mapa záplavového území [Zdroj: autor].....	34
Obrázek 15 Plánovaná revitalizace Kyjovky [Zdroj:město Kyjov]	34
Obrázek 16 Územní plán - Hlavní výkres [Zdroj: město Kyjov].....	42
Obrázek 17 Historická ortofoto mapa 1956 [Zdroj: Archiv ČUZK]	44
Obrázek 18 Historická ortofoto mapa 1963 [Zdroj: Archiv ČUZK]	44
Obrázek 19 Heatmapa [Zdroj: Vodafone].....	44
Obrázek 20 Masarykovo náměstí – od kavárny Longus [Zdroj: autor].....	48
Obrázek 21 Kašna na Masarykově náměstí [Zdroj: autor]	48
Obrázek 22 Masarykovo náměstí [Zdroj: autor]	48
Obrázek 23 Masarykovo náměstí – ze středu [Zdroj: autor].....	48
Obrázek 24 Park u kaple sv. Josefa – průhled [Zdroj: autor].....	50
Obrázek 25 Park u kaple sv. Josefa [Zdroj: autor].....	50
Obrázek 26 Městský park – vstup od gymnázia [Zdroj: autor].....	52

Obrázek 27 Městský park – aktivity [Zdroj: autor]	52
Obrázek 28 Městský park – středová osa [Zdroj: autor]	52
Obrázek 29 Městský park – vstup od aquaparku [Zdroj: autor]	52
Obrázek 30 Park Seifertovo náměstí – od vstupu do ZŠ [Zdroj: autor]	54
Obrázek 31 Park Seifertovo náměstí – dětské hřiště [Zdroj: autor]	54
Obrázek 32 Park Seifertovo náměstí [Zdroj: autor]	54
Obrázek 33 Autobusové nádraží - zastávky [Zdroj: autor].....	56
Obrázek 34 Autobusové nádraží – detail [Zdroj: autor].....	56
Obrázek 35 Autobusové nádraží – pohled ze zastávky [Zdroj: autor].....	56
Obrázek 36 Autobusové nádraží [Zdroj: autor].....	56
Obrázek 37 Vlaková stanice – předprostor [Zdroj: autor].....	58
Obrázek 38 Vlaková stanice – detail fasáda [Zdroj: autor].....	58
Obrázek 39 Vlaková stanice – pohled při východu [Zdroj: autor].....	58
Obrázek 40 Sídliště Klínky [Zdroj: autor].....	60
Obrázek 41 Sídliště K. Čapka [Zdroj: autor].....	60
Obrázek 42 Volná plocha sídliště K. Čapka [Zdroj: autor]	60
Obrázek 43 Sídliště Klínky [Zdroj: autor].....	60
Obrázek 44 Schéma řádková zástavba [Zdroj: autor].....	62
Obrázek 45 Sídliště Zahradní [Zdroj: autor]	62
Obrázek 46 Schéma pseudobloků [Zdroj: autor]	62
Obrázek 47 Sídliště Za Stadionem [Zdroj: autor].....	62
Obrázek 48 Schéma kombinované zástavby [Zdroj: autor].....	62
Obrázek 49 Sídliště U Vodojemu [Zdroj: autor].....	62
Obrázek 50 Pumptrack altán [Zdroj: autor]	64
Obrázek 51 Pumptrack [Zdroj: autor]	64
Obrázek 52 Hřiště Nětčice [Zdroj: autor].....	64
Obrázek 53 Výhled do krajiny od discgolfu [Zdroj: autor]	64

