

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Katedra rozvojových a environmentálních studií

BAKALÁRSKA PRÁCA

**Degrowth v kontexte mesta: priestor a občianska
angažovanosť**

Autor: Damián MOCK

Vedúci práce: Doc. Mgr. Miroslav SYROVÁTKA, Ph.D.

Olomouc 2023

Abstrakt

Cieľom teoretickej bakalárskej práce Degrowth v kontexte mesta: priestor a občianska angažovanosť je na základe myšlienok degrowthu aplikovateľných do kontextu miest vytvoriť predstavu, ako by mestá a konkrétne priestor a občianska angažovanosť v nich skrze túto degrowthovú optiku mohli vyzerieť. Zároveň je cieľom zistiť, čo je v mestskom kontexte na základe týchto princípov dôležité, čo by sa malo zmeniť a presadzovať. Hlavná časť práce pojednáva postupne o priestore miest, jeho podobách, dôležitosti a o tom, akú by na základe degrowthových princípov mohol mať podobu, ďalej o problematike občianskej angažovanosti, jej formách, význame a dôležitosti na základe degrowthových predstáv a možnej podobe a na záver je predstavená vízia autora, v ktorej je predstavená idealistická predstava podoby miest v súlade s myšlienkami degrowthu.

Kľúčové slová

degrowth, degrowth v kontexte mesta, priestor, občianska angažovanosť

Abstract

The aim of the theoretical bachelor thesis Degrowth in the urban context: space and civic engagement is to develop an idea of what cities, and specifically space and civic engagement in them, might look like based on ideas of degrowth applicable to the context of cities. At the same time, the aim is to identify what is important in the urban context based on these principles, what should be changed and promoted. The main part of the thesis discusses in turn the urban space, its forms, its importance and what it could look like based on degrowth principles, then the issue of civic engagement, its forms, its meaning and importance based on degrowth ideas and its possible shape, and finally the author's vision is presented, in which an idealistic vision of the shape of cities in accordance with degrowth ideas is presented.

Key Words

degrowth, degrowth in the urban context, space and place, civic engagement

Čestné prehlásenie

Čestne prehlasujem, že som túto prácu vypracoval samostatne a všetky použité zdroje sú riadne citované.

V

dňa

Damián Mock

Pod'akovanie

Touto cestou by som sa chcel poďakovať vedúcemu práce Doc. Mgr. Miroslavovi Syrovátkovi, Ph.D. za ústretovosť, ochotu a pomoc pri vypracovávaní tejto práce.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Akademický rok: 2020/2021

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Damián MOCK**
Osobní číslo: **R19424**
Studijní program: **B0588A330001 Mezinárodní rozvojová a environmentální studia**
Studijní obor: **Mezinárodní rozvojová a environmentální studia**
Téma práce: **Degrowth v kontexte mesta: priestor a občianska angažovanosť**
Zadávací katedra: **Katedra rozvojových a environmentálních studií**

Zásady pro vypracování

Degrowth, teoretický koncept kritizující posadnutost ekonomickým rastom, nadmernú produkciu a spotrebu a presadzujúci spravodlivú, udržateľnú a šťastnú spoločnosť, sa v posledných rokoch dostáva do širšieho povedomia aj v súvislosti s klimatickými hrozbami a narastajúcou nerovnosťou. Cieľom práce je zamerať sa na lokálny aspekt tohto konceptu. Prostredníctvom rešerše, porovnaní a analýzy dostupných akademických zdrojov bude predstavená problematika degrowthu v kontexte mestského prostredia. Prvá časť bude venovaná degrowthovému pohľadu na priestor, plánovanie a organizáciu miest. Druhá časť sa bude zaoberať významom a dôležitou občianskej angažovanosti a participácie formou komunitných projektov a iniciatív vo fungovaní miest.

Rozsah pracovnej zprávy: **10 – 15 tisíc slov**
Rozsah grafických prací: **dle potřeby**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**
Jazyk zpracování: **Slovenština**

Seznam doporučené literatury:

KALLIS, Giorgos et al. Research On Degrowth. *Annual Review of Environment and Resources*. 2018, 43(1), 291-316. Dostupné z: doi:10.1146/annurev-environ-102017-025941
HICKEL, Jason. What does degrowth mean? A few points of clarification. *Globalizations*. 2020, 1-7. Dostupné z: doi:10.1080/14747731.2020.1812222
BUHR, Katarina; ISAKSSON, Karolina; HAGBERT, Pernilla. Local Interpretations of Degrowth-Actors, Arenas and Attempts to Influence Policy. *Sustainability*. 2018, 10(6). Dostupné z: doi:10.3390/su10061899
SAVINI, Federico. Towards an urban degrowth: Habitability, finity and polycentric autonomism. *Environment and Planning A: Economy and Space*. 2021. Dostupné z: doi:10.1177/0308518X20981391
LEHTINEN, Ari Aukusti. Degrowth in city planning. *Fennia – International Journal of Geography*. 2018, 196(1), 43-57. ISSN 1798-5617. Dostupné z: doi:10.11143/fennia.65443
EXNER, Andreas. Scale, place and degrowth: Getting from here to „there“ -on Xue and Vansintjan I. *Housing for Degrowth*. Routledge, 2018, 210-216.
ALEXANDER, Samuel; GLEESON, Brendan. Urban Social Movements and The Degrowth Transition: Towards a Grassroots Theory of Change. *Journal of Australian Political Economy*, 2020, 86: 355-378. Dostupné z: https://www.ppesydney.net/content/uploads/2021/01/18_Alexander-and-Gleeson.pdf

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Miroslav Syrovátka, Ph.D.**
Katedra rozvojových a environmentálních studií

Datum zadání bakalářské práce: **27. dubna 2021**

Termín odevzdání bakalářské práce: **22. dubna 2022**

L.S.

doc. RNDr. Martin Kubala, Ph.D.
děkan

doc. RNDr. Pavel Nováček, CSc.
vedoucí katedry

Obsah

Abstrakt	2
Abstract.....	3
Úvod	9
Ciele a metódy	10
1. Degrowth a degrowth v kontexte mesta.....	12
1.1 Degrowth: východiská a myšlienky	12
1.2 Degrowth v kontexte mesta.....	14
2. Priestor.....	16
2.1 Definícia priestoru	16
2.2 Súčasný stav.....	17
2.3 Mestské plánovanie	17
2.4 Architektúra a stavebné zásahy	19
2.5 Doprava a mobilita	20
2.6 Vzhľad, vizuál a estetika.....	23
2.7 Mestská zeleň a príroda	25
2.8 Príklady	27
3. Občianska angažovanosť.....	31
3.1 Definícia angažovanosti	31
3.2 Súčasný stav.....	31
3.3 Participatívne procesy.....	32
3.4 Komunitné fungovanie.....	34
3.5 Aktivizmus	37
3.6 Príklady	39
4. Vízia autora.....	42
Záver	44
Zoznam literatúry a zdrojov	46

Úvod

Súčasný svet čelí okrem iného stupňujúcim sa negatívnym dopadom klimatických zmien, politickým turbulenciám a populizmu. V spoločnosti prevláda skepticizmus, nedôvera, apatia a nezáujem. Nezáujem o problémy globálne, lokálne a o veci verejné. Častými javmi sú nespokojnosť a absencia pozitívnych vízií a predstáv. Naskytá sa tak otázka či je súčasný spoločenský systém schopný týmto výzvam čeliť a či je v jeho rozmedzí možné dosiahnuť zásadných pozitívnych zmien. V súvislosti s tým sa do povedomia dostáva degrowth, teoretický koncept kritizujúci posadnutosť ekonomickým rastom, nadmernú produkciu a spotrebu a presadzujúci spravodlivú, udržateľnú a šťastnú spoločnosť. Táto práca sa zaoberá práve degrowthom, a to jeho lokálnym aspektom v súvislosti s mestami, ich priestorom a angažovanosťou ich obyvateľov. Existuje už síce pomerne veľké množstvo čiastkových politík a konceptov ako napríklad *15 minútové mesto*, *zelené mesto*, alebo *smart city* ktoré miera na zlepšovanie jednotlivých aspektov života, no jeden ústredný koncept, ktorý by ich zastrešoval, spájal a dopĺňal zatiaľ chýba. A práve tu sa naskytá príležitosť pre myšlienky degrowthu vytvoriť prístup, ktorý by sa nesnažil už existujúcim konceptom konkurovať, ale naopak ich myšlienky využiť, zjednotiť a zastrešiť a doplniť o svoje vlastné.

Ciele a metódy

Cieľom tejto práce je na základe myšlienok degrowthu aplikovateľných do kontextu miest vytvoriť predstavu, ako by mestá a konkrétne priestor a občianska angažovanosť v nich skrze túto degrowthovú optiku mohli vyzerieť. Zároveň je cieľom zistiť, čo je v mestskom kontexte na základe týchto princípov dôležité, čo by sa malo zmeniť a presadzovať. Hlavnou výskumnou otázkou je: *Môže degrowth a jeho princípy slúžiť ako alternatívny prístup k problematike miest a je na jeho základe možné vytvoriť obraz lepších a lepšie fungujúcich miest?*

Prvá kapitola predstavuje degrowth, jeho východiská a myšlienky a pojednáva o degrowthu v kontexte mesta. Je postavená na zozbieraní, porovnaní a analyzovaní dostupných článkov a publikácií či už z odborných vedeckých časopisov a portálov, alebo od rôznych organizácií relevantných pre tému degrowthu a pospájať ich do celistvej kompilácie popisujúcej skúmanú problematiku. Druhá kapitola pojednáva o priestore miest, jeho podobách, dôležitosti a o tom, akú by na základe degrowthových princípov mohol mať podobu. Tretia kapitola podobne pojednáva o problematike občianskej angažovanosti, jej formách, význame a dôležitosti na základe degrowthových predstáv a možnej podobe. Štvrtá a záverečná kapitola je víziou autora, v ktorej je predstavená idealistická predstava podoby miest v súlade s myšlienkami degrowthu. Hlavné kapitoly boli vypracované na základe porovnávania, analýzy a prepájania informácií získaných z dostupných zdrojov a ich doplnenia o vlastné autorove myšlienky, empirické pozorovania, poznatky a postrehy nadobudnuté dlhodobým záujmom o problematiku miest a ich potenciálu. Použité zdroje sú kombináciou odborných článkov získaných predovšetkým z portálu Web of Science a článkov, kníh a publikácií týkajúcich sa predovšetkým degrowthu, urbanizmu a problematiky miest.

