



URBACT
Driving change for
better cities

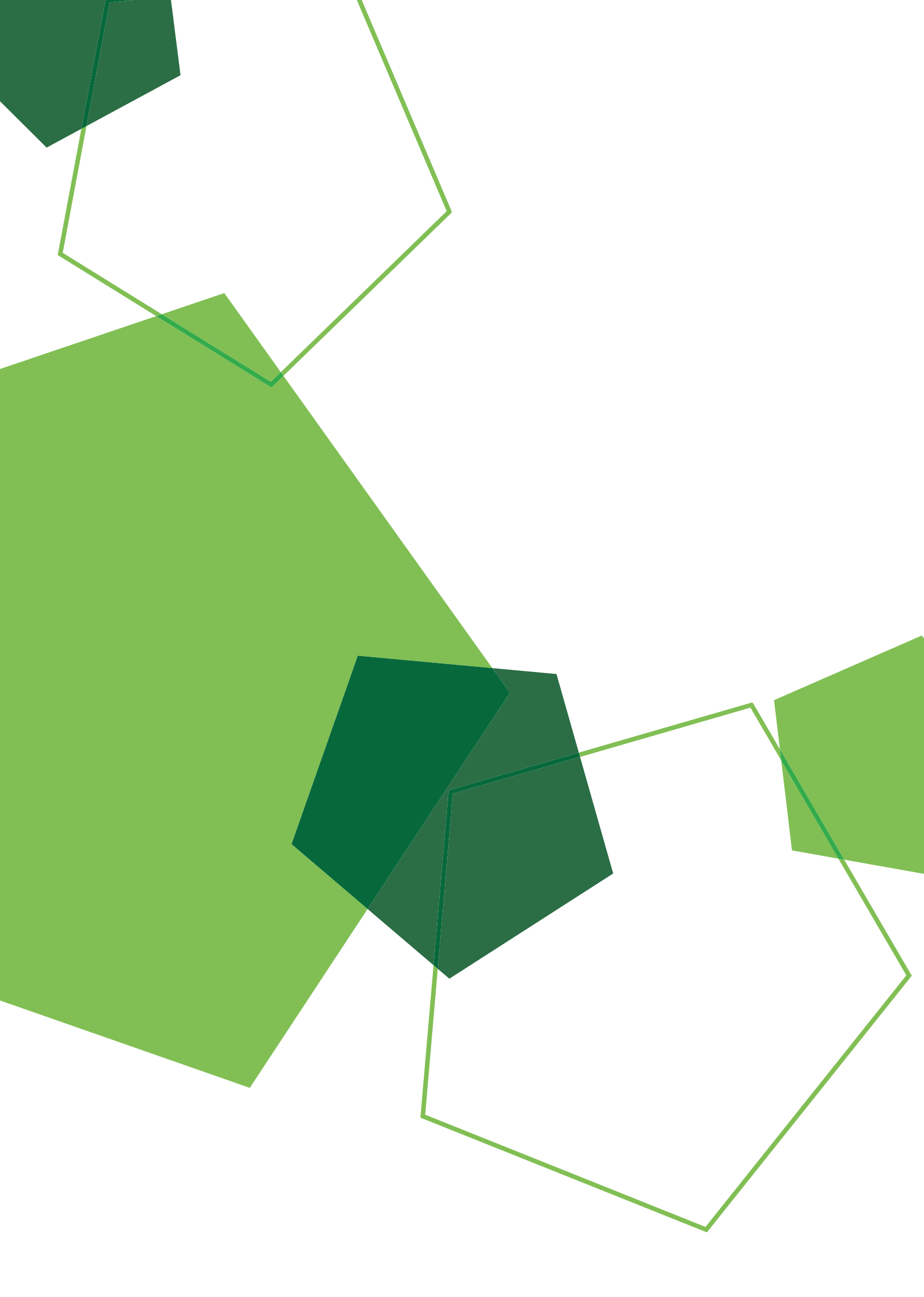


URBACT KNOWLEDGE HUB PREDSTAVUJE



**AKO MESTÁ ZAVÁDZAJÚ
UDRŽATEĽNÝ
MESTSKÝ ROZVOJ
DO PRAXE?**

“CITY LAB - MESTSKÉ LABORATÓRIUM” BRUSEL
Október 2019



URBACT Knowledge Hub predstavuje:

AKO MESTÁ ZAVÁDZAJÚ UDRŽATEĽNÝ MESTSKÝ ROZVOJ DO PRAXE?

“CITY LAB - MESTSKÉ LABORATÓRIUM” BRUSEL, Október 2019

Autori

EDDY ADAMS,

URBACT Expert

MARCELLINE

BONNEAU,

URBACT Expertka

ANIA ROK,

URBACT Expertka

NUALA MORGAN,

URBACT vedúca oddelenia
komunikácie
a kapitalizácie

Táto publikácia je výstupom „URBACT Knowledge Hub – znalostného centra URBACT“, ktoré zhromažďuje osvedčené postupy, skúsenosti miest s cieľom zdieľať ich so všetkými odborníkmi zapojenými do mestskej politiky v celej Európe.