Obrázek 54 Veřejný gril Nětčice [Zdroj: autor]	64
Obrázek 55 Skatepark [Zdroj: autor].....	64
Obrázek 56 Situace dopravy [Zdroj: autor]	66
Obrázek 57 Sčítání dopravy 2020 [Zdroj: autor].....	68
Obrázek 58 BUS zastávky a docházková vzdálenost [Zdroj: autor].....	70
Obrázek 59 Cyklo doprava [Zdroj: autor]	72
Obrázek 60 Trasa EuroVelo v ČR [Zdroj: mapy.cz].....	74
Obrázek 61 Trasa KČT 412 [Zdroj: mapy.cz].....	74
Obrázek 62 Trasa Kyjovské vinařské stezky [Zdroj: autor].....	74
Obrázek 63 Kyjovská vinařská stezka [Zdroj: autor].....	76
Obrázek 64 Cyklostezka KČT 412 [Zdroj: autor].....	76
Obrázek 65 Cyklostezka Mutěnka [Zdroj: ČKA].....	76
Obrázek 66 Docházková vzdálenost od sídliště Lidická [Zdroj: autor].....	78
Obrázek 67 Docházková vzdálenost od sídliště Za Stadionem [Zdroj: autor].....	78
Obrázek 68 Docházková vzdálenost od sídliště Švabinského [Zdroj: autor]	79
Obrázek 69 Docházková vzdálenost od sídliště U Vodojemu [Zdroj: autor].....	79
Obrázek 70 Příklad nebezpečného užití neznačeného přechodu pod železnicí [Zdroj: autor]	80
Obrázek 71 Bariéry [Zdroj: autor].....	80
Obrázek 72 Koncept Cesty parky [Zdroj: autor]	90
Obrázek 73 Princip návrhu Městského parku [Zdroj: autor].....	94
Obrázek 74 Kategorizace cest v Městském parku [Zdroj: autor].....	94
Obrázek 75 Vyhlídka v parku u kaple sv. Josefa [Zdroj: autor].....	96
Obrázek 76 Posedové schody v parku Seifertovo náměstí [Zdroj: autor]	96
Obrázek 77 Podium před ZŠ v parku Seifertovo náměstí [Zdroj: autor]	96
Obrázek 78 Značení trasy Saint-Denis [Zdroj: Montreal]	98
Obrázek 79 Část trasy Saint-Denis [Zdroj: Montreal]	98
Obrázek 80 Vzorový řez 1 [Zdroj: autor].....	100

Obrázek 81 Vzorový řez 3 [Zdroj: autor]	100
Obrázek 82 Mapa doplnění cyklistické infrastruktury [Zdroj: autor].....	100
Obrázek 83 Městský park [Zdroj: autor].....	104
Obrázek 84 Park Seifertovo náměstí [Zdroj: autor].....	106
Obrázek 85 Park u Kaple sv. Josefa [Zdroj: autor]	108

10 Seznam tabulek

Tabulka 1 Celková vyjížďka z obce [Zpracování: autor podle databáze ČSÚ]	36
Tabulka 2 Celková dojížďka do obce [Zpracování: autor podle databáze ČSÚ]	36
Tabulka 3 Vývoj počtu obyvatel za posledních 10 let [Zpracování: autor podle veřejné databáze ČSÚ]	40
Tabulka 4 Hodnocení veřejných prostor [Zdroj: autor]	46
Tabulka 5 Nehodovost [Zdroj: nehody.cdv.cz]	68
Tabulka 6 Hodnotící tabulka [Zdroj: autor]	110
Tabulka 7 Hodnotící škála [Zdroj: autor]	112

11 Seznam grafů

Graf 1 Věková pyramida [Zpracování: autor podle veřejné databáze ČSÚ]	36
Graf 2 Věkové skupiny [Zdroj: autor]	82
Graf 3 Nejčastější pohyb po Kyjově [Zdroj: autor]	82
Graf 4 Propojení s okolní krajinou [Zdroj: autor]	82
Graf 5 Hodnocení kvality veřejných prostorů [Zdroj: autor]	84
Graf 6 Zlepšení propojení s okolní krajinou [Zdroj: autor]	84
Graf 7 Proč zůstat v Kyjově [Zdroj: autor]	84