Zvoleniu konkrétnej témy práce predchádzala rešerš literatúry týkajúcej sa témy degrowthu. Následne sa na základe preferencií autora a záujmu o danú problematiku špecifikovalo zameranie na degrowth v kontexte mesta a ešte špecifickejšie na priestor a občiansku angažovanosť. Nasledovala fáza rešerše zameraná už na zdroje zaoberajúce sa degrowthom v mestskom kontexte. V týchto zdrojoch boli identifikované relevantné princípy a myšlienky, ktoré by pre priestor a občiansku angažovanosť v mestách mali byť skrze optiku degrowthu smerodajné. Na základe týchto získaných informácií

a autorových poznatkov a pohľadov na problematiku bola prevedená analýza, ktorej výsledkom bol výber nosných oblastí a tém pre jednotlivé podkapitoly. Následne bolo cieľom vytvorenie celistvej predstavy o možných podobách a formách degrowthu súvisiacich s priestorom a občianskou angažovanosťou založenou na princípoch a myšlienkach degrowthu, doplnenou o autorove vlastné postrehy a podnety a podloženou zdrojmi s oblasti urbanizmu a iných relevantných oblastí.

1. Degrowth a degrowth v kontexte mesta

1.1 Degrowth: východiská a myšlienky

Degrowth je hnutie, idea, resp. myšlienkový smer, ktorého ústrednou témou je odklonenie sa od ekonomického rastu a špecifickejšie od hrubého domáceho produktu (ďalej HDP) ako dominantných a smerodajných ukazovateľov, ktorým sa v súčasnej dobe podriaďujú takmer všetky sféry spoločnosti, často na úkor kvality života, ľudských práv či životného prostredia (Latouche, 2012). Súčasne s tým advokuje aj za plánované zníženie spotreby energie a materiálov, spravodlivé prerozdelenie a sústredenie sa na znižovanie nerovností a zvyšovanie kvality života spôsobmi šetrnými k životnému prostrediu (Hickel et al., 2022).

Prvé myšlienky korešpondujúce s naratívom degrowthu je možné datovať do roku 1972, kedy bola publikovaná vplyvná a na svoju dobu revolučná správa Rímskeho klubu *Medze rastu* (angl. *The Limits to Growth*). Jej hlavným záverom bol predpoklad, že Zem so svojimi konečnými zdrojmi pravdepodobne nebude schopná stačiť miere a zväčšujúcim sa nárokom populačného a ekonomického rastu. V podobnom čase bol francúzskym intelektuálom Andréom Gorzom prvýkrát použitý termín *décroissance*, ktorého prekladom sa následne vyvinul termín degrowth (D'Alisa et al., 2016). Hnutie samotné sa však začalo formovať až o niekoľko desiatok rokov neskôr, začiatkom 21. storočia, z francúzskych aktivistických zoskupení bojujúcich proti automobilizmu, reklame a konzumu (Kallis et al., 2018). Myšlienka sa následne rozšírila aj do ostatných krajín západnej Európy a prenikla do médií, publikácií a akademickej sféry. Je témou výskumov a medzinárodných konferencií. Medzi zásadné osobnosti spojené s myšlienkou degrowthu patria akademici Serge Latouche, Giorgos Kallis, Giacomo D'Alisa a ďalší, ktorí sa venujú prevažne témam ekologickej ekonómie a politickej ekológie.

Degrowth ako taký je teda postavený na kritike súčasného konzumného nastavenia sveta a predstáv neobmedzeného ekonomického rastu (D'Alisa et al., 2016), pod ktorých záštitou sa prioritne hľadí na profity a zisky, ignorujú sa sociálne a environmentálne výzvy a problémy a ľudia a príroda sú vnímaní predovšetkým ako nástroje dôležité pre chod a udržanie samotného rastového mechanizmu (Latouche,

2012). Len rast HDP sám o sebe nemusí nutne znamenať zabezpečenie blahobytu a spokojnejšieho a šťastnejšieho života (Kaika et al., 2023). Preukázateľné sú tiež negatívne až deštruktívne dopady tempa a prostriedkov súčasného ekonomického rastu (Kallis, 2022). Emisie oxidu uhličitého a iných plynov spôsobujú globálne otepľovanie, nešetrné zaobchádzanie z odpadmi či pesticídmi a hnojivami spôsobuje znečisťovanie a znehodnocovanie vodných tokov, morí a oceánov ako aj zdrojov pitnej vody, intenzívne drancovanie prírodných zdrojov má zase za dôsledok vymieranie živočíšnych druhov, stratu biodiverzity a eróziu a degradáciu pôd (Liegey & Nelson, 2020). A to je stále len zlomok. Zástancovia ekonomického rastu sa síce pokúšajú prísť s konceptami ako zelený alebo udržateľný rast resp. rozvoj, no tie jednak nedokážu v dohľadnej dobe zaručiť a zabezpečiť dostatočne radikálne zníženie emisií a ďalších negatívnych dopadov (D'Allesandro et al., 2020; Hickel & Kallis, 2020), a jednak je už pojem udržateľnosť kvôli jeho prílišnému používaniu vyprázdnený a vágny (Latouche, 2012).

Popri kritike neobmedzeného ekonomického rastu a spotreby a ich negatívnych dopadov predstavuje degrowth aj niekoľko vlastných nosných ideí. V prvom rade ide o uprednostnenie sociálneho a ekologického well-beingu a o rešpektovanie planetárnych hraníc. V druhom rade ide o zmenu zaužívaných systémov a nastavených mechanizmov, ktoré tieto ľudské a planetárne potreby utláčajú do pozadia (Degrowth.info, n.d.). Víziou je spravodlivá spoločnosť, ktorej určujúcim meradlom nie je HDP, ale zabezpečenie spokojnosti a prosperity všetkých občanov, väčšia rovnoprávnosť a lepšie rozdeľovanie a distribúcia prostriedkov (Hickel, 2021). Ústrednými motívmi sú zdieľanie, spolupráca, starostlivosť a podpora rôznorodosti, ľuďom je umožnené aktívnejšie a vo väčšej miere sa zapájať do demokratických procesov, dôraz sa kladie na lokálne a komunitné projekty a iniciatívy (Hickel et al., 2022). V takejto spoločnosti vymanenej spod vlády konzumu a posadnutosti ekonomickým rastom sa potom naskytuje možnosť žiť spokojnejší, šťastnejší, zmysluplnejší a naplnenejší život, keďže pracovný čas je skrátený a existuje viac príležitostí na sebarealizáciu (Kallis et al., 2018).

Degrowth sa môže javiť ako príliš všeobecná, naivná a ťažko predstaviteľná a realizovateľná utópia. Latouche (Latouche, 2012) na to reaguje a tiež považuje degrowth za utópiu, ale takú, ktorá môže byť zdrojom nádejí a snov. Degrowth má slúžiť najmä ako sieť a platforma pre decentralizované, multidisciplinárne a otvorené diskusie,

debaty a polemiky za účasti akademikov, ekonómov, environmentalistov či aktivistov a politikov, s cieľom hľadať, skúmať a prezentovať možné alternatívy, vniesť ich do pozornosti verejnosti a nabúrať jej zaužívané paradigmy a primäť ju zamyslieť sa (Liegey & Nelson, 2020). Degrowth síce ponúka čiastkové konkrétne riešenia, no možno ešte dôležitejší je ako nástroj na diskusie, predstavy a tvorbu alternatívnych budúcností (Demaria et al., 2013). Silnou stránkou degrowthu je to, že jeho vízie budúcnosti majú pozitívny charakter (Tkadleček, 2019), čo môže v súčasnej kultúre negativity a pesimizmu zapôsobiť.

1.2 Degrowth v kontexte mesta

Degrowth je síce globálna myšlienka, jeho prípadné uskutočnenie ale začína na konkrétnom území (Latouche, 2012). V debatách o možných podobách lepšie fungujúcich a udržateľnejších komunít a spoločností sa často objavujú návrhy malých, sebestačných a uzavretých lokalít, niekedy označovaných ako eko-dediny či eko-komunity. Na týchto návrhoch nie je principiálne nič zlé, no v širšom kontexte nie sú adekvátnou odpoveďou na problémy dnešného sveta, nakoľko nimi nie je možné docieľiť zmeny návykov vo väčšom rozsahu a jedná sa skôr o únik pred zložitejšími riešeniami, navyše často s miernym elitárskym podtextom. Z týchto dôvodov je preto dôležité pre vízie ako degrowth potenciálne zmeny vkladať do už existujúcich priestorov miest a obcí (Savini, 2021b; Cattaneo et al., 2022). V mestách žije v súčasnosti približne 56% svetovej populácie a podiel sa do budúcnosti bude ďalej zväčšovať (The World Bank, n.d.). Mestá však nie sú dôležité len z hľadiska množstva populácie, ktoré ich obýva. Mestá sú centrami kultúry, vzdelania, vedy a výskumu, sídlami inštitúcií a firiem, sú inkubátormi zmien a inovácií, disponujú finančným, ľudským a kultúrnym kapitálom (Varvarousis & Koutrolikou, 2018). Mestá sú taktiež tradične liberálnejšie a otvorenejšie zmenám ako iné časti spoločnosti, čo ich spolu s ich značným vplyvom na celospoločenské názory a návyky robí vhodným miestom pre experimenty a pokusy o implementáciu rôznych konceptov, ako napríklad práve degrowthu. Zároveň sú však mestá miestami rôznych problémov a koncentrácie negatívnych vplyvov na životné prostredie. Podľa Cattanea et al. (2022) má pristupovanie k degrowthu v mestskom kontexte teda tú výhodu, že sa na problémy v konkrétnych územných súvislostiach.