Program URBACT a jeho riadiaci orgán nenesú zodpovednosť za použitie tejto publikácie.

Poďakovanie:

Špeciálne poďakovanie patrí partnerom URBACT „City Labs – mestského laboratória“ EUROCITIES a Urban Innovative Actions (UIA).

Vydal OP URBACT

20 avenue Ségur,
75007, Paríž, Francúzsko

Preklad vydalo

Ministerstvo dopravy a výstavby SR
Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava

Autori

Eddy Adams
Marcelline Bonneau
Ania Rok
Nuala Morgan

Grafický dizajn a vizuál

EPICEUM

Tlač

Stredná odborná škola polygrafická
Račianska 190, 835 26 Bratislava

©2019 OP URBACT III

©2020 MDV SR





1. URBACT "CITY LABS - MESTSKÉ LABORATÓRIA"	5
1.1. CIELE	6
1.2. REVÍZIA PRINCÍPOV NOVEJ LIPSKEJ CHARTY	6
1.3. ZÍSKAVANIE SKÚSENOSTÍ Z "CITY LABS"	7

2. PRÍPAD UDRŽATEĽNOSTI MIEST	8
2.1. UDRŽATEĽNOSŤ: DEFINÍCIE	9
2.2. OD ADAPTÁCIE K NÚDZOVEJ SITUÁCII	9
2.3. POLITICKÝ KONTEXT	10

3. UDRŽATEĽNOSŤ: AKO FUNGUJE ?	11
3.1. SPOLUPRÁCA MIEST	12
3.2. ZNEČISŤOVANIE OVZDUŠIA A MOBILITA	13
3.3. ADAPTÁCIA NA ZMENU KLÍMY A ENERGETICKÁ TRANSFORMÁCIA	15
3.4. UDRŽATEĽNÉ POTRAVINOVÉ SYSTÉMY	19

4. BUDOVANIE "CITY LAB - MESTSKÉHO LABORATÓRIA"	22
4.1. ZA HRANICOU "UDRŽATEĽNOSTI"?	24
4.2. BARIÉRY	25
4.3. PREDPOKLADY	25
4.4. NASLEDUJÚCE KROKY	25



1

**URBACT "CITY LABS -
MESTSKÉ LABORATÓRIÁ"**



1.1 CIELE

V roku 2020 počas nemeckého predsedníctva v Rade EÚ organizoval operačný program URBACT sériu „City Labs – mestských laboratórií“, ktoré doplnili prácu tímu nemeckého predsedníctva na revízii Lipskej charty.

Každé „City Lab – mestské laboratórium“ sa zameriava na jeden z pôvodných princípov z roku 2007 stanovených v Lipskej charte a pýta sa:

- Keďže sa blížíme k roku 2020, ako mestá implementujú princípy Lipskej charty

a kde môžeme vidieť pozitívne príklady implementácie?

- Aký je správny rozsah pre vývoj efektívnych mestských riešení?
- S čím mestá zápasia v súvislosti s princípmi Lipskej charty?
- Ako možno podporiť mestá pri budovaní svojich kapacít v tejto súvislosti?



1.2 REVÍZIA PRINCÍPOV NOVEJ LIPSKEJ CHARTY

Je to už viac ako desať rokov, čo Lipská charta počas nemeckého predsedníctva v roku 2007 zdôraznila princípy udržateľnosti, integrácie a participácie. Tento prelomový dokument urbánnej politiky uznal potrebu miest zohrávať aktívnu úlohu v európskom hospodárskom, environmentálnom a sociálnom blahobyte. Okrem toho Lipská charta zdôraznila potrebu viacúrovňového riadenia a štruktúrovaného prístupu k participácii mestských zainteresovaných subjektov. Nakoniec sa vyslovil súhlas s rámcom na budovanie kapacít a zainteresovaných subjektov s cieľom podporiť takýto spôsob práce:

„Každá úroveň správy – miestna, regionálna, národná aj európska – má zodpovednosť za budúcnosť našich miest. Aby bola táto viacúrovňová vláda skutočne efektívna, musíme zlepšiť koordináciu sektorových politík a vyvinúť nový zmysel pre zodpovednosť za integrovanú politiku mestského rozvoja. Musíme tiež zabezpečiť,

aby tí, ktorí pracujú na uskutočňovaní týchto politík na všetkých úrovniach, získali potrebné všeobecné a medziodborové zručnosti a vedomosti, ktoré sú potrebné pri rozvíjaní miest ako udržateľných spoločenstiev.”¹

Už viac ako 15 rokov je princíp integrovaného a udržateľného rozvoja a záväzok participácie súčasťou práce operačného programu URBACT s mestami. Princípy udržateľnosti, integrácie, participácie a viacúrovňového riadenia sa odrazili aj v ieľoch udržateľného rozvoja OSN (SDGs) prijatých v roku 2015 a v Urbánnej agende pre EÚ prijatej počas holandského predsedníctva v roku 2016.

