

KONFERENCE

Budoucnost udržitelné městské mobility Future of Sustainable Urban Mobility

19/9/2018

CAMP

Centrum architektury a městského plánování
Center for Architecture and Metropolitan Planning

Vyšehradská 51, Praha 2



CZ

PROGRAM

Moderátor:

Nikita Poljakov (zástupce šéfredaktora, Hospodářské noviny)

9:20

zahájení konference

9:30 – 11:00

SMART A UDRŽITELNÁ MĚSTA (Panel 1, CZ/EN)

Jak mohou města a jejich občané využít zvyšující se míry digitalizace pro lepší mobilitu ve městě? Jak mohou být tzv. smart řešení ekologicky a finančně udržitelná? Jak řídit spolupráci veřejného a soukromého sektoru?

Hosté:

David Bárta (city one, ČR)

Sylva Švihelová (specialistka rozvoje dopravy, hl. m. Praha, ČR)

11:30 – 13:00

EKOLOGICKÁ A FLEXIBILNÍ MĚSTA – ZAMĚŘENO NA HROMADNOU DOPRAVU (Panel 2, CZ/DE)

Jak zajistit win-win scénář pro snížení emisí z transportu a dobrou mobilitu ve (středoevropských) městech? Jakou roli může plánování městské mobility hrát v procesu snižování emisí z transportu? Jak může veřejná doprava (např. i velké projekty jako propojená železnice) co nejlépe přispět ke snížení emisí ze sektoru transportu – jak motivovat obyvatelky a obyvatele měst k využívání ekologických forem transportu?

Hosté:

Stephan Kühn (poslanec Bundestagu, Bündnis 90/Die Grünen, Německo)

Stephan Rausch (vedoucí oddělení městské dopravy města Lipska, Německo)

14:30 – 16:00

DOBŘÁ MOBILITA PRO VŠECHNY (Panel 3, CZ/EN)

Jak zajistit zohledňování potřeb, práv a bezpečnosti lidí ve zdravém a fungujícím městě z pohledu městské mobility? Jak by města měla postupovat v případě potenciálních střetů zájmů různých společenských skupin? Jak navázat veřejný dialog, zvýšit participaci a zahrnout do těchto procesů různé (i znevýhodněné) sociální skupiny? Jakou roli hraje genderová perspektiva v městské mobilitě?

Hosté:

Jaroslav Martinek (koordinátor, Dobrá města, ČR)

Lenka Myšáková (koordinátorka projektu Do práce na kole, Auto*mat, ČR)

Milota Sidorová (urbanistka, Slovensko)

19:00

VLAKEM SKRZ NASKRZ (VEŘEJNÁ DEBATA, CZ/DE)

Hosté:

Stephan Rausch (vedoucí oddělení městské dopravy města Lipska, Německo)

Ing. Lukáš Tittl (specialista koncepce dopravy, kancelář dopravní infrastruktury IPR, ČR)

PANEL 1

Chytrá a udržitelná města

Chytrá města představují sice poměrně nový koncept, přesto jsou **chytré prvky zaváděny** po celém světě nebývalou rychlostí.

Definice chytrých měst existuje celá řada, společným jmenovatelem je však **zapojení informačních technologií do každodenních procesů**, jež se ve městě odehrávají.

Klíčovým aspektem chytrého města by měl být **důraz kladený na obyvatele** a zlepšení kvality jejich života.

Významnou roli nehrají pouze digitální technologie, ale také **správná politická rozhodnutí**, díky nimž **technologie slouží lidem, nikoliv naopak**.

Chytré prvky se tedy musí týkat **skutečných problémů skutečných lidí**, v opačném případě se jedná o naprostou zbytečnost a vyhozené prostředky.

Chytré technologie lze využít nejen k lepšímu fungování měst, ale také k lepšímu **urbanistickému plánování** – data o počasí mohou například posloužit při hledání vhodného místa pro park či solární panely.