Degrowth slúži ako optika, cez ktorú je možné nazerať na alternatívne prístupy a riešenia. Nakoľko sú jednými z nosných hodnôt degrowthu spravodlivosť a rovnoprávnosť, v kontexte miest sa spomína predovšetkým bývanie, jeho dekomodifikácia a plošná dostupnosť (Nelson, 2019; Khmara & Kronenberg, 2022). Pozornosť sa tiež venuje napríklad alternatívnym možnostiam produkcie a ekonomických vzťahov (Khmara & Kronenberg, 2022), možnostiam mestských satelitov (Alexander & Gleeson, 2018) alebo rôznym hnutiam a zoskupeniam (Alexander & Gleeson, 2020).

2. Priestor

Podľa Krähmera (2022) v degrowthovej literatúre zatiaľ chýba jasná koncepcia priestoru a spôsobov, ako ho využiť. Táto kapitola má za cieľ vytvoriť práve obraz toho, ako by sa mohol priestor miest na základe ideí degrowthu meniť, reorganizovať a vytvárať. Čo sa týka priestoru, hlavnými prístupmi spomínanými v literatúre súvisiacej s degrowthom sú jeho reimaginácia (Latouche, 2012), resp. dekolonizácia imaginácie a predstavivosti týkajúcej sa priestoru (Schneider, 2019). Ďalej sa spomína ponechanie väčšej otvorenosti predstavám o tom, čo by mohlo byť a aký je ideálny stav (Latouche, 2012). Ako hlavné princípy pre degrowth v mestách sa uvádza znovuzískanie miest a priestoru v nich pre ľudí (Exner, 2019), zameranie sa na obývateľnosť, spravodlivosť, napĺňanie ľudských potrieb a ich uprednostňovanie pred ziskom a kvalitu života (Savini, 2021b) a využívanie šetrnejších postupov a prístupov (Xue, 2021).

2.1 Definícia priestoru

Mestský priestor je všetka plocha na území mesta. Mestský verejný priestor je zase možné definovať ako sieť všetkých všeobecne užívateľných plôch (Metropolitný inštitút Bratislavy, 2021a) dopĺňajúcich v mestskej štruktúre zástavbu, tvoriacu kostru mesta a prepojenie jeho jednotlivých častí. Zahŕňa rôzne typológie, od cestných komunikácií, ulíc a parkovísk, cez námestia a parky až po brownfieldy a vágny terén. Líši sa určením, veľkosťou, tvarom a vzhľadom, lokalitou, ale aj vlastníctvom a prístupnosťou. Väčšia časť mestského priestoru je vytváraná s jasným zámerom, je pravidelne udržiavaná a očakáva sa v nej dodržiavanie istých pravidiel, časť mestského priestoru je naopak ponechaná bez priradeného významu a formy, ktoré sa následne postupne formujú spontánne. Dôležitým prvkom je pohyb v jeho najrôznejších podobách, dôsledkom ktorého dochádza ku kontaktu a interakciám.

Podľa Kratochvíla z Ústavu dejín umění Akademie věd (Pučerová & Kratochvíl, 2022) pozostáva verejný priestor z dvoch aspektov - fyzického a sociálneho, teda z fyzickej prístupnosti a zo vzájomnej komunikácie, konfrontácie a interakcie ľudí.

Mestský verejný priestor tak nie je dôležitý len z hľadiska funkcionality, úžitkovosti a estetiky, ale aj z hľadiska tvorby vzťahov k ľuďom, komunite či mestu samotnému.

2.2 Súčasný stav

V súčasnosti sú mestá častokrát nesúrodé zhluky budov, štvrtí a priestorov poznačené rôznymi štýlmi, privatizáciou (Varvarousis & Koutrolikou, 2018), plánovacími smermi či v čase sa meniacimi prístupmi a postupmi, ktorým chýbajú komplexnejšie zastrešujúce vízie a jednotnejšia koncepcia (Xue, 2021). K takémuto stavu prispieva na jednej strane rozdielnosť v záujmoch jednotlivých aktérov a vlastníkov a nesúlad, nekoordinovanosť a obmedzené zdroje a právomoci mestských inštitúcií, na strane druhej k nemu prispieva aj ľahostajnosť a absencia záujmu a vzťahu k miestu samotných obyvateľov. Verejný priestor je považovaný len za akýsi doplnok k budovám, nie za plnohodnotný prvok priamo vplývajúci na kvalitu života. Priestorom sme naučení prechádzať, pohybovať sa v ňom a nie v ňom pobývať a zotrávať.

Problémom je aj ešte stále pretrvávajúce podriaďovanie mestského priestoru a jeho kvality najmä automobilovej doprave a technickej infraštruktúre (IPR Praha, n.d.), čo efektívne bráni implementácii plošných zmien zameraných na zlepšovanie životných podmienok a adaptácie na prebiehajúce klimatické zmeny, nehovoriac o škodlivých dopadoch automobilizmu samotného. Vytváranie funkčných a inkluzívnych priestorov vhodných a bezpečných pre chodcov a cyklistov, ale špecificky aj pre ženy, seniorov, ľudí so zdravotným znevýhodnením či pre mamičky s deťmi a kočíkmi a ich postupné spájanie do logických a na seba nadväzujúcich sietí nie je stále v mestskom plánovaní ústrednou prioritou (UN-Habitat, 2022).

Aspektom, ktorý možno na prvý pohľad nie je až taký dôležitý, no rovnako je v súčasných mestách problematický je estetickosť. Vizuálny smog tvorený neregulovanou zmesou reklamných plôch najrôznejších typov, neudržiavané a zanedbané priestranstvá, rozľahlé parkovacie plochy alebo nedostatok zelene negatívne vplývajú na vnímanie miesta a schopnosť a ochotu vytvoriť si k nemu vzťah.

2.3 Mestské plánovanie

Podľa Ruiz-Alejosa a Pratsa (2021) by malo byť mestské plánovanie súvisiace s degrowthom podmienené schopnosťou efektívne a prioritne reagovať

na environmentálne a sociálne problémy. Podľa logiky degrowthu by sa mal tiež rozvoj miest realizovať takým spôsobom, ktorý zlepšuje ekologické podmienky, značne znižuje množstvo potrebnej energie a zdrojov a je uskutočňovaný spravodlivou formou. Hlavnou úlohou miest v oblasti mestského plánovania je optimalizovanie využitia budov a priestorov (Lwasa et al., 2022). Pre zjednodušenie a zosúladenie plánovacích procesov je dôležité vytvoriť prepracované, komplexné a záväzné územné plány a zonácie, na základe ktorých sa mestá budú rozvíjať a upravovať, no zároveň by podľa Saviniho (2021b) mali v degrowthovom ponímaní slúžiť skôr ako akýsi kompas na určenie celkového charakteru, kvalít, vzťahov a potrieb lokality, než len ako nástroj na kategorizáciu. V mestskom plánovaní, ktoré je v súlade s degrowthom je na jednej strane potrebné mestá zahusťovať, využívať nevyužitú plochu a snažiť sa predchádzať vzniku sídelnej kaše (Xue, 2021), na strane druhej je však potrebné zachovať dostatočné množstvá zelených plôch a využiteľného verejného priestoru (Marchigiani & Bonfantini, 2022). Okrem zvýšenia hustoty zástavby je zároveň pre degrowthový prístup potrebné docieľiť takých miest, ktoré sú polycentrické a skladajú sa z polyfunkčných štvrtí. To je dôležité nielen z hľadiska dynamickosti a množstva interakcií a aktivity v danej lokalite, ale aj z hľadiska celkového zníženia nutnosti dochádzať za zamestnaním, vzdelaním či službami veľkej vzdialenosti (Xue, 2021). Toto skrátenie nutných vzdialeností a s tým súvisiace menšie množstvo nutných presunov sa následne premieta do zníženia používania automobilu na obyvateľa, s čím súvisí čiastkové zníženie emisií skleníkových plynov (Jaramillo et al., 2022).

Na základe toho, čo degrowth predstavuje a reprezentuje by verejný priestor mohol byť vytváraný a pretváraný na niekoľkých nosných princípoch. Prvým je inkluzivita, čo znamená spravodlivo a rovnomerne rozmiestnené priestory dostupné a plnohodnotne využiteľné pre všetkých občanov, s dôrazom kladeným na bezbariérovosť. Druhým je priestupnosť, teda minimalizovanie množstva bariér obmedzujúcich plynulosť pohybu. Tretím pilierom je vytváranie takých priestorov, ktoré svojou kvalitou (zeleň, vzhľad, mobiliár) a funkčnosťou podnecujú pobývanie v priestore, sociálne interakcie a spontánne a neformálne aktivity. Štvrtým pilierom je uspôsobovanie verejných priestorov na odolnosť voči dopadom klimatických zmien a extrémnych výkyvov počasia.

Pokiaľ ide o degrowthový prístup, mestá, teda komunálni politici a mestské organizácie a inštitúcie, by mali konať s ohľadom predovšetkým na obývateľnosť a kvalitu života (Savini, 2021b). Súčasne by sa mohli riadiť aj už existujúcimi urbanistickými princípmi ako napr. *mestá pre ľudí* (Metropolitný inštitút Bratislavy, 2022) a *mestský priestor v ľudskej mierke* (Harrouk, 2020), ktoré spopularizoval architekt Jan Gehl. Na riešenie a realizáciu komplexných výziev a projektov je však dôležitá aj kooperácia, snaha o kompromisy a vzájomná koordinácia s developermi, odbornou verejnosťou a občanmi. Do projektov a plánovania by mali taktiež byť vo väčšej miere prizývaní urbanisti, krajinní architekti, sociológovia, environmentalisti a v neposlednom rade rôzne komunitné iniciatívy (Kaika et al., 2023). Vzniknúť by tak mohla plodná platforma založená na predstavách o možných a lepších alternatívach a budúcnostiach a na snahe o dosiahnutie stavu v súlade s degrowthovými hodnotami týkajúcimi sa rešpektovania environmentálnych limitov, zabezpečenia sociálnej spravodlivosti a uspokojenia ľudských potrieb (Xue, 2021). Mestá by takisto mohli disponovať manuálmi a štandardmi, ktoré definujú funkčnú a estetickú stránku zásahov do verejného priestoru. Mestské podniky by sa takýmito pravidlami riadili automaticky, pri súkromných aktéroch by sa mesto malo pokúšať o dohodu, prípadne by mohlo zvýhodňovať tých, ktorí budú ochotní ich dodržiavať, nakoľko nariaďovanie a následné vymáhanie sa nejaví ako priveľmi efektívne. Vo vzťahu k verejnému priestoru by tiež mohli v mestách fungovať isté oddelenia detailov a rýchlych nenákladných zásahov, ktoré by mali legislatívne umožnené priamo a bez zbytočných byrokratických procesov reagovať na vzniknuté nedostatky.