Aj keď sú tieto pojmy široko používané a považujú sa za samozrejmé, stále ešte zďaleka nie sú všeobecne platné alebo zrozumiteľné v celej Európe.

¹ European Commission (2007), 'Leipzig Charter', page 2. Available at: https://ec.europa.eu/regional_policy/archive/themes/urban/leipzig_charter.pdf

1.3 ZÍSKAVANIE SKÚSENOSTÍ Z “CITY LABS”

URBACT spustil sériu „City Labs – mestských laboratórií“, ktoré sa konali od jesene 2018 do jari 2020 s cieľom prispieť k revízii Lipskej charty poskytnutím perspektívy z úrovne miest naprieč Európou. Prvé „City Lab – mestské laboratórium“ sa uskutočnilo v Lisabone v septembri 2018 počas URBACT City Festival. Podujatie bolo zamerané na princíp participácie a boli využité príklady z miest, ktoré využívajú nástroj CLLD – miestny rozvoj vedený komunitou, participatívny rozpočet, nástroje crowdsourcingu a zhromaždenia občanov.

Druhé „City Lab – mestské laboratórium“ sa uskutočnilo v Bruseli v júli 2019 a bolo zamerané na princíp udržateľnosti. Tento dokument sumarizuje zistenia z tohto podujatia. Tretie „City Lab – mestské laboratórium“ sa v januári 2020 v meste Porto bude zaoberať vyváženým územným rozvojom a záverečné „City Lab – mestské laboratórium“ sa uskutoční budúci rok na jar 2020 v Berlíne, kde sa spoja naše kľúčové posolstvá.

Podujatie v rámci druhého “City Lab - mestského laboratória”, ktoré sa uskutočnilo v Bruseli



The background features several overlapping geometric shapes in various shades of green. A large, light green pentagon is the central focus, with a white number '2' inside it. To its right, a dark green pentagon overlaps it. Below the dark green one, another dark green pentagon is partially visible. In the bottom right, a large, light green pentagon is outlined. The overall composition is modern and minimalist.

2

**PRÍPAD
UDRŽATEĽNOSTI MIEST**

2.1 UDRŽATEĽNOSŤ: DEFINÍCIE

Koncept udržateľnosti sa spopularizoval po vydaní publikácie „Our Common Future – naša spoločná budúcnosť“, známej tiež ako Brundtlandovej správa, podľa názvu komisie zriadenej OSN v októbri 1987. Správa definovala udržateľný rozvoj ako „rozvoj, ktorý zodpovedá potrebám súčasnosti bez toho, aby bola ohrozená schopnosť budúcej generácie uspokojovať svoje vlastné potreby“.

„City Lab – mestské laboratórium“ ukázalo, že existuje veľa výkladov tohto konceptu. Niektorí účastníci ho spájali s „odolnosťou“, čo je schopnosť zotaviť sa z katastrofy, ktorej sa dalo zabrániť alebo zmierniť udržateľnými postupmi.

Aj keď boli navrhnuté rôzne definície, dospelo sa k zhode, že udržateľnosť sa týka všetkých a mala by sa riešiť na všetkých úrovniach.

Diskusie počas „City Lab – mestského laboratória“ boli ovplyvnené priamymi skúsenosťami účastníkov a boli zamerané na environmentálny rozmer udržateľnosti: kvalitu ovzdušia a mobilitu; adaptáciu na zmenu klímy a energetický prechod; udržateľné potravinové systémy.

Tento dokument „City Lab – mestské laboratórium“ berie do úvahy rozsah klimatickej krízy a krízy vo voľnej prírode, preto slovo „klimatické zmeny“ nahrádza slovom „klimatická núdza“.

2.2 OD ADAPTÁCIE K NÚDZOVEJ SITUÁCIÍ

Rastúci počet výskumov naznačuje potrebu urgentných/neodkladných opatrení. Medzivládny panel OSN pre zmenu klímy (IPCC) pripravuje najkomplexnejšie správy o poznatkoch o klimatickej zmene, jej príčinách, možných dosahoch a možnostiach ako reagovať. Významná správa z roku 2018 o dopadoch globálneho otepľovania o 1,5 °C je v súlade s Parížskou dohodou z roku 2016 a jasne stanovila cieľ na 12 rokov, aby sa zabránilo ekologickej katastrofe.

Hlavnou príčinou problému je globálna urbanizácia podporená neustálym úsilím o hospodársky rast a využívanie zdrojov planéty. V nedávnej správe Európskej komisie s názvom „Future of Cities – budúcnosť miest“², sa uvádza, že „mestá produkujú približne 70 % globálnych emisií skleníkových plynov“.

Do roku 2050 bude v Európe žiť viac ako 80 % populácie v mestských oblastiach. Klimatická zmena naďalej prehĺbuje nerovnosti v mestách s nízkopríjmovou populáciou, ktorá je viac vystavená dopadom klimatickej zmeny.