Chytrá řešení bychom nicméně měli vždy chápat jako **prostředky k dosažení kýžených výsledků**, nikoliv jako samotné výsledky.

Spolupráce veřejného a soukromého sektoru mnohdy plně vyhovuje potřebám rozvoje chytrých prvků. Mohou z ní ovšem vyústit také problémy, protože mezi sebou obě strany sdílejí cenná data. Špatné nakládání s takovými daty a negativní zkušenosti z dřívějších projektů pak podřývají potřebnou důvěru občanů.

Základem pro získání důvěry občanů je utišení jejich přirozených obav z toho, aby **nedošlo ke zneužití jejich osobních dat**.

Pokud jsou ale lidé o projektech s chytrými technologiemi dobře informováni a vidí, že tyto projekty skutečně přinášejí **hmatatelné výsledky**, budou se více zapojovat nejen do těchto virtuálních aktivit, ale také do **skutečného občanského života**.

V neposlední řadě bychom neměli zapomínat, že veškeré **chytré technologie**, aplikace a zařízení **potřebují ke svému provozu také energii**, proto by vždy měl být zpracován posudek, zda dané chytré řešení skutečně přinese potřebné omezení emisí skleníkových plynů, nebo jich naopak vyprodukuje ještě více.

Chytrý sice automaticky neznamená udržitelný, chytré prvky nicméně mohou podpořit další rozvoj udržitelných řešení a pomoci napravit některé stávající neudržitelné praktiky, na jaké narážíme například v oblasti městské mobility.

Kombinace chytrého a udržitelného přístupu k městské mobilitě může hrát významnou roli **při snižování emisí oxidu uhličitého a znečišťování vzduchu ve městech.**

Nejproblematičtějším způsobem dopravy je **doprava silniční**, která má na svědomí zhruba 70 % veškerých emisí souvisejících s městskou dopravou.

Jedním z klíčových úkolů, s nimiž nám může pomoci chytrá technologie, je proměna **veřejné dopravy**, aby byla uživatelsky **příjemnější a atraktivnější.**

S tímto problémem by chytré systémy mohly pomoci díky tomu, že umožňují **sběr informací o chování cestujících** a vyvozují z nich konkrétní podobu **služeb, jež odpovídají potřebám cestujících.**

Data poskytovaná v reálném čase navíc chytrým technologiím pomáhají přímo propojit poptávku a nabídku, **veřejná doprava** tedy například může být **poskytována pouze na místech a v časech, kde je jí aktuálně zapotřebí** (čímž se šetří energie na jiných místech). Nesnižují se tak pouze emise, ale také externí náklady související s neefektivní dopravou, například náklady vyvolané dopravními zácpami.

Měli bychom se soustředit primárně na **zlepšení celkové adaptability dopravní sítě** spíše než na aplikaci konkrétních technologií za účelem řešení konkrétních problémů. Chytrá mobilita tudíž jinými slovy nevyžaduje implementaci technologií, jež by fungovaly jako „kouzelná hůlka“, ale spíše vytvoření **funkčního a inteligentního systému**, v němž existuje menší poptávka po osobních dopravních prostředcích a je minimalizována neefektivita dopravy.

Některá evropská města již ve snaze zlepšit své dopravní systémy začalo realizovat tzv. **plány udržitelné městské mobility** (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMPs) a řada měst hodlá jejich příkladu následovat. Prahu by jeho schvalování mělo čekat v nejbližší době.

Základním cílem těchto plánů je **snižit počet lidí využívajících vlastní automobilovou dopravu** a zvýšit počet lidí využívajících takové způsoby dopravy, které nevypouštějí tolik oxidu uhličitého a méně znečišťují ovzduší.

Chytré prvky mohou **usnadnit užívání veřejné dopravy** a zatraktivnit ji tak pro obyvatele, a to například poskytováním informací o příjezdech a nejlepších trasách za stávajícího stavu dopravy v reálném čase či nabídkou funkční wi-fi v prostředcích hromadné dopravy i na zastávkách.