12 Seznam příloh

1. Situace širších vztahů	5xA4
2. Analýza zeleně	4xA4
3. Veřejná prostranství a kontinuita	
3.a) Mapa	4xA4
3.b) Tabulka	4xA4
4. Analýza motorové dopravy	5xA4
5. Analýzy cyklistické a pěší dopravy	5xA4
6. Dotazník pro obyvatele města Kyjov	-
7. Problémový výkres řešeného území	4xA4
8. Koncepční výkres	4xA4
9. Výkres dopravního řešení	4xA4
10. Výkres funkcí	4xA4
11. Výkres zeleně	4xA4
12. Situace navrhovaného řešení	5xA4
13. Doplnění cyklistických tras	5xA4

13 Příloha 06 Dotazník pro obyvatele města Kyjov

Tato příloha představuje dotazník, který byl použit v analytické části diplomové práce. Dotazník je rozdělen do pěti tematických částí (úvod, doprava, veřejné prostory, krajina a příroda a budoucnost a rozvoj), které se zaměřují na různé oblasti města, díky čemu poskytují širší pohled na vnímání města obyvateli. Otázky kombinují otevřené odpovědi, výběr z možností a bodové hodnocení na škále 1-5.

1. Do jaké věkové skupiny patříte? *(do 18/18-29/30-49/50-64/65+)*
2. Jaký je Váš vztah ke Kyjovu? (trvale zde žiji/dojíždím za prací/dojíždím za studiem/jiné)
3. Cítíte k městu silný vztah? (rozhodně ano/spíše ano/spíše ne/rozhodně ne)
4. Pokud ke Kyjovu necítíte silný vztah, co by se podle vás mělo změnit, aby se váš vztah k městu posílil?

Doprava a propojení

5. Jak se nejčastěji pohybujete po Kyjově? *(pěšky/na kole/MHD/autem/jiné)*
6. Cítíte se v Kyjově jako chodec bezpečně? (rozhodně ano/spíše ano/spíše ne/rozhodně ne)
7. Myslíte si, že by město Kyjov mělo zlepšit propojení s okolní krajinou (například lepší pěší a cyklistické trasy, přístup přes železnici)? *(rozhodně ano/spíše ano/spíše ne/rozhodně ne)*
8. Hlavní autobusové a vlakové nádraží jsou vstupní bránou do města pro obyvatele i návštěvníky. Proto mě zajímá, jaký dojem na vás tato místa dělají.
9. Chtěli byste k tématu dopravy ještě něco dodat?

Veřejné prostory

10. Které veřejné prostory v Kyjově navštěvujete nejčastěji?
11. Jak hodnotíte (obecně) kvalitu veřejných prostorů v Kyjově (čistota, bezpečnost, vybavenost)?
12. Jaké místo ve městě podle vás nejvíce potřebuje zlepšení a proč?

Krajina a příroda

13. Navštěvujete okolní krajinu (přírodu) okolo Kyjova? *(ano/ne)*
14. Pokud ano, jak často? (několikrát týdně/několikrát měsíčně/několikrát ročně)
15. Jak hodnotíte možnosti rekreace v přírodě v okolí města? *(velmi dobré/spíše dobré/spíše špatné/velmi špatné)*

16. Myslíte, že by město mělo zlepšit propojení s okolní krajinou (například přes železnici)? *(rozhodně ano/spíše ano/spíše ne/rozhodně ne)*

17. Máte k tématu veřejných prostranství něco, co byste chtěli sdílet?

Budoucnost a rozvoj

18. Kdybyste měli možnost podílet se na plánování rozvoje města (například formou workshopů nebo veřejných diskuzí), zapojili byste se? *(rozhodně ano/spíše ano/spíše ne/rozhodně ne)*

19. Co by podle vás mělo město Kyjov prioritně zlepšit v budoucnu?

20. Co podle vás nejvíce přispívá k tomu, aby lidé v Kyjově zůstávali a nestěhovali se pryč? *(kvalitní pracovní příležitosti/dostupné a kvalitní bydlení/nabídka volnočasových aktivit a kulturního života/dobrá dopravní dostupnost/pocit bezpečí a komunitního života/jiné)*

21. Máte ještě něco, s čím byste se chtěli podělit? *(libovolné připomínky, podněty, postřehy...?)*