Mestá sú súčasťou problému, sú však tiež lídrami v oblasti environmentálnej udržateľnosti. Ich ambície vzrástli v posledných dvoch desaťročiach, často nad rámec národných cieľov v oblasti zmeny klímy. Mestá však majú v porovnaní s národnými vládami a nadnárodnými spoločnosťami obmedzené právomoci. Bez silného politického záväzku na všetkých úrovniach vlády, koherentného regulačného rámca zabezpečujúceho spoločné dobro a bez vhodných mechanizmov na všetkých úrovniach bude ich úsilie neúspešné.

2 IPCC (2016), 'Global Warming of 1.5°C'. Available at: <https://www.ipcc.ch/sr15/>

2.3 POLITICKÝ KONTEXT

Významným posunom v politike od prijatia Lipskej charty bolo zosúladenie cieľov európskych a globálnych politických cieľov. V Európskej únii to najlepšie ilustruje prijatie Agendy OSN 2030, ktorá je formulovaná cieľmi udržateľného rozvoja – SDGs. 17 hlavných cieľov udržateľného rozvoja (SDGs) a ich 169 špecifických cieľov poskytuje komplexný rámec na riešenie výziev, ktorým v súčasnosti čelíme.

V januári 2019 Európska komisia zverejnila svoj vlastný dokument³ o tom, ako prispeje k Agende 2030. Tento dokument uznáva potrebu urgentných/neodkladných opatrení s odkazom na „globálny krízový plán“. Ako prioritné oblasti označuje obehové hospodárstvo, digitálnu agendu a zelené hospodárstvo. Tento prístup však nestanovil, čo sa vyžaduje od členských štátov. Naopak, zdôrazňuje potrebu „väčšej slobody“ a subsidiarity pri rozhodovaní. To môže spôsobiť, že menej nadšené členské štáty EÚ budú „mimo dosahu“.

Dokument komisie obsahuje rozsiahlu prílohu s podrobným popisom dlhého zoznamu politik EÚ určených na podporu udržateľnosti. Príloha obsahuje osobitné opatrenia týkajúce sa každého zo 17 hlavných cieľov udržateľného rozvoja (SDGs).

Odkazuje tiež na mechanizmy, ako je Urbánna agenda pre EÚ, ktorá vytvára špecifické partnerstvá⁴ zaoberajúce sa otázkami životného prostredia a ktorých úlohou je navrhovať spôsoby zlepšenia regulácie, financovania a zdieľania znalostí.

Od minulého roku rastie tlak zo strany aktivistov a sociálnych hnutí, ako sú „Extinction Rebellion“ a „school strike“, ktoré vyzývajú vlády na všetkých úrovniach, aby riešili klimatickú núdzu radikálnymi politikami. Vo Francúzsku hnutie „gilet jaunes“ – žlté vesty vyjadrili svoj hnev nad tým, ako zníženie uhlíkových emisií najčastejšie postihuje ľudí s nízkym príjmom. Pribúda čoraz viac prípadov, keď je potrebné zahrnúť sociálne hnutia do tvorby politiky prostredníctvom participatívnych prístupov.

Keď sociálne hnutia vychádzajú do ulíc a zhromažďujú sa na verejných priestranstvách na protest proti zmene klímy, je čoraz jasnejšie, že mestá zohrávajú úlohu pri zapájaní občanov do hľadania riešení, ktoré je možné zdieľať a rozširovať prostredníctvom spolupráce s ostatnými zainteresovanými subjektmi na rôznych úrovniach.



© Shutterstock.com

³ European Commission (2019), 'A Sustainable Europe by 2030'. Available at: https://ec.europa.eu/commission/publications/reflection-paper-towards-sustainable-europe-2030_en

⁴ Most relevant here are the Partnerships on Air Quality, Energy Transition, Sustainable Land Use, Circular Economy, Urban Mobility and Climate Adaptation

The background features several overlapping geometric shapes in various shades of green. A large, solid light-green pentagon is the central focus. Overlapping it are several darker green shapes, including a smaller pentagon and a hexagon. Thin, light-green lines form larger, irregular polygons that frame the central elements. The overall composition is modern and minimalist.

3

**UDRŽATELNOST:
AKO FUNGUJE?**

3.1 SPOLUPRÁCA MIEST

Za posledných desať rokov sa s rastúcim počtom sietí zameraných na environmentálny rozmer udržateľnosti zvýšila spolupráca medzi mestami.