Důležitou součástí řešení chytré mobility je **intermodalita**. Ta propojuje různé varianty dopravy a v maximální možné míře usnadňuje cestování (například tím, že kombinuje informace o možnostech využití veřejné dopravy, chůze či sdílených dopravních prostředků na zvolené trase).

„Chytrý“ se tedy sice automaticky nerovná „udržitelný“, **chytré technologie nicméně lze využít k tomu, abychom se přiblížili našim cílům udržitelnosti.**

PANEL 2

Ekologická a flexibilní města

Odhaduje se, že **v urbanizovaném prostředí v současnosti žije 55 % celosvětové populace**. Do roku 2050 by se tento podíl mohl zvýšit na 60 až 70 %.

Města jsou tedy důležitá z hlediska ekonomiky i politiky. V důsledku toho mají sice k dispozici více možností, zároveň však musí převzít více odpovědnosti za dopady jejich nevídaného růstu.

Jedním z nejzávažnějších dopadů je poškození klimatu naší planety: **města jsou aktuálně zodpovědná za více než 80 % celosvětových emisí skleníkových plynů**, které jsou hlavní příčinou klimatických změn.

Emise urbanizovaného prostředí se dělí na dva typy: **přímé emise** vypouštěné přímo na území měst a **nepřímé emise**, jež vznikají jinde za účelem uspokojení potřeb obyvatel měst.

Jedním z nejočividnějších zdrojů emisí je doprava. Nejvíce emisí vypouští do ovzduší **silniční doprava**, ta má na svědomí asi **70 % veškerých souvisejících emisí**. Zdaleka nejvíce znečišťující je pak doprava osobními automobily.

Osobní automobily produkují třikrát více skleníkových plynů než prostředky hromadné dopravy. Ačkoliv se lidé ve městech po celém světě dopravují do svého cíle v osobních automobilech pouze zhruba ve třetině případů, **produkují tím až 73 % látek znečišťujících městské ovzduší**.

Města musí přijmout zodpovědnost za poškození klimatu a přestat se vyhýbat rozhodnutím, která by mohla přinést nápravu. **Lokální řešení**, založená v ideálním případě na debatě s veřejností, vykazují mnohdy **hmatatelnější a efektivnější výsledky** než řešení přikázaná státem a implementovaná shora dolů. Města navíc už dávno mají k dispozici vše, co je zapotřebí, aby se stala hnacími motory nápravy klimatických změn.

Mezi typická opatření ve městech patří: zlepšení možností veřejné dopravy, investice do infrastruktury pro cyklisty a pěší, omezení vjezdu aut do centra a celkové přizpůsobení města tomu, aby byly ty nejméně škodlivé prostředky dopravy fyzicky i finančně snáze dostupné než prostředky produkující velké množství emisí.

Řada měst se již zavázala k tomu, že podnikne kroky ke snížení emisí, a připojila se tak k některé z mezinárodních sítí typu **C40 Cities Climate Leadership Group** či **European Covenant of Mayors**.

20 měst už se v rámci **Carbon Neutral Cities Alliance** zavázalo, že do roku 2050 dosáhne vyrovnané bilance emisí, tedy situace, kdy stejné množství emisí, které je vyprodukováno, je zároveň sníženo v odvětví jiném. Nutno ovšem dodat, že se jedná bez výjimky o města ve vyspělých zemích, v nichž taková aktivizace urbanistického prostředí stále převažuje.

Cíl dosáhnout **do roku 2050 uhlíkové neutrality je ambiciózní, ovšem nezbytný**, chceme-li předejít katastrofálnímu nárůstu globální teploty o 2 °C i více.

Optimálním řešením by bylo zkombinovat technologický pokrok, změnu chování a v neposlední řadě také dlouhodobou politickou vůli napříč politickým spektrem.