2.4 Architektúra a stavebné zásahy

Čo sa týka výstavby a stavebných zásahov, mala by sa redukovať nová výstavba „na zelenej lúke“ a rozširovanie mestskej zástavby do krajiny. Naopak, degrowthový prístup by mal znamenať vytvorenie istých limitov a prioritnú regeneráciu brownfieldov a nevyužívaných plôch (Savini, 2021b). Tie by mali mohli predovšetkým podrobne zmapovať a vytvoriť verejne dostupný fond s ich zoznamom, vlastníkmi a možnosťami využitia. Takisto by bolo vhodné mestské pozemky prednostne prenajímať a obmedziť ich odpredaj do súkromných rúk. To platí tiež pre budovy vo verejnom vlastníctve. Ak to podmienky dovoľujú, mal by sa zastávať princíp *nepredať, ale zveľadiť*, ku ktorému

môžu dopomôcť rôzne komunitné projekty a financovania (Sidorová et al., 2020). Degrowthový prístup by tak nemal znamenať ani tak zmenu množstva výstavby, ako jej spôsobov (Kekel, 2021).

Stavebný odpad tvorí v Európskej únii viac ako dve tretiny všetkého odpadu (European Commission, n.d.). Výroba stavebných materiálov je energeticky a emisne náročná, len výroba cementu tvorí 6 % globálnych emisií oxidu uhličitého (World Economic Forum, 2022). Betón je druhý najviac spotrebúvaný materiál na svete (Venditti, 2021). Búranie a demolácia by sa preto mala obmedziť len na plochy a budovy ťažko využiteľné a revitalizovateľné. Je potrebné uprednostňovať také stavebné prístupy, ktoré v súlade s degrowthom spotrebúvajú menšie množstvo energie a materiálov, ako práve betónu, a produkujú minimum odpadu (Frearson, 2019). Zároveň by mali tieto prístupy zahŕňať recykláciu materiálov (De Castro Mazarro et al., 2023). Takým prístupom je tzv. *adaptive reuse*, ktorý je založený na prestavbe budov a ich konverzii na nové funkcie. Nejedná sa tak len o rekonštrukciu, ale o celkovú transformáciu budov a ich adaptáciu na nové využitie, často od toho pôvodného diametrálne odlišné (Tam & Hao, 2019). Nemusí sa jednať len o veľké nákladné projekty, ale aj o relatívne lacné a dočasné zásahy, ktoré umožnia budovu po dobu hľadania a prípravy komplexného riešenia dočasne využívať.

Okrem zmeny prístupu by bolo pre architektúru a stavebné zásahy založené na princípoch degrowthu potrebné doceliť aj legislatívnych zmien. V prvom rade by malo ísť o zrušenie parkovacích miním, ktoré limitujú potenciálnu výstavbu na menších plochách v centrách miest (CIVITAS, 2020). V druhom rade by malo ísť o podporu využívania alternatívnych a recyklovaných stavebných materiálov (Cabeza et al., 2022; Frearson, 2019). Potrebné by tiež bolo vytvoriť pravidlá a viesť dialóg so súkromnými aktérmi tak, aby vznikali developerské projekty prepojené s okolím a verejným priestorom a aby sa upustilo od budovania tzv. *gated communities*, ktoré mestský priestor fragmentujú a znižujú jeho priechodnosť.

2.5 Doprava a mobilita

V mestách, v ktorých sa hlavnou prioritou stane kvalita života a šetrnosť k životnému prostrediu, musí dôjsť v oblasti dopravy a mobility k celkovej reforme, reorganizácii a zmene štruktúry a predovšetkým ku zníženiu objemu individuálnej

automobilovej dopravy, na čom sa zhodnú viacerí autori zaoberajúci sa degrowthom (Khmara & Kronenberg, 2022; Savini et al., 2022). Cieľom je vybudovať bezpečný a plynulý multimodálny systém, ktorý je založený na preferovaní aktívnych a zdieľaných foriem (City of Vienna, 2015a), ktoré sú najefektívnejšie, najšetrnejšie k životnému prostrediu a zároveň menej náročné na priestor a opotrebovávanie infraštruktúry (Jaramillo et al., 2022). V takom systéme korešpondujúcom s princípmi degrowthu by teda mali byť uprednostňované aktívne a zdieľané formy dopravy (Cattaneo et al., 2022). Na prvom mieste pomyselného rebríčka by tak mohli byť chodci, na druhom cyklisti, na treťom verejná doprava a záchranné a bezpečnostné zložky, na štvrtom taxi služby a zásobovanie, na piatom osobná automobilová doprava obyvateľov mesta a ešte ďalej ostatné, najmä tranzitné formy.

Chodci by mali na pomyselnom rebríčku prioritizácie foriem mobility zaujímať prvé miesto z niekoľkých dôvodov. Za prvé je to najekologickejšia forma pohybu (Cattaneo et al., 2022). Za druhé je to forma najekonomickejšia z hľadiska financií potrebných na výstavbu a údržbu infraštruktúry. Za ďalšie má zdravotné benefity, vedie k sociálnym interakciám a väčšiemu záujmu o okolitý priestor, tým pádom aj o mesto samotné (Jaramillo et al., 2022). Viac chodcov pohybujúcich sa priestorom môže tiež znamenať zníženú mieru kriminality (Steuteville, 2021) a zvýšenie profitov pre lokálne podniky (Baobeid et al., 2021). Kvalitná infraštruktúra pre chodcov pozostáva zo širokých chodníkov, bezbariérových prechodov a prístupov umožňujúcich pohodlný pohyb pre osoby staršie, imobilné a pre rodičov s kočíkmi a osvetlených cestných prechodov. Dôležité je tiež napojenie na okolitý verejný priestor, zastávky verejnej dopravy a spájanie všetkých mestských funkcií. Svoju rolu hrá reakčný dizajn, teda dostavba prepojení na tých miestach, kde predtým chýbali, no chodci sa nimi spontánne pohybujú. V centrách miest by mali vo väčšej miere vznikať prepojené pešie zóny. V častiach mesta s frekventovanými cestnými komunikáciami a vyššími povolenými rýchlosťami by mali byť chodci od iných foriem dopravy bezpečne oddelení. V centrách a rezidenčných zónach môžu byť naopak priestory organizované tak, že ich na jednej úrovni vzájomne sa rešpektujúc využívajú a zdieľajú viaceré formy dopravy zároveň (City of Vienna, 2015a).

Cyklistika ako spôsob dopravy je takisto dôležitá z podobných dôvodov ako ten peší, navyše umožňuje pohodlnejšie absolvovať väčšie vzdialenosti a prepájať

vzdialenejšie časti miest. Ako pripomínajú Khmara a Kronenberg (2022), z hľadiska bezpečnosti a plynulosti však vyžaduje samostatnú a špecifickú infraštruktúru. V ideálnom prípade by mali byť cyklistické trasy fyzicky oddelené od cestnej premávky, či už zeleňou, zábranami alebo obrubníkmi, v tom menej ideálnom by aspoň mali mať formu výrazne vizuálne oddeleného cestného pruhu (Adriazola-Steil et al., 2021). Cyklotrasy by mali mať hladký povrch s minimom nerovností, ktorý zároveň pri nepriaznivých poveternostných podmienkach nezvyšuje riziko šmyku. Zásadné pre plynulosť pohybu a predchádzanie konfliktom a kolíziám je dobre viditeľné vertikálne a horizontálne značenie. Potrebnou súčasťou rozvinutej cyklistickej mobility je aj dostupnosť zdieľaných bicyklov a dostatočné množstvo logicky umiestnených stojanov a parkovacích prístreškov, vhodne doplnených o prvky ako servisné stanice. Ideálne lokality pre umiestnenie nosných cyklotrás, akýchsi hlavných ťahov, ktoré sú minimálne prerušované a je možné sa po nich pohybovať vyššou rýchlosťou sú už existujúce línie v priestore mesta, teda vodné toky, pásy zelene alebo železničné trate.

Zmeny vo verejnej doprave by sa mali týkať predovšetkým optimalizácie jej siete (City of Copenhagen, n.d.), teda vytváranie liniek tak, aby sa zredukovala nutnosť prestupovať a aby premávalo dostatočné množstvo spojov v krátkych časových intervaloch. Vhodne by sa mali kombinovať módy koľajové s autobusmi a trolejbusmi. V rezidenčných zónach a centrách miest môže verejná doprava zdieľať priestor s inými formami (City of Vienna, 2015a), na širších hlavných cestách by mali mať autobusy vyhradené vlastné pruhy, využiteľné tiež záchrannými a bezpečnostnými zložkami. Na týchto komunikáciách by sa mali používať vhodné typy povrchov, ktoré pomôžu s odhlučnením premávky (Metropolitný inštitút Bratislavy, 2021a). Zastávky by mali byť dostatočne veľké, bezbariérové, s prehľadným informačným systémom a zastrešené.