URBACT poskytuje platformu pre spoluprácu miest. Operačný program čoraz viac priťahuje mestá, ktoré skúmajú spôsoby spolupráce a vzájomného učenia sa v oblasti udržateľnosti. Program URBACT III podporoval siete pre akčné plánovanie, ako napríklad RESILIENT EUROPE pod vedením Rotterdamu (NL), Freight TAILS pod vedením Westminsteru (UK), CityMobilNet pod vedením Bielefeldu (DE) a AGRI-URBAN pod vedením Baeny (ES). Existuje tiež nová generácia transferových sietí na prenos osvedčených postupov, z ktorých sa mnohé zameriavajú na udržateľnosť vrátane siete C-Change vedenou Manchesterom (UK), BeePathNet vedenou Ľubljanou (SI), BioCanteens vedenou Mouans-Sartoux (FR), Tropa Verde vedenou Santiagom de Compostela (ES) a Ru:rbán pod vedením Ríma (IT).

EUROCITIES, partner tohto „City Lab – mestského laboratória“, poskytuje tiež platformu pre spoluprácu v oblasti udržateľnosti prostredníctvom pracovných skupín zameraných na skúmanie kvality ovzdušia, zmenu klímy a energetickej hospodárnosti.

Siete ako ICLEI (miestne vlády pre udržateľnosť) a mestá C40 majú globálny dosah. ICLEI sa tiež priamo zameriava na udržateľnosť prostredníctvom koordinácie príspevkov miestnych vlád k rokovaniam OSN o klíme, ako aj množstva tematických aktivít podporujúcich udržateľné obstarávanie, riešenia založené na prírode a sociálne inovácie pre udržateľnosť. V rámci Európy patria medzi ďalšie siete so zameraním na udržateľný rozvoj napríklad Dohovor primátorov a starostov, Energy Cities a Klimatická aliancia.

Ďalej uvádzame niektoré z prípadových štúdií prezentovaných počas „City Lab – mestského laboratória“.



© Elenabsi | Dreamstime.com

3.2 ZNEČISTENIE OVZDUŠIA A MOBILITA

Dopady zlej kvality ovzdušia na zdravie európskych občanov sú katastrofické – viac ako 400 000 predčasných úmrtí ročne súvisí s kvalitou ovzdušia. Ide o desaťnásobok počtu ľudí zabitých pri dopravných nehodách⁶ a napriek tomu sa situácia v oblasti verejného zdravia nedostala na vrchol politickej agendy tak ako bezpečnosť cestnej premávky.

Hlavným zdrojom škodlivých častíc vo vzduchu sú emisie z vozidiel. Preto sú verejné politiky zameriavajúce sa na rozvoj verejnej dopravy, zníženie využívania automobilov, obmedzenie prepravy ťažkými vozidlami a podporu chôdze a bicyklovania na krátke vzdialenosti dôležitou súčasťou skladačky.



Technológia vedúca k zmene správania – prípadová štúdia mesta Helsinky

Mesto Helsinky (FI) rieši znečistenie ovzdušia inovatívnym prístupom kombinujúcim najnovšiu technológiu s občianskymi senzormi. Iniciatíva HOPE financovaná Urban Innovative Action (UIA) spája mesto, regionálnu environmentálnu agentúru a univerzitu spolu s národným meteorologickým ústavom a súkromnými podnikmi, ktoré spolupracujú s občanmi v troch najpostihnutejších oblastiach.

Jedným z inovatívnych aspektov testovania v Helsinkách je účasť občanov priamo na meraniach kvality ovzdušia. Vaisala, globálna spoločnosť z Fínska, vyvinula najmodernejšie snímače kvality ovzdušia, ktoré sú inštalované na strategických miestach po celom meste, pričom kľúčové je umiestnenie na budovách miestnych obyvateľov. Na doplnenie údajov z pevných snímačov boli pre obyvateľov vyrobené aj príručné zariadenia, ktoré nosia so sebou, čím poskytujú údaje v reálnom čase. Školy a bytové družstvá sa tiež zameriavajú na splnenie výziev pomocou gamifikačných techník zameraných na zmenu správania.

S takýmito technologickými inováciami nevyhnutne prichádza otázka, kto vlastní tieto údaje. Helsinky sa radia prístupom otvorených dát a sprístupňujú všetky údaje na platforme otvorených dát. Do partnerstva je zahrnutý národný orgán zodpovedný za meranie kvality ovzdušia s cieľom prekonať problémy spojené s validáciou údajov generovaných občanmi. Cieľom projektu je vyvinúť nový štandardný index kvality ovzdušia, ktorý by sa podľa nich mal stať novou normou.

Helsinky jasne uznávajú, že technologické inovácie, ako sú nové snímače a príručné zariadenia, sú iba jednou stranou mince, ktorej cieľom je v konečnom dôsledku zmena správania. V záujme úplnej integrácie tohto prístupu sa Helsinky zameriavajú na pridanie vrstvy „kvality ovzdušia“ do existujúcej mobilnej aplikácie pre verejnú dopravu, aby používatelia mohli zistiť, kde môžu zmenou v ich spôsobe dopravy priamo ovplyvniť kvalitu ovzdušia.