Lipsko může sloužit jako dobrý příklad správného plánování klimatických strategií pro státy střední a východní Evropy. Město si už od roku 1990 zakládá na přesvědčení, že **největší prioritou** plánování **by měli být obyvatelé a kvalita jejich života** (včetně kvality vzduchu, který dýchají).

Stanovilo si proto cíl dosáhnout do roku 2025 sedmdesátiprocentního hromadného podílu pěší chůze, jízdy na kolech a užívání veřejné dopravy na veškeré dopravě a zároveň snížit podíl osobních dopravních prostředků na 30 %.

Emise oxidu uhličitého ve městě mezi léty 1990 a 2008 klesly o **50 %**.

V roce 2011 vznikla v Lipsku **nízkoemisní zóna**, do níž nemají povolený vjezd vozidla se starými dieselovými motory, což zde vedlo ke **snížení toxických látek znečišťujících ovzduší o 60–70 %**.

Město dále zavedlo program **sponzoringu stromů**. Od roku 1997 se zde vybralo přes 1,2 milionu EUR a díky sponzoringu se tak zasadilo více než pět tisíc stromů, což vykompenzovalo část emisí skleníkových plynů.

Kromě toho také Lipsko nepřetržitě zlepšuje systémy sdílení kol a aut, zlepšuje infrastrukturu hromadné dopravy (návaznost spojů mezi městskými vlaky a tramvajemi a autobusy), rozšiřuje pěší zóny v centru, omezuje vjezd **automobilů do centra a vylepšuje parkování po celém městě**.

Odpovědné a udržitelné plánování měst je klíčovým krokem k nízkouhlíkové budoucnosti urbanizovaného prostředí.

Řada měst již dokázala, že konkrétní politiky vedou k částečnému snížení emisí produkovaných dopravou ve městech, a jejich příklad je zapotřebí dále šířit a následovat.

Kromě technologické a finanční dostupnosti takových řešení **je k tomu, aby se udržitelné plány přetavily ve skutečné aktivity, zapotřebí dlouhodobá politická vůle**.

PANEL 3

Dobrá mobilita pro všechny

Více než polovina světové populace dnes žije ve městech a příměstských oblastech a podle odhadů OSN má toto číslo do roku 2050 vzrůst na 68 %.

S postupující urbanizací světa se **udržitelný rozvoj stává stále více otázkou úspěšného řízení růstu měst**, především v méně rozvinutých zemích, kde se očekává nejrychlejší tempo postupující urbanizace.

Udržitelný rozvoj bude vyžadovat **celostní přístup** se vším, co to obnáší, včetně (ale ne výlučně) ekonomické, sociální a enviromentální dimenze, dopravy, zeleně, kvality života, veřejného zdraví a bezpečnosti.

Celostní přístup se dále musí vyrovnat s **podprahovým problémem nerovnosti** v současném rozvržení mobility stejně jako v jiných oblastech veřejného života. Zřejmě vás nepřekvapí, že dnešní **politika dopravy** a stávající dopravní možnosti **zvýhodňují bohaté lidi před chudými**.

Bohatí lidé v průměru více využívají osobní auta a železniční dopravu, zatímco chudí spíše spoléhají na autobusy a pěší chůzi. Podle výzkumů právě **nejbohatší lidé častěji využívají druhy dopravy, které životní prostředí nejvíce zatěžují a produkují nejvíce emisí**, čímž nepřiměřeně zatěžují ovzduší a klima, zatímco nejchudší lidé chodí často pěšky, případně využívají veřejnou dopravu, zatímco sami jsou častěji obětmi klimatických změn a zhoršené kvality ovzduší.

Příklad města, které se transformovalo a slouží jako jeden z globálních modelů pro udržitelný, zdravý a pro lidi prospěšný růst je dánské hlavní město Kodaň.