Automobilová doprava a jej intenzita patria medzi najpálčivejšie problémy väčšiny miest a preto by skrze princípy degrowthu potrebné dospieť k jej obmedzeniu (Cattaneo et al., 2022). Automobilizmus spôsobuje hlukové znečistenie, produkuje emisie, je signifikantnou príčinou vážnych zranení a úmrtí, uvoľňuje prach a mikroplasty z pneumatík. Znefunkčuje dopravný systém mesta a jeho plynulosť (Röth, 2022). Tieto problémy sú umocnené tým, že automobil v dnešnej konzumnej, spohodlnenej a vysoko individualizovanej spoločnosti pre mnohých ľudí znamená niečo nedotknuteľné

(Sovacool & Axsen, 2018) a preto snahy o obmedzenie a redukciu automobilizmu vyvolávajú vášne a takmer znemožňujú konštruktívnu verejnú diskusiu. V optimálnom prípade by si ľudia pri konfrontovaní faktami a štúdiami uvedomili sami, že menej áut v mestách rovná sa kvalitnejší život pre všetkých, a v kombinácii so zlepšením a zatraktívením iných možností mobility by len minimálne pociťovali potrebu po osobnom automobile siahnuť (Khmara & Kronenberg, 2022). Realita je však taká, že bez obmedzení, zákazov a nariadení sa mestá neobídu. Tie by sa mali týkať predovšetkým centier miest. Do týchto lokalít by mal byť obmedzený vjazd a ešte vo väčšej miere obmedzený prejazd, čo už prevádzkuje napr. Amsterdam (City of Amsterdam, n.d.). Ceny parkovného by mali byť zvýšené tak, aby reflektovali reálne náklady a dopady (Ostermeijer et al., 2019). V centrách a takisto aj v rezidenčných zónach by mali byť zavedené rýchlostné limity a jednosmerné ulice. Takéto zóny s limitom 30 km/h sú už zavedené napríklad v Bruseli, Helsinkách alebo v Grenobli (City 30, n.d.) a majú merateľné pozitívne dopady (Röth, 2022). Samostatnou kapitolou je porušovanie dopravných predpisov. Nelegálne parkovanie sa napríklad v centre Prahy absolútne vymklo spod kontroly (Vodrážka, 2023). Pokiaľ nedôjde k zmene v správaní a mentálnom nastavení voči spoločenským dohodám, vlastnému mestu a spoluobčanom, budú mestá musieť nájsť spôsob, ako kontrolu priestupkov, vymáhanie pokút a dodržiavanie predpisov efektívnejšie zabezpečiť.

2.6 Vzhľad, vizuál a estetika

Verejný priestor je dynamický, mení sa a vyvíja a na to by malo byť myslené aj pri jeho tvorbe a úpravách. Tie by mali na základe princípov degrowthu cieľiť predovšetkým na jeho ľahkú využiteľnosť a prispôbenie potrebám ľudí. Navyše poskytuje unikátnu možnosť experimentovať a nechať na užívateľoch miesta samotného, aby si zvolili spôsoby jeho používania a následne ho podľa toho doplniť alebo dotvoriť. Tiež je možné vzhľad alebo funkciu meniť, používať dočasné ľahko odstrániteľné a nenákladné riešenia na transformáciu a regeneráciu prázdnych plôch. Kľúčovými pre verejný priestor nie sú len funkčnosť, priestupnosť a bezpečnosť, ale aj estetika. Vizuálne atraktívny priestor vzbudzuje ochotu tráviť v priestore čas a priťahuje viac ľudí, čo umocňuje pocit živého mesta a pocit bezpečia. Pozitívne vplýva aj na vnímanie lokality, budovanie vzťahu k miestu na náladu. Verejné priestory ako také

si vyžadujú dôkladnú a takmer nepretržitú údržbu zo strany mesta, čo je síce nákladné, no to, či sa tak koná alebo nie má zásadný dopad na kvalitu verejného priestoru a na dojem, ktorý na ľudí vytvára.

Čo robí verejný priestor zaujímavým a atraktívnym je jeho vizuálna rôznorodosť a unikátnosť, ktorá je dôležitá najmä pri verejnom priestore plošnej formy, teda pri námestiach a rôznych nádvořiach a priestranstvách. Naopak, v prípade líniových priestorov ako chodníky a ulice, informačných a reklamných plochách a taktiež mestského mobiliára mestám pomáha vytvoriť za pomoci odborníkov jednotlivé manuály a štandardy, podľa ktorých sa následne rýchlejšie a v unifikovanom dizajne utvára verejný priestor a prvky v ňom umiestnené (Metropolitný inštitút Bratislavy, 2021a).

Kvalitný verejný priestor by mal obsahovať minimum nadbytočných elementov, ktoré by limitovali pohyb alebo narúšali estetický dojem. Zároveň by však mal obsahovať základné prvky mestského mobiliára, predovšetkým lavičky a iné plochy na sedenie, stojany na bicykle, odpadkové koše s možnosťou separácie odpadu, informačné plochy a značky a pomerne málo rozšírené zdroje pitnej vody. Týchto prvkov by mal byť dostatočný počet a mali by byť pohodlné a príjemné na používanie. Pri vytváraní a umiestňovaní plôch na sedenie by sa malo vyhnúť princípom tzv. *nehostinnej architektúry*, namierenej najmä proti ľuďom bez domova, no s negatívnym vplyvom na celkový vzhľad a využiteľnosť verejného priestoru.

Medzi ďalšie vizuálne aspekty patria rôzne vertikálne plochy, ktorých úlohou je komunikovať informáciu do priestoru. Predovšetkým reklamné plochy si vyžadujú reguláciu a pokiaľ sú umiestnené nelegálne, tak aj nekompromisné odstraňovanie, čo v súvislosti s kritikou súčasného stavu a degrowthom spomína už Latouche (2012). Reklamné plochy v priestore ako napr. citylighty a billboardy by sa mali minimalizovať a pravidlá pre reklamné plochy jednotlivých prevádzok nastaviť tak, aby mohli vyniknúť samotné budovy, ich architektonické kvality a aby parter nepredstavoval nesúrodý mix najrôznejších cedúľ, bannerov, polepov a vývesiek. Tvorbe vizuálne neinvazívneho a živého parteru dopomáha presah prevádzok do verejného priestoru. Ten by mal mať podobu stolov a stoličiek umiestnených priamo na dlažbu (pokiaľ to sklon umožňuje) a nie podobu rôznych konštrukcií letných záhrad, ktorými si majitelia verejný priestor privatizujú, a ktoré oddeľujú ľudí navzájom a narúšajú dynamiku danej lokality. Dôležité

je tiež verejné osvetlenie, ktoré by malo byť umiestňované tak, aby zvyšovalo pocit bezpečia a zároveň takou formou, aby zbytočne neprispievalo ku svetelnému smogu. V mestskom priestore by sa tiež malo obmedziť používanie asfaltu ako povrchu chodníkov a plôch. Ten je vhodný na cestné komunikácie a cyklochodníky mimo centrá miest. Nahrádzať by sa mal vhodnou dlažbou, ktorá v letných horúcich obdobiach do takej miery nekumuluje a nesála teplo, a ktorú je v prípade potreby stavebného zásahu možné rozobrať a opätovne poskladať a nevzniká tak nevábna mozaika asfaltových záplat rôznych tvarov, veľkostí a odtieňov, ktorá estetickosti rozhodne nepridáva.

Relatívne prehliadanou témou je umenie vo verejnom priestore. Umenie dokáže verejný priestor esteticky obohatiť, oživiť, skultúrniť, ozvláštniť, poľudštiť a spestriť. Fyzicky a symbolicky tiež konkrétny priestor dotvára a posilňuje jeho identitu (IPR Praha, 2018), drammatizuje ho (Václavová, 2022). Môže sa jednať o umiestnenie sôch, plastík alebo iných umeleckých inštalácií. Takisto môže ísť o street art alebo murálne maľby, ktoré dokážu transformovať veľké nevyužitú alebo fádne vertikálne plochy. Formou mestského umenia je tiež práca s tvarmi a farbami priamo na povrchu verejných priestorov, ktorej výsledkom sú unikátne živé miesta, ktoré v porovnaní s tradične, hoci kvalitnými, no jednotvárnymi priestormi pôsobia energetickejšie a útulnejšie. Práve takéto farebné plochy spolu so zeleňou sprostredkujú príjemnejší zážitok a zintenzívňujú priestorové vnímanie a ostražitosť (Batistatou et al., 2022). Zaujímavou formou umenia sú aj projekty a intervencie, ktoré poukazujú na problémy a nedostatky konkrétnych miest a lokalít, spochybňujú status quo a vyzývajú k zamysleniu a zmene pohľadu a môžu viesť k zvýšeniu pozornosti a záujmu verejnosti a následným riešeniam (Václavová, 2022). K živým a pulzujúcim verejným priestorom okrem statických foriem umenia prispievajú, a väčšou mierou, formy dynamické a performatívne. Formálne alebo neformálne predstavenia, vystúpenia či koncerty pobývanie vo verejnom priestore spríjemňujú a miestu samotnému dodávajú charakter a ďalší rozmer.

2.7 Mestská zeleň a príroda

Mestská zeleň môže mať mnoho podôb a foriem a dlhodobo sa považuje za neoddeliteľnú súčasť kvalitného verejného priestoru. Parky, lesoparky, záhrady, arboréta, stromoradia, trávniky, solitérne stromy, cintoríny a pod. Všetky tieto formy

majú v mestskom priestore svoje miesto a význam a dotvárajú kolorit samotného mesta. Dostupné zelené plochy sú pre degrowth v mestách dôležitým prvkom (Lehtinen, 2018), rovnako ako prinavrátanie mestských vodných tokov a priestoru prírode (De Castro Mazarro et al., 2023). S pociťovaním dopadov klimatických zmien, s uvedomovaním si množstva znečistenia a zároveň s transformáciou prístupov k mestu a ich obyvateľom a kladením stále väčšieho dôrazu na vytváranie podmienok pre kvalitný život však naberajú na dôležitosť a venuje sa im väčšia pozornosť (Gómez-Baggethun & Barton, 2013). Zeleň by mala tvoriť akúsi spravodlivo rozdistribuovanú (Wolch et al., 2014; García-Lamarca et al., 2022) a dostupnú mozaiku prírody v meste.