V tejto súvislosti bola neoblomná Angeliki Stogia, výkonná členka mestskej rady v Manchestri pre životné prostredie, plánovanie a dopravu: argumenty v oblasti verejného zdravia týkajúce sa kvality ovzdušia sú oveľa efektívnejšie ako technologické argumenty. Manchester začal verejnú kampaň na „zviditeľnenie neviditeľného“ a zapojil lekárov, aby hovorili o dopadoch zlej kvality ovzdušia na zdravie. Mesto zapojilo do kampane aj špecifické cieľové skupiny, ako sú napríklad taxikári, autobusové a nákladné spoločnosti. Posolstvo kampane sa zameriavalo na dopad, ktorý pociťuje vodič dýchajúci toxické výpary viac ako osem hodín denne, a nie na technické argumenty uvádzajúce hladinu malých častíc produkovaných motorom. Mestská rada v Manchestri tiež skúmala kreatívne spôsoby, ako osloviť samostatne zárobkovo činné osoby – vodičov dodávkových vozidiel a ďalších pracovníkov v zákazkovej ekonomike, ktorí nie sú v organizovaných odboroch a ktorých počet sa exponenciálne zvýšil s nárastom online nakupovania a využívaním doručovacích služieb.

⁶ European Commission, Cleaner Air for All portal. Available at: https://ec.europa.eu/environment/air/cleaner_air/



Správa mestskej mobility – prípadová štúdia mesta Gdynia a diskusia

Mesto Gdynia sa nachádza na severe Poľska pri Baltskom mori a tvorí metropolitnú oblasť s mestami Gdansk a Sopot. Kedysi malá rybárska dedina je domovom tretieho najväčšieho prístavu v krajine. Ekonomický a demografický rast v meste je v porovnaní s ostatnými časťami Poľska pozitívny, no na druhej strane prináša so sebou zápchy, znečistenie a dopravný ruch.

Ako jedno z prvých poľských miest Gdynia vypracovala plán udržateľnej mestskej mobility (SUMP) a tiež využila európske financovanie na jeho testovanie a rozvoj. SUMP pokrýva štyri hlavné oblasti: kvalitu života, hospodárstvo, životné prostredie a energetiku. Otázka kvality ovzdušia bola iba jedným z faktorov strategického prístupu mesta Gdynia k riadeniu mobility. Alicja Pawlowska, vedúca projektov EÚ a riadenia mobility, poukázala na otázku kapacít aj v oblasti logistiky mesta.

Počas účasti v sieti URBACT Freight TAILS zaviedla Gdynia proces založený na dôkazoch a participatívny proces rozvoja plánu nákladnej dopravy s cieľom presadiť komplexný, štruktúrovaný a systematický prístup k logistike mesta.



Zlepšovacie dopravné opatrenia
v meste Gdynia

S pokračujúcim rastom online nakupovania a „doručovania zásielok až k dverám“ významne prispieva k mestskej nákladnej doprave. S rastúcim dopytom sa fragmentujú aj doručovacie služby. V meste ako Gdynia, ktoré od nuly realizovalo svoj plán mestskej nákladnej dopravy, bolo nevyhnutné zhromaždiť údaje v reálnom čase o tom, aké vozidlá doručujú aký tovar a kam. Namiesto úplného zadania úlohy v rámci outsourcingu videli hodnotu v zaškolení svojich vlastných zamestnancov, aby viedli osobné rozhovory s miestnymi maloobchodníkmi a aby ich zapojili do procesu.

Kľúčovým faktorom úspechu bolo pri implementácii nových dopravných opatrení pre dodávky zapojenie aj miestnych zainteresovaných subjektov prostredníctvom vytvorenia miestnej skupiny URBACT. Zapojili sa do nej miestne podniky, dopravné oddelenie, mestský projektant zodpovedný

za vytvorenie nového verejného značenia a mestská polícia. Alicja tvrdí, že to, čo sa naučila z predchádzajúcich projektov URBACT, jej pomohlo hneď od začiatku pri projekte Freight TAILS: od začiatku mala tiež podporu voleného člena rady, aby si zaistila prevzatie zodpovednosti za záverečné odporúčania.

Postupujúc od úrovne susedstva, celomestský SUMP v Gdyni uznáva, že plánovanie systému, kde nedominujú vozidlá, je v krajinách, kde sa vlastníctvo vozidla stále považuje za symbol statusu alebo značku úspechu, náročné. Politická vôľa bola identifikovaná ako kľúčový faktor zmeny, najmä ak je rozhodnutie v rozpore s požiadavkami občanov, napríklad v prípade parkovacích miest v centre mesta.

Za bariéru bol označený aj politický rozdiel medzi vnútroštátnym právom a miestnymi plánmi, najmä v mestách ako Helsinki alebo Gdynia, kde je prístav (alebo iná národná infraštruktúra) spravovaný na vnútroštátnej úrovni. Prístav a mesto majú svoje špecifické potreby a plány rozvoja, ktoré môžu byť niekedy v rozpore. Dosiachnutie konsenzu môže byť zdĺhavý proces.

3.3 ADAPTÁCIA NA ZMENU KLÍMY A ENERGETICKÁ TRANSFORMÁCIA

Mestské oblasti v Európe sa musia prispôsobiť klimatickej zmene, najmä dôsledkom zvyšujúcich sa teplôt, akými sú napríklad záplavy, nedostatok vody a proximálne lesné požiare. Ak majú naše mestá zostať bezpečné, obývateľné a atraktívne, sú potrebné urgentné kroky.

Podľa partnerstva Adaptácia na zmenu klímy, ktoré bolo vytvorené na základe Urbánnej agendy pre EÚ, má iba 26 % z 885 kontrolovaných mestských oblastí EÚ plán adaptácie na zmenu klímy a toto číslo nezahŕňa menšie mestské samosprávy, ktoré majú vzhľadom na svoje obmedzené zdroje pravdepodobne ešte menej stratégií alebo plánov. Výskum ukazuje, že na veľkosti mesta, národnej legislatíve a medzinárodných sieťach záleží, pretože zhruba 80 % miest s približne 500 000 obyvateľmi má komplexný a samostatný plán mitigácie

a/alebo plán adaptácie⁷. Partnerstvo Adaptácia na zmenu klímy Urbánnej agendy identifikovalo množstvo prekážok, ktoré obmedzujú prácu miest v tejto oblasti. Zahŕňali nedostatok finančných zdrojov, absenciu podporných rámcov, ako aj obmedzené know-how týkajúce sa vývoja a implementácie adaptačných opatrení. Za kľúčovú výzvu boli označené aj obmedzená kapacita na zhromažďovanie dát a obmedzený prístup k dátam a interpretácia údajov.

Existuje však veľa príkladov miest, ktoré podnikajú inovatívne kroky v oblasti adaptácie na zmenu klímy. Patria sem iniciatívy UIA implementované v Paríži (FR) a Barcelone (ES) zamerané na transformáciu školských dvorov na „chladné ostrovy“ a iniciatíva v Seville (ES), ktorá redizajnuje susedské oblasti pomocou prístupov spoluvytvárania s občanmi⁸.

Skupinová diskusia v rámci druhého „City Lab - mestského laboratória“, ktoré sa uskutočnilo v Bruseli



7 Reckien, D.; Salvia, M.; Heidrich, O.; Church, J. M.; Pietrapertosa, F.; and al. (2018), 'How are cities planning to respond to climate change? Assessment of local climate plans from 885 cities in the EU-28' in Journal of Cleaner Production, Elsevier, 191, pages 207 to 219. Available at: <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01756463v2/document>

8 ICLEI; Red Cross Red Crescent (2019), 'Heatwave Guide for Cities'. Available at: <https://www.climatecentre.org/downloads/files/IFRCGeneva/RCCC%20Heatwave%20Guide%202019%20A4%20RRR%20ONLINE%20copy.pdf>



Budovanie komplexnej stratégie – učenie sa od mesta Rotterdam

Približne 90 % územia mesta Rotterdam leží pod úrovňou mora. Mesto Rotterdam ako jedno zo 100 odolných miest (100RC) Rockefellerovej siete vyvinulo prístup „sociálneho vplyvu podľa návrhu“ ako spôsob zapojenia občanov do navrhovania riešení problémov spôsobených zmenou klímy. Tento prístup bol založený na modeli „Rebuild by Design“, ktorý vyvinula Rockefellerova nadácia a odbor bývania a mestského rozvoja Spojených štátov amerických po superbúrke Sandy v New Yorku. Mesto tento prístup ďalej rozvíjalo ako vedúci partner siete URBACT RESILIENT EUROPE, čím sa koncept odolnosti rozšíril o sociálne témy a udržateľné potravinové systémy.

Rotterdam má vypracovanú sofistikovanú stratégiu adaptácie na zmenu klímy obsahujúcu štyri kľúčové komponenty: posilnenie robustného systému vodnej obrany; prispôbenie mestského priestoru; zvýšenie odolnosti mesta prostredníctvom integrovaného plánovania; a využívanie všetkých vznikajúcich príležitostí vrátane priestoru na zvýšenie biodiverzity a súvisiacich ekonomických vyhliadok/perspektív.

Inovatívne prístupy ako napríklad výstavba plávajúcich budov sú priekopnícke v štvrtiach s vysokým povodňovým rizikom. Po celom meste boli vytvorené priestory na zachytávanie vody, napríklad parkovisko Museumpark, kde sa v podzemí vytvorila kapacita 10 000m³ na zadržiavanie vody. Modro-zelené koridory uľahčujú prirodzené hydrologické procesy, minimalizujú povodňové riziká a prispievajú k lepšiemu zachytávaniu vody.

Prístup mesta sa tiež zameriava na kombináciu týchto adaptačných opatrení a procesu energetického prechodu so zvýšenou sociálnou odolnosťou. Rotterdam určil päť štvrtí, ktoré budú využívať integrovaný okresný prístup zameraný na postupné vyradovanie zemného plynu z užívania. V jednej z nich, BoTu, bude centrálna vykurovacia sústava slúžiť veľkej časti existujúceho bytového fondu, z ktorého veľkú časť tvorí sociálne bývanie. Zakladá sa tiež okresná inštaláčna spoločnosť, ktorá poskytuje pracovné miesta a školenia spojené s novými príležitosťami.

Rotterdam je jedným zo šiestich európskych miest zapojených do projektu RUGGEDISED financovaného v rámci programu Európskej únie pre výskum a inovácie Horizont 2020. Pre časť mesta Rotterdam – juh existujú veľké plány, ako pripraviť veľmi rozmanité susedstvo s 200 000 obyvateľmi zamerané na prechod do budúcnosti s nízkou spotrebou energie. Tieto aktivity zahŕňajú optimalizáciu potenciálu budov na ukladanie a výmenu energie inštaláciou tepelnej siete dlhej až 1 000 metrov, minimalizáciu použitia fosílnej energie a umožnenie ukladania a výmeny prebytočného tepla alebo chladu.

Existujú tiež plány na zvýšenie elektrickej mobility a v dôsledku toho aj na zlepšenie kvality ovzdušia prostredníctvom inštalácie elektrickej jednosmernej siete poháňanej solárnymi panelmi. umožní to nahradiť 270 konvenčných autobusov elektrickou verziou a tiež to poskytne sieť nabíjajúcich staníc pre súkromných používateľov elektrických vozidiel. S cieľom znížiť dopyt po energii bude inteligentná infraštruktúra pouličného osvetlenia využívať LED (svetelné diódy) svetlá a modernú technológiu snímačov.

Celkovo je Rotterdam so svojimi aktivitami v oblasti klímy a energetiky spolu s programom sociálnej súdržnosti silným príkladom mesta, ktoré do plánovania a politiky začleňuje zásadu udržateľnosti. Podľa slov Ahmeda Aboutaleba, primátora mesta:

„Je to viac ako zelená ekonomika, je to viac ako matka príroda, je to viac ako čistý vzduch, je to aj o stabilných spoločnostiach.“



Miestne partnerstvo medzi verejným sektorom, súkromným sektorom a občanmi pre správu energie – učenie sa od mesta Viladecans

Viladecans je mesto v Katalánsku (ES) so 66 000 obyvateľmi. Veľká časť bytového fondu mesta – najmä v štvrtiach s nižšími príjmami – bola v zlom stave a pochádza zo 70. rokov. Napriek zjavným vplyvom zmeny klímy boli v sektore bývania obmedzené investície do adaptačných opatrení.

Ako reakciu na túto skutočnosť vytvoril mestský úrad odvážnu iniciatívu zameranú na myšlienku vytvorenia energetickej spoločnosti vlastnenej miestnym konzorciom. Výsledné partnerstvo verejno-súkromného a občianskeho riadenia (PPCP), ktoré bolo spustené v marci 2019, má za cieľ propagovať a zabezpečiť bezpečné, čisté a efektívne využívanie energie.



© Vilawatt projekt

Iniciatíva Vilawatt podporovaná prostredníctvom programu Urban Innovative Actions (UIA) začala fungovať v júli 2019. Priestorovo sa zameriava na okres Montserratina, kde žije jedna tretina obyvateľov mesta. Dve tretiny bytového fondu boli postavené pred rokom 1976. Ročný príjem okresu je o 15 % nižší ako priemerný príjem mesta.

VNástroje partnerstva Vilawatt na podporu energetickej transformácie mesta presahujú rámec miestnych zdrojov energie. Poskytuje tiež služby úspory energie a rozsiahle investície do hĺbkovej energetickej obnovy. Jedným z ďalších krokov je výroba vlastnej energie prostredníctvom solárnej a veternej energie. Ďalšou inováciou je rozvoj miestnej energetickej meny. Obyvatelia ju môžu zarobiť energeticky úspornými činnosťami a zlepšením svojich návykov v spotrebe energie. Táto nová miestna mena sa môže používať iba na nákup výrobkov a služieb v Montserratine, čím podporuje miestnu ekonomiku⁹.

Projekt umožní hĺbkovú energetickú obnovu 60 bytov v tejto nízkopříjmovej štvrti. Po svojom oficiálnom uvedení nová spoločnosť predpokladala že do decembra 2019 bude mať viac ako 2 000 zákazníkov a bude sa ďalej rozvíjať. Aj keď je projekt ešte na začiatku, model Vilawatt ponúka inšpiráciu pre mestá zmätené výzvou klimatickej adaptácie a energetickej transformácie. Slovanami Laury Pardo počas „City Lab – mestského laboratória“:

“Ľudia si tento projekt osvojujú, pretože je miestny, je spravodlivý a vytvára pracovné miesta v susedstvách.”

9 The local currency concept was influenced by Bristol's development of the Bristol Pound