Část dánského úspěchu spočívá ve **formování percepce** – dánská vláda vědomě podporovala udržitelnost pomocí rozvoje infrastruktury a skrze osvětové kampaně, což přispělo k tomu, že pro mnohé z obyvatel Kodaně se z **jízdy na kole stala primární forma dopravy**, ne jen věc volby či volnočasové aktivity.

Statistiky ohledně vlastnictví automobilů jsou ještě zajímavější: **41 % dánských domácností nevlastní žádné auto** a spoléhá výlučně na kola a veřejnou dopravu. Jedním z důvodů je vysoké daňové zatížení osobních automobilů, které je mnohem vyšší než kdekoliv jinde v EU.

Města, ve kterých se všem jejich obyvatelům dobře žije a pohybuje, se stala vlajkovou lodí dánské veřejné politiky, a dokonce si našla prominentní místo i v diplomatických snahách této země.

Nicméně v situaci, kdy v méně rozvinutých zemích absentuje dlouhodobá strategie a finanční prostředky, což je velice často případ právě malých obcí, které se potýkají s nejistotou a problémy s peněžními zdroji v systému národního financování dopravní infrastruktury, jsou **cyklostezky** poměrně rychlý, levný a zdravý způsob, jak realizovat konkrétní přínosné kroky.

Nejlepší způsob, jak podpořit veřejnou dopravu a další udržitelné způsoby dopravy jako je chůze nebo jízda na kole, je **vytvářet cesty pro širší volbu** a zároveň řešit závažnější problémy zlepšováním života lidí na lokální úrovni.

V tomto smyslu je **veřejná participace** klíčovým prvkem jakékoliv dlouhodobě úspěšné strategie městského rozvoje.

S tím jde ruku v ruce úkol **měnit to, jak lidé veřejnou dopravu vnímají**, aby se podpořilo její hojnější využívání. Jenom pokud bude veřejná doprava brána jako bezpečná, dostupná a spolehlivá, stane se životaschopnou alternativou soukromých způsobů dopravy.

Jedním ze způsobů, jak toho dosáhnout, je realizovat promyšlené **komunikační kampaně**, které by mohly pomoci vytvořit dostatek podpory pro to, aby se veřejná doprava prosadila a rozpustily se některé zažitě předsudky a odpor.

Projekty partnerství veřejného a soukromého sektoru často pomáhají zlepšit stávající dopravní možnosti a zavést nové platformy jako například aplikace pro sdílení kol či aut. Kupříkladu v Lipsku běžel pilotní projekt pro sdílení automobilů pod taktovkou soukromé firmy ve spolupráci s veřejným úřadem pro dopravu. Díky tomu spolu tyto subjekty nesoupeřily, a místo toho sdílely data a know-how s cílem dosáhnout nejlepšího výsledku. Nicméně je i zde potřeba postupovat opatrně a zvážit pozitiva a negativa takovýchto partnerství.

Otázky vhodné k tématu: Jak můžeme co nejlépe rozběhnout takovou veřejnou debatu, která by vedla k celostnějšímu a udržitelnému městskému prostoru? Na jaké úrovni bude nejučinnější tyto konzultace provádět? A jak zajistit, aby byly splněny potřeby a zájmy všech skupin, bez toho, aby to šlo na něčí úkor?

EN

PROGRAM

Moderator:

Nikita Poljakov (Deputy Editor-in-chief, Hospodářské noviny, Czech Republic)

9:20

welcoming remarks

9:30 – 11:00

SMART AND SUSTAINABLE CITIES (Panel 1, CZ/EN)

How can cities and its citizens/organizations use increasing digitalisation for the purposes of sustainable mobility? How to ensure that "smart" solutions are ecologically sustainable?