Mestá samé o sebe sú teplotné ostrovy a tie ešte môžu byť lokálne zintenzívnené v závislosti od typu zástavby a povrchov (Arnfield, 2003). Teplotné extrémny a vlny horúčav pomáha zmierňovať práve kvalitná zeleň, ktorá prispieva k termoregulácii prostredia znižovaním teploty, zvlhčovaním vzduchu. Môže tiež poskytovať tieň a spolu tak vytvára príjemnejšiu mikroklimu (Bowler et al., 2010). Zeleň zároveň slúži ako zachytávač jednak prachu a znečistenia z ovzdušia, a jednak zrážok (Fineschi & Loreto, 2020). Okrem toho má zeleň v meste aj preukázateľne pozitívny vplyv na fyzické a mentálne zdravie. Pomáha uvoľňovať stres, podporuje sociálne interakcie a jej väčšie plochy sú atraktívne pre pohyb a relax (WHO Europe, 2016). Blízkosť a dostatočné množstvo zelených plôch zvyšuje kvalitatívnu hodnotu a lukrativnosť okolitých lokalít (City of Vienna, 2015b). Pešie trasy lemované pásmi zelene môžu pozitívne vplývať na množstvo chodcov (Saelens et al., 2003) a ich dojmy a zážitky. Zeleň tiež môže slúžiť ako alternatívny prvok členenia a oddeľovania priestoru náhradou napr. za múry alebo zábradlia.

V prvom rade by sa mala udržiavať a skvalitňovať už existujúca zeleň, v druhom rade by sa malo vytvárať čo najviac zelene novej. Tam kde to je možné by sa mali budovať parky a vysádzať stromy a stromoradia, tam, kde to nedostatok miesta a inžinierske siete nedovoľujú by sa mali osádzať iné druhy rastlín alebo samostatné stromy v kvetináčoch. Prioritným faktorom pri výbere drevín by mala byť dostatočná veľkosť a otvorenosť koruny, odolnosť a vhodnosť do lokálneho podnebia. Zároveň by sa mali vysádzať rôzne druhy stromov, čo zvýši odolnosť voči nákazám a škodcom. V istých plochách by mohlo byť zaujímavé vysádzať ovocné stromy a kry, ktoré prinášajú pridanú hodnotu v podobe plodov a tvoria tzv. *edible landscape* (Stoltz & Schaffer, 2018).

Vysádzať by sa mali tiež zmesi rôznorodých rastlín, najmä v líniových plochách pozdĺž budov a komunikácií. Trávniky by sa mohli s väčšou časťou nahradiť atraktívnejšími a rozmanitejšími mestskými lúkami (Southon et al., 2017). Tým sa predíde sterilite a jednotvárnosti, a zároveň potrebe častého kosenia. Potreba kosenia by sa mala znížiť, zvýšiť by sa naopak mala celková starostlivosť a údržba zelene. Štandardné zelené plochy sa vo vyhovujúcich miestach môžu dopĺňať vertikálnymi záhradami, popínavými rastlinami alebo zelenými strechami.

Mestá by si tiež mali vysporiadať svoj vzťah k vode. Existujúce vodné plochy a toky by mali byť prístupné a vhodným spôsobom sprístupnené, nakoľko sú ich brehy špecifickým a atraktívnym verejným priestorom pobytového a relaxačného charakteru obzvlášť v teplých mesiacoch (IPR Praha, 2014). V parkoch a lesoparkoch by sa mali vybudovať jazierka, ktoré spríjemňujú prostredie, slúžia ako pitný zdroj pre živočíchy a pri správnom dizajne môžu mať aj retenčnú funkciu. Práve schopnosť efektívne zadržiavať vodu je jedným z pilierov budovania miest odolných voči dopadom klimatických zmien (O'Donnell et al., 2021). Modro zelená infraštruktúra pozostávajúca z priepustných povrchov, vsakovacích plôch, dažďových záhrad či podzemných retenčných nádrží pomáha zjednodušiť údržbu zelene v obdobiach sucha a zlepšiť pripravenosť miest na prívaleové dažde (Sýkorová et al., 2021).

Dnešná kultúrna krajina v okolí ľudských obydľí je intenzívnym obhospodarovaním značne zdegradovaná a neposkytuje dostatok vhodných prostredí a útočísk pre živočíchy, časť z nich tak migruje do miest (Juříčková, & Storch, 2021). Práve v plochách zelene by sa na tento fenomén malo myslieť a navrhovať a upravovať ich tak, aby podporovali biodiverzitu a slúžili ako fungujúce ekosystémy, refúgiá a biokoridory prepojené navzájom a s okolitou krajinou (City of Vienna, 2015b). Z hľadiska prírody sú v meste zaujímavé plochy vágneho terénu, teda miesta pozbavené funkcie alebo miesta čakajúce na využitie, v ktorých prebieha nerušená sukcesia a tvoria akúsi novú „divočinu“ (Popkin, 2022).

2.8 Príklady

Existujú projekty, ktorých cieľom je transformovať verejný priestor, zmeniť jeho využívanie, a prispieť k zlepšeniu kvality života v súlade s princípmi degrowthu. Vybrané boli tri takéto projekty, ktoré sa líšia rozsahom a spôsobom realizácie, no môžu

predstavovať príklady toho, ako by sa k verejným priestorom skrze optiku degrowthu mohlo pristupovať.

Superbloky, Barcelona

Kvalitné a pestré verejné priestranstvá, bezpečné ulice a susedstvá s menším množstvom hluku a znečistenia je možné vytvoriť aj bez megalomanských projektov, mohutných stavebných zásahov, zdĺhavých konaní či veľkých finančných injekcií. To je prípad katalánskej metropoly Barcelona, ktorá realizuje tzv. superbloky.

Superbloky sú inovatívnou transformačnou urbanistickou stratégiou, ktorej cieľom je vytvoriť štvrte prioritizujúce obyvateľov (Eggimann, 2022), nie automobilovú dopravu. Superbloky tvoria bunky v mestskej sieti pozostávajúce z deviatich blokov v tvare štvorca 3 x 3. Bežná premávka je ponechaná len na vonkajších obvodových uliciach s maximálnou rýchlosťou 50 km/h, naopak, do jednosmerných vnútorných ulíc majú vjazd povolení iba rezidenti, zásobovanie a poskytovatelia služieb, vozidlám nie je umožnené prejsť skrz superblok z jednej strany na druhú a rýchlosť je limitovaná na 10 km/h (Palenzuela, 2021). Táto redukcia dopravy vytvára v meste ostrovy, ktoré sú bezpečnejšie a tichšie, uprednostňované sú v nich záujmy a potreby obyvateľov a otvárajú priestor tvorbe kvalitných verejných priestranstiev. Barcelona tento koncept predstavila v roku 2016 (O'Sullivan, 2020) a celkovo takto plánuje zrealizovať na území mesta 503 superblokov (Burgen, 2020). Prostredie superblokov sa stáva príjemnejším a bezpečnejším miestom na život a pohyb, znižuje riziko nehôd a dopadov znečistenia, podľa Muellerovej et al. (2020) by sa dokonca pri zrealizovaní všetkých plánovaných superblokov mohlo predísť až 667 predčasným úmrtiam ročne. Podľa Palenzuelu (2021) priestory, ktoré vznikli zúžením cestných komunikácií, podporujú a zjednodušujú mobilitu chodcov a cyklistov, umožňujú výsadbu alebo umiestnenie zelene a vytvárajú verejné priestranstvá, ktoré sa dotvorením pomocou mobiliára, zmien povrchov a ďalších zásahov stávajú ústrednými a vitálnymi centrami jednotlivých štvrtí. Takto zrealizované superbloky jednak redukujú už spomínané znečistenie a hluk, a zároveň redukujú teploty, čím sa predchádza tvorbe tepelných ostrovov. Superbloky taktiež predstavujú balans medzi rýchlo realizovateľnými zásahmi taktického urbanizmu, ktorých snahou je doceliť zmeny vzorcov správania sa a pohybu ľudí v priestore a komplexnejším zásahmi plánovanými mestskými inštitúciami v spolupráci

s obyvateľmi. Ďalšími benefitmi sú podľa jedného z tvorcov projektu Salvadora Ruedu viacúčelnosť priestranstiev, kde je možné organizovať podujatia, jarmoky a trhy, väčšia interakcia ľudí posilňujúca vzťahy a solidaritu, a celkovo zlepšená kvalita života (Kamio & Shirai, 2020).

Kanál Catharijnesingel, Utrecht

Pokiaľ je prioritou mesta plánovanie zamerané na chodcov, zeleň a vizuálnu kvalitu, je možné pristúpiť aj k radikálnejším a komplexnejším transformáciám. V prípade holandského Utrechtu ide o obnovu kanála Catharijnesingel, o nahradenie cestnej komunikácie vodnou plochou, ktorá na mieste existovala už predtým (Public Space, 2020). Novovzniknuté prostredie vodného kanála lemovaného parkom a infraštruktúrou pre peších tvorí atraktívne územie vhodné k rekreácii či športu. Vodná plocha je vhodná na plavbu, zároveň je základom lokálneho ekosystému a takisto má význam pri ochladzovaní okolia. Ten majú aj pásy zelene tvorené rôznymi druhmi stromov a brehových porastov. Celá lokalita je tak oblasťou príjemnou pre obyvateľov a vhodnou pre rozvoj mestskej biodiverzity (OKRA, n.d.).

V roku 2022 bola tomuto projektu udelená Európska cena za mestský verejný priestor. Porota projekt zhodnotila ako príkladný a dôležitý model, ktorý spája pešiu infraštruktúru, zeleň, prírodné prvky a kultúrne dedičstvo do kvalitného verejného priestoru, ktorý zlepšuje kvalitu života a je prvkom adaptácie miest na klimatické zmeny (Public Space, 2020).

Podchod Vltavská, Praha

Projekt mestskej časti Praha 7 ukazuje, ako je možné revitalizovať hluché, tmavé a odpudivé priestory podchodu. Z miesta, ktoré bolo pôvodne určené len na presun z bodu A do bodu B popod frekventovanú cestu a bolo už dlhší čas v nevyhovujúcom stave, sa stal atraktívny mestský priestor, ktorý podnecuje stretávanie a pobývanie (U/U Studio, n.d.). Z miesta, ktorému sa ľudia radšej vyhli sa stalo miesto, ktoré ľudia aktívne vyhľadávajú.

Nejednalo sa pritom o nejako technicky či stavebne náročný projekt. Priestory boli vyčistené, vymenil sa povrch, zlepšilo osvetlenie, steny boli nanovo a farebne vymaľované a inštalovalo sa tam niekoľko nových priestorových prvkov (Designboom, 2021). Celý priestor bol navrhnutý tak, aby v ňom bolo možné príjemne pobývať

a aktívne tráviť čas. Myslelo sa predovšetkým na jazdcov na skateboardoch a bmx, pre ktorých bolo do priestoru umiestnených niekoľko prekážok. Priestor je hodnotný aj z hľadiska toho, že je bezbariérový, voľne dostupný, nepretržite osvetlený a jeho časť je chránená pred vplyvmi počasia (E-architect, 2021). Práve takýchto priestorov najmä pre mladých ľudí, kde je možné tráviť čas bezplatne a za každého počasia v mestách nie je dostatok. Celý priestor a okolité priestranstvo tak nielen našli nové využitie, ale zároveň pôsobia živšie, atraktívnejšie a bezpečnejšie.

3. Občianska angažovanosť

Táto kapitola sa venuje formám a dôležitosti občianskej angažovanosti v mestskom prostredí a ich spojitosti s princípmi degrowthu. Čo sa týka angažovanosti, hlavnými motívmi vychádzajúcimi z literatúry súvisiacej s degrowthom sú formy lokálnych demokracií a komunít (Savini, 2021b), organizovanie sa (Cunico et al., 2022), zapájanie sa do procesov (Olsen et al., 2019), konvivialita a podieľanie sa na správe a spoluvytváraní mesta (Alexander & Gleeson, 2020), živý a aktívny komunitný a občiansky život (Alexander & Gleeson, 2018) a aktivizmus a sociálne hnutia (Treu et al., 2020).

3.1 Definícia angažovanosti

Občianska angažovanosť je nosným pilierom fungujúcej, prosperujúcej a vyvíjajúcej sa demokratickej spoločnosti. Ide o dobrovoľné a aktívne zapájanie sa do procesov a aktivít, ktoré majú spoločenský prínos (Ekman & Amnå, 2012) a pozitívny vplyv na kvalitu života (Sawhney et al., 2015), v kontexte tejto práce v spojitosti s lokálnou úrovňou, a ktoré pomáhajú vytvárať komunity a posilňovať medziľudské vzťahy a vzťah k miestu (Banyan, n.d.). Angažovanie sa môže mať rôzne podoby a významy, od malých susedských iniciatív a projektov cez spoluúčasť na spravovacích, rozhodovacích a plánovacích procesoch až po priame akcie.

3.2 Súčasný stav

Vzťah medzi obyvateľmi miest a mestami samotnými sa v dnešnej dobe nachádza na zvláštnom bode. Vo výraznej miere absentuje silný vzťah k miestu svojho bydliska, z čoho rezultuje nezáujem a neochota o aktívne občianstvo a snahy o pozitívne zmeny. Absentuje tiež pocit spolupatričnosti a komunity.

Občianstvo a účasť na chode a tvorbe demokracie sa v dnešnej silno individualizovanej spoločnosti sústrediacej sa na vlastný prospech a záujmy stali pasívnymi procesmi, ktoré sa do veľkej miery obmedzili iba na účasť vo voľbách (Keller, 2005). Najmä v postkomunistických krajinách prevláda skeptický, nedôverčivý a až podozrievavý postoj k veciam verejným, spoločným aktivitám a spoluúčasti a spolupodieľaní sa. Neprevláda tak pocit akéhosi spoluvlastníctva

a spoluzodpovednosti, čo sa prejavuje vo vzťahu k okoliu, verejnému priestoru a úrovni spolužitia. Absentujúce pozitívne predstavy a vízie, individualistický prístup a neochota meniť zaužívané paradigmy a naopak udržiavať status quo sa neodrážajú len na nekvalitnej politickej reprezentácii (Pospěch, 2021). Odrážajú sa tiež v tom, že najaktívnejšími občanmi sú často tí, ktorí sa neusilujú o pozitívne zmeny, ale ktorým z rozličných dôvodov takmer akékoľvek procesy a vývoj prekážajú. Značná časť spoločnosti sa nachádza v stave kognitívnej disonancie, do určitej miery problémy okolo seba vnímajú, no nezapájajú sa do ich riešenia. Malé a ojedinelé skupiny, ktoré sa vytrvalo a aktívne snažia o pozitívne zmeny, poukazujú na problémy a nedostatky a vyvíjajú iniciatívu sú v takejto spoločnosti často vnímané a označované minimálne ako kontroverzné, spochybňuje sa ich motivácia a nestretajú sa s veľkým pochopením.

Mestá, teda miestne samosprávy a inštitúcie majú celú radu vlastných problémov. Organizačné štruktúry sú rigidné, veľké množstvo rôznych aktérov, záujmov a byrokracie spomaľuje procesy. Celý systém fungovania a rozhodovania býva neprehľadný a netransparentný, navyše nedostatočne komunikovaný s verejnosťou. Verejnosť a občania sú považovaní skôr za koncového príjemcu, ktorý by si mal plniť povinnosti, byť vďačný a od ktorého sa bez ohľadu na kvalitu politiky očakáva hlas aj v ďalších voľbách, ako za rovnocenného partnera. V lokálnej politike tiež chýba kontinuita, ktorá by umožňovala rozsiahlejšie a trvácnejšie projekty. Časové obmedzenie volebného obdobia, neochota spolupracovať a nadväzovať na prácu iných a uprednostňovanie straníckych ideí pred snahou o konsenzuálnu politiku založenú na zlepšovaní miest a zvyšovaní kvality života znižujú verejný záujem a zvyšujú nedôveru a frustráciu.

3.3 Participatívne procesy

Platforma pre spoluprácu občanov s mestskou samosprávou je nevyhnutným predpokladom pre fungovanie mesta ako funkčného mechanizmu, ktoré je riadené a tvorené s ohľadom na kvalitu života. V súlade s degrowthom prispieva k mobilizácii a aktivizovaniu občanov, uvedomovaniu si konkrétnych problémov spojených s napĺňaním potrieb a obývateľnosťou a skôr vedie ku konsenzuálnym a spravodlivým riešeniam (Xue, 2021). Participatívne procesy môžu byť iniciované samosprávami, ale takisto aj občanmi. Samosprávam umožňujú získavať podnety, pripomienky, nápady

a priamu spätnú väzbu. Získavajú tiež rôzne uhly pohľadu a môžu riešenia a projekty lepšie uspôsobovať požiadavkám a špecifikám danej lokality a komunity (IPR Praha, 2016). Tiež takýmto prístupom deklarujú, že sú otvorené spoločnému vytváraniu mesta a jeho politik. Občanov tieto procesy vedú k zapájaniu sa, lepšiemu porozumeniu fungovania mesta, všímaniu si okolia a aktívnejšiemu záujmu oň. Ak vidia, že je ich hlas vypočutý a má váhu, jedná sa s nimi férovo a rovnocenne, vedie to k väčšiemu pocitu spolupatričnosti a spoluzodpovednosti, vytvára sa silnejší vzťah a puto k miestu a komunite (Ataöv, 2007). Na to, aby mali tieto procesy zmysel je však dôležité, aby sa zo strany samospráv jednalo o úprimný prístup s cieľom systematicky a kontinuálne spolupracovať a zapracovávať požiadavky a nie iba ako príležitosť k obhajobe a legitímácii už vopred stanovených vlastných záujmov, plánov a rozhodnutí (Legacy, 2017). Dôležité je tiež procesy participácie nastaviť tak, aby mali možnosť zapojiť sa všetci dotknutí obyvatelia v rovnakej miere, a aby boli v rovnakej miere aj vypočutí.

Najjednoduchšou formou participácie je vytvorenie online platformy zo strany samosprávy, prostredníctvom ktorej majú občania možnosť zaznamenávať pripomienky a upozornenia týkajúce sa technických a funkčných nedostatkov, a ktoré následne umožňujú mestu rýchlejšie reagovať a daný problém odstrániť. Tak isto môže slúžiť na podávanie námetov na zlepšenie.

Komplexnejšie participatívne procesy na témy plánovania či rozpočtu môžu prebiehať v online alebo v offline podobe. Pri plánovaní majú občania možnosť predostrieť návrhy a predstavy riešení a podoby jednotlivých lokalít. Pri tvorbe rozpočtu majú zase možnosť vyjadriť svoju preferenciu ohľadom toho, kde a koľko by mala samospráva rozdeľovať finančných prostriedkov a ktoré výdaje by mala prioritizovať. V online podobe sa môže jednať napr. o dotazníky alebo mapovanie (Metropolitný inštitút Bratislavy, 2021b). Pomocou mapovania môže mesto alebo mestská časť od občanov získavať lokalizované dáta (Afzalan & Muller, 2018) v oblasti pocitu bezpečia, dopravnej situácie, mestskej dopravy, dostupnosti a kvalite služieb, možností parkovania alebo dostatku či nedostatku zelených plôch a úžitkového verejného priestoru. Mesto a mestské časti tak vedia na základe týchto údajov adekvátnejšie upravovať a nastavovať svoje procesy a politiky, určovať prioritné problémy a konkrétne lokality. Táto online forma je pohodlná a môže prebiehať ľubovoľne dlhú dobu, no ťažko sa dosahuje zapojenie dostatočného množstva ľudí.

Participatívne procesy môžu prebiehať tiež offline formou. Tá je síce náročnejšia na prípravu, zaberie viac času, sú na ňu potrebné dostatočné personálne kapacity a lepšia vzájomná koordinácia, no sprostredkúva intímnejší a neanonymný kontakt medzi občanmi a reprezentantmi mesta a väčší priestor pre diskusiu. Občan získava silnejší pocit relevantnosti a dôležitosti, presnejšiu predstavu o predmetoch diskusie a mesto núti k väčšej transparentnosti, otvorenej komunikácii a ochote svoje rozhodnutia vysvetľovať a odôvodňovať. Táto forma môže mať podobu prechádzok v teréne, komentovaných prehliadok, prezentácií, skupinových rozhovorov a stretnutí, workshopov alebo fyzickej vizualizácie plánov a projektov za pomoci máp, modelov a makiet (IPR Praha, 2016).

3.4 Komunitné fungovanie

Pre dosiahnutie živých a prosperujúcich miest nie je dôležité len správne nastavenie politik a priorít, ale aj aktívne obyvateľstvo. Aktívne jednak vo vzťahu k samotnému mestu, jednak vo vzťahu ku konkrétnemu miestu – štvrti, ulici, susedstvu, a jednak vo vzťahu k ostatným obyvateľom. Ideálnym vyústením tejto aktivity a záujmu by mali byť lokálne komunity (Jurgevicová, 2021), ktoré spájajú spoločné záujmy a potreby. Podľa Saviniho (2021b) sú pre degrowth v mestách a jeho prejavy dôležitými prvkami práve solidarita, spolupráca, autonómia a formy priamej demokracie.

Komunitné fungovanie by malo vznikať iniciatívami zdola, od samotných obyvateľov. Môže fungovať v rôznych podobách, od jednorazovej spontánnej spolupráce alebo spoločnej aktivity až po usilovanie sa o určitú mieru organizácie a kontinuálnej a pravidelnej činnosti. Keďže sa komunitné fungovanie odohráva v malej lokálnej mierke, je možné pri jeho organizácii uplatňovať prvky priamej demokracie, spoločného spravovania a spoločného rozhodovania. Komunity môžu určovať ráz, vzhľad a smerovanie danej lokality, zasadzovať sa spoločne o zmeny. Taktiež môžu mať vplyv na presadzovanie prístupov súvisiacich s degrowthom do lokálnych politik, založený na úspešnosti konkrétnych lokálnych projektov a iniciatív predstavujúcich degrowth v praxi (Buhr et al., 2018). Fungujúce a aktívne komunity sú dôležité z mnohých hľadísk. Sprostredkujú sociálne interakcie, vytvárajú vzťahy, poskytujú bezpečné a inkluzívne prostredie, umožňujú realizovanie sa, zosilňujú hlas jednotlivca. Majú pozitívny vplyv na kolorit mesta, svojím pôsobením oživujú verejný priestor a robia

ho atraktívnejším. V súvislosti s degrowthom je podstatné ich fungovanie ako platforiem pre vzájomnú výpomoc, zdieľanie skúseností a vecí a pre vznik lokálnych cirkulárnych a neformálnych ekonomík (Alexander & Gleeson, 2020) napr. vo forme dielni na opravu produktov (Bradley & Persson, 2022). Pandémia Covidu tiež ukázala, že silné a odolné komunity dokážu efektívnejšie čeliť problémom, vedia pomôcť starým a osamelým alebo dočasne izolovaným ľuďom. Podľa Saviniho (2021a) by tak mestá mali byť v súvislosti s princípmi degrowthu vo výsledku akousi sieťou spolupracujúcich komunít. Schmelzer et al. (2022) v súvislosti s degrowthom dodáva, že lokálne komunity môžu mať formu kooperatív, byť laboratóriami pre zavádzanie nových princípov a spôsobov organizácie a môžu vytvárať mozaiku alternatív.

Optimálnou mierkou pre vznik iniciatív, funkčných komunít a pre zavádzanie a presadzovanie zmien súvisiacich nie len s degrowthom sú susedské komunity (Alexander & Gleeson, 2018). Ľudia žijúci v bezprostrednej blízkosti v jednom bloku, jednej ulici alebo jednom veľkom obytnom dome majú spoločnú identitu (Miller & Nicholls, 2013) a spoločný záujem na stave a kvalite verejného priestoru danej lokality a jej životného prostredia. Tento spoločný záujem a zdieľanie priestoru tvoria vhodný predpoklad pre vznik aktívnych iniciatív so zámerom starostlivosti o lokalitu. Susedské komunity môžu zastávať pozíciu sčasti decentralizovaných, autonómnych a samosprávnych jednotiek, ktorým je prenechaná zodpovednosť za lokálny verejný priestor, teda za miestne ulice, dvory, vnútrobloky či predzáhradky. Ako spomínajú Khmara & Kronenberg (2022) v súvislosti s degrowthom v mestskom prostredí, tieto priestory môžu byť následne komunitne a kolektívne spravované ako obecný statok. Komunity môžu rozhodovať o jeho podobe, o prípadných zmenách a spolupodieľajú sa na jeho čistení a údržbe (Williams, 2018). To posilňuje odolnosť, súdržnosť a sociálny kapitál komunity a pozitívne pôsobí na útulnosť, dynamickosť a bezpečnosť mestského prostredia (Feinberg et al., 2020). Susedské komunity tiež majú silnejší hlas a vyjednávaciú pozíciu pri prezentovaní svojich požiadaviek a potrieb, pri požadovaní zmien a riešení a pri hájení svojich záujmov. Môžu tiež organizovať spoločné aktivity, susedské slávnosti, program pre deti, alebo vytvoriť systém vzájomnej výpomoci a zdieľania.

Inou formou komunitného fungovania sú komunitné centrá. Komunitné centrá nemusia byť, na rozdiel od susedských komunít, viazané na konkrétnu lokalitu a záujmy

jej obyvateľov a môžu sa venovať širšiemu spektru tém a aktivít. Často môžu dopĺňať absentujúce príležitosti a služby v oblasti trávenia voľného času, vzdelávania, kultúry a aktivít pre rôzne vekové skupiny obyvateľov. Môžu tiež slúžiť ako inkluzívne útočisko a ako základňa pre rôzne hnutia, spolky a občianske združenia. Vďaka svojej flexibilnej štruktúre dokážu využiť a oživiť dočasne nevyužívané budovy a priestory čo pomáha zvýšiť estetickú hodnotu, bezpečnosť a dynamickosť danej lokality. Oživeniu lokality prospieva okrem využívania priestorov aj organizácia podujatí ako festivaly, trhy, koncerty alebo letné kiná.

Špecifickou formou komunitného fungovania sú komunitné záhrady, ktoré sú často v textoch spomínané ako príklady mestských aktivít korešpondujúcich s degrowthom a jeho hodnotami (Xue, 2021), ktoré sú pre degrowth dôležité nielen z hľadiska budovania komunit a alternatívnych prístupov k priestoru, ale aj z hľadiska propagácie myšlienok samozásobiteľstva a potravinovej sebestačnosti (Nelson & Edwards, 2020). Podobne ako komunitné centrá môžu slúžiť ako dočasné využitie nejakého vágneho priestoru a oživenie konkrétnej lokality (Kurtz, 2001). Pre mesto sú prínosom z hľadiska pridanej zelenej plochy a estetickej hodnoty, pre pestrosť rastlinných druhov tiež môžu slúžiť ako lokálne hotspotsy biodiverzity. Pre samotných užívateľov sú komunitné záhrady prínosné z troch hlavných dôvodov. Prvým dôvodom je kontakt s prírodou. Pomáhajú užívateľom budovať alebo posilňovať si k nej vzťah, lepšie porozumieť prírodným dejom a zákonitostiam a poskytujú príležitosť pracovať s prírodnými materiálmi. Zároveň je to aktívne a zmysluplné trávenie voľného času vo vonkajšom prostredí. Druhým dôvodom je samotná produkcia. Užívateľ si môže dopestovať vlastné plody a malou mierou tak prispieť k vlastnej potravinovej sebestačnosti. Zároveň si osvojuje nové zručnosti. Tretím dôvodom sú sociálne interakcie a sociálny kapitál (Firth et al., 2011). Človek má možnosť prichádzať do kontaktu s ostatnými členmi komunity, podieľať sa na jej chode a správe, a má príležitosť na zdieľanie znalostí a know-how. Komunitné záhrady majú tiež relaxačný a antistresový účinok a pozitívny vplyv na mentálne zdravie (Koay & Dillon, 2020). Sú vhodné pre rodiny, jednotlivcov, ale napríklad aj pre školy a rôzne spolky. Tiež využívajú prírodné materiály a dočasné konštrukcie, nie sú teda náročné na priestor a financie a je možné ich ľahko a rýchlo vybudovať a v prípade potreby aj odstrániť.

3.5 Aktivizmus

Ako v demokracii, tak aj v mestách má aktivizmus svoje miesto vo formovaní funkčných a vyvíjajúcich sa systémov (Domaradzka, 2018). Jedná sa o snahu poukázať za pomoci priamej akcie na určitý problém, nedostatok alebo nespravodlivosť. Aktivizmus je prospešný najmä tam, kde zo strany autorít chýba ochota a snaha vypočuť požiadavky, zaoberať sa problémami, hľadať ich riešenia a kde sú procesy príliš zdĺhavé, komplikované a zaťažené byrokraciou. Aktivizmus tieto aspekty obchádza za cieľom vyvolať diskusiu, upriamiť na nejaký problém pozornosť, vzbudiť o neho záujem verejnosti, autorít a médií a poprípade predstaviť alternatívy. Niekedy ostáva len pri tejto forme, niekedy ide o priame zrealizovanie vlastného riešenia. Pre degrowth a realizáciu jeho myšlienok na lokálnej úrovni je práve forma aktivizmu dôležitá ako platforma umožňujúca kritiku systémových nedostatkov a požadovanie a presadzovanie zmien (Alexander & Gleeson, 2020). Koniec koncov, práve z prostredia mestského aktivizmu degrowth pochádza. Aktivizmus a predovšetkým jeho radikálnejšie prejavy je formou občianskej neposlušnosti a častokrát sa pohybuje v šedých zónach na hrane legálnosti. To v spojení s narúšaním zaužívaných vzorcov správania a fungovania istú časť verejnosti dráždi. No najmä v spoločnostiach, kde je väčšina ľudí ľahostajná a pasívna, je aktivizmus zásadným prvkom možného vývoja a zmien týkajúcich sa ľudských práv, ochrany životného prostredia, mestskej mobility a i. Niekedy sa jedná