Speakers:

David Bárta (city one, Czech Republic)

Sylva Švihelová (transport development specialist, City of Prague, Czech Republic)

11:30 – 13:00

CLIMATE-FRIENDLY & FLEXIBLE CITIES. FOCUSED ON PUBLIC TRANSPORT (Panel 2, CZ/DE)

How to develop a win-win scenario for fewer transport-related carbon emissions in the cities of (Central) Europe? What role does/can urban mobility (and its planning) play in lowering carbon emissions from transport?

Speakers:

Stephan Kühn (MP, Bündnis 90/Die Grünen, Germany)

Stephan Rausch (Head of the Public Transport Department, Leipzig, Germany)

14:30 – 16:00

GOOD MOBILITY FOR ALL (Panel 3, CZ/EN)

How can we ensure that mobility needs, rights and security of all citizens for a healthy & functioning city are addressed? How should cities cope with potential conflicting interests? How can a public dialogue be easily established, how do we include various gender/social groups into the dialogue?

Speakers:

Jaroslav Martinek (Dobrá města, Czech Republic)

Lenka Myšáková ("Do práce na kole" Campaign Coordinator, Auto*Mat, Czech Republic)

Milota Sidorová (urbanist, Slovakia)

19:00

TRAINS THROUGH CITIES (Public debate, CZ/DE)

Guests:

Stephan Rausch (Head of the Public Transport Department, Leipzig)

Lukáš Tittl (expert on transport development, Prague Institute of Planning and Development)

PANEL 1

Smart and sustainable cities

While still being a relatively new concept, **smart elements are entering cities** worldwide at an unprecedented pace.

Various definitions of smart cities exist, but what they all have in common is the **incorporation of information technologies into the day-to-day processes** taking place within the city.

The crucial aspect of any smart city should be its **focus on the residents** and the improvement of their quality of life.

Even though digital technology is crucial for any smart city, **appropriate political decisions** are also necessary to make the technology serve the people and not vice versa.

Smart features need to tackle **real problems of real people**, otherwise they are perceived as meaningless and wasteful.

Smart technology can also be used not only for the better functioning of the city, but for better **urban planning** as well, e.g. by using weather data for the best positioning of public parks or solar panels.

Smart solutions, however, should always be viewed as **means to achieving desired ends**, not as ends in themselves.

Public-private partnerships are often suitable for developing smart features. Such arrangements might cause problems, however, as valuable data needs to be shared between the two partners. Any mismanagement of the data or negative experiences with past projects will undermine the necessary trust of the citizens.

Dissolving people's natural concerns about their **data privacy** is therefore essential for gaining their trust.

On the other hand, if people are kept well informed about the projects using smart technologies and can see the **tangible benefits** they bring, they will be more engaged not only in these virtual activities, but also in **real community life**.

Last but not least, it should not be forgotten that any **smart technology**, application or device also **requires energy to run**, and therefore there should always be an assessment made of whether the smart solution ultimately truly brings about a desired reduction in greenhouse gas emissions or whether it adds to them.

While **smart does not automatically mean sustainable**, it can encourage sustainable solutions and help remedy some currently unsustainable practices, such as those in urban mobility.

Combining smart and sustainable approaches to urban mobility can play a major role in **reducing carbon emissions and air pollution in cities.**

The most problematic of all modes of transport is **road transport**, accounting for about 70% of all transport-related emissions.

Making **public transport more convenient and attractive** to users is one of the key tasks that smart technology can help with.

Smart systems could help solve this issue, as they can **gather information about passengers' behaviour** and translate that into **services that fit their needs.**

Moreover, with real-time data, smart technology can directly connect demand with supply, thus **providing public transport only when and where it is needed** (saving energy elsewhere) and reducing not only emissions, but also other external costs related to transport inefficiency, such as the costs of traffic congestion.

The focus should be placed more on **improving the overall adaptability of the transport network** and less on applying particular technologies to solve particular problems. In other words, smart mobility is not about "silver bullet" technologies, but rather about creating a **functional, intelligent system** where the overall demand for personal motorized vehicles is reduced and transport inefficiencies are minimized.

In an effort to improve their transport systems, several European cities have already adopted **Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs)**, and more cities are set to join them.

The underlying aim of these plans is to **reduce the number of people using private automobile transport** and to increase the number of people using other less carbon-intensive, polluting means of transport.

Smart features can **make public transport more easy to use** and more attractive to passengers, by providing, for example, real-time information about arrivals and best possible routes given current traffic, or by providing functioning wi-fi on public transport vehicles and at public transport stations.

An important element of smart mobility solutions is their **intermodality**. Intermodality connects types of transport options, making the journey as easy as possible (e.g. by combining information about bike-sharing and public transport for a particular journey).

While "smart" does not automatically equal "sustainable", **smart technologies can be used to advance sustainable goals.**

PANEL 2

Climate-friendly and flexible cities

It is estimated that **55% of the world's population currently lives in an urbanized environment**. By 2050, this number could rise to between 60 and 70%.

Cities have thus become important economic and political actors. This means they not only have more options available to them, they also need to take on more responsibilities for the consequences of their unprecedented growth.

One of the most serious consequences is damage to the Earth's climate: **cities are currently responsible for more than 80% of all global greenhouse gas (GHG) emissions**, which are the main culprits behind climate change.

Urban emissions can be divided into two types: **direct emissions** produced on the city's territory and **indirect emissions** produced elsewhere in order to satisfy the needs of the city's inhabitants.

One of the most pronounced emission sources is transportation. **Road transport**, accounting for about **70% of all transport-related emissions**, is particularly emission intensive. The most emission-intensive are road transportation involves personal motor vehicles.

Personal automobiles generate three times more GHG emissions than public transport systems, and even though personal cars account for only about one third of trips made within cities worldwide, **they are responsible for up to 73% of urban air pollutants**.

Cities need to take responsibility for their climate damage and should not shy away from taking action to address it. **Local solutions**, ideally based on local consultations with the public, tend to **produce more tangible and effective results** than state-mandated, top-down solutions. In fact, cities already have all the necessary prerequisites to become the drivers of such climate action.

Typical measures that cities can take include: improving public transportation options, investing into cycling infrastructure, limiting access to city centres by car and generally designing cities so that the least emission-intensive transport options are more accessible and affordable than more emission-heavy ones.

Many cities have already pledged to take extra action to reduce their emissions, allying themselves under international networks such as the **C40 Cities Climate Leadership Group or the European Covenant of Mayors**.

Under the **Carbon Neutral Cities Alliance**, 20 cities have pledged to reach net zero emissions by 2050. It is necessary to say, however, that all these cities are in the developed world, where this type of urban activation is still more prevalent than in the developing one.

The aim of achieving **carbon neutrality by 2050 is ambitious, but necessary** if we want to prevent a disastrous global temperature rise of 2°C or more.

The optimal solution would combine technological advancements, behavioural changes, and last but not least, long-term, sustained political will across party lines.

For the ex-communist countries of Central and Eastern Europe, the city of **Leipzig** can serve as a suitable example of good climate policy planning. Since 1990, its planning has been concentrated around the belief that the city's **inhabitants and their quality of life** (including the quality of the air they breathe) **should be the top priority**.

The city has adopted a goal to increase its collective share of walking, cycling and public transport to 70% of all transportation by 2025 and to decrease the share of personal motorized vehicles in transportation to 30% by 2025.

Between 1990 and 2008 the city's **carbon dioxide emissions fell by 50%**.

Since 2011, when Leipzig established a **Low Emission Zone** limiting access by old diesel vehicles, the levels of **toxic air pollutants have fallen by 60–70%**.

The city also launched a programme of **tree sponsoring**. Since 1997, the city has raised over EUR 1.2 million and has sponsored the planting of over 5000 trees, offsetting some of its GHG emissions.

Apart from that, Leipzig is continuously: improving options for bike- and car-sharing, improving its public transport infrastructure (forming better connections between the city rail and the trams/buses), enlarging pedestrian zones in the city centre, limiting access for **cars into central areas, and improving the management of car parking around the city**.

Responsible, sustainable city planning is the key step towards a low-carbon future for urbanisation.

Many cities have already tried and tested concrete policies that have led to some reductions in urban transport emissions, and these examples should be widely shared and emulated around the world.

Apart from the technological and financial accessibility of these solutions, **long-term political will is necessary in order for sustainable plans to materialize into action**.

PANEL 3

Let them all move

More than half the world's population currently lives in cities and urban areas, with an expected rise to 68% urban-dwelling population by 2050, according to UN estimates.

As the world continues to urbanise, its **sustainable development increasingly depends on successful management of urban growth**, particularly in less-developed countries, where the pace of urbanisation is projected to be the most rapid.

Achieving sustainable development necessitates a **holistic approach**, with all that entails, including (but not limited to) the economic, social and environmental dimensions, aspects of transportation, green spaces, liveability, health and public safety.

This holistic approach also needs to tackle the **underlying problem of inequality** that is present in mobility, just as it is in other aspects of public life. Unsurprisingly, today's **transport policies** and opportunities **benefit the rich more than the poor**.

On average, the rich tend to use cars and rail transport more, while the poor resort more to buses and walking. Research shows that **the richest more often use the most polluting, carbon-emitting modes of transport**, generating a disproportionate part of the burden on our air and climate. The poorest often walk or take public transport, but at the same time they are more likely to fall victim to climate change and poor air quality despite making less of a contribution to emissions.

An example of a city that has transformed itself to become one of the global models for sustainable, healthy, people-friendly urban growth is the Danish capital of Copenhagen.

Part of Denmark's success lies particularly in its **perception-shaping**. The Danish Government has consciously promoted sustainability through infrastructure development as well as through information campaigns that have contributed to **bicycling becoming the transportation mode of choice** (not just a necessity) for many of its inhabitants.

Even more interesting are the figures on car ownership: **41% of all Danish households do not own a car** and rely solely on bikes and public transport. One reason is that Denmark taxes cars much more heavily than any other EU country.

Providing easily-navigable, liveable cities for all inhabitants has become a hallmark of Danish public policy and has even found a prominent place in its public diplomacy efforts. However, in the absence of such long-term strategies and financial muscle in less developed countries, where it is all too often the case that smaller municipalities in particular face financial challenges and uncertainties in terms of national financing for transportation infrastructure, **bicycle paths** can be a relatively fast, inexpensive, healthy way of delivering immediate sustainable transport benefits.

The best way to encourage use of public transportation and other sustainable transport such as walking or biking is by **creating ways to expand people's transport options** while simultaneously improving people's lives at the local level by addressing some bigger challenges.

In this regard, **public participation** is the key element of charting any sustainable urban development strategy.

This goes hand in hand with the task of **changing people's perception of public transport** to make its use more prevalent. Only when it is perceived as safe, accessible and reliable will public transport become a viable alternative to personal motor vehicles.

One way of doing this is through **communications work** and **advertising campaigns**, which may help create momentum for using public transport and break down some of the ingrained inhibitions and animosity towards it.

Public-private partnerships are often used when improving existing transportation options and introducing new platforms such as bike- and car-sharing applications. In Leipzig, for example, a pilot car-sharing project was run in joint cooperation between a private company and the public transportation authority, which ensured the two were not competing with each other but instead sharing their data and know-how to achieve the best effect.

The questions worth asking with regard to this topic are: How can we best establish the kind of public dialogue that would lead to a more inclusive, sustainable urban environment? At which level is it most efficient to conduct these consultations? How can we ensure that the respective needs and interests of all groups are met without compromising the needs of each another?



Heinrich-Böll-Stiftung e.V.

T +420 251 814 173 **E** info@cz.boell.org **W** cz.boell.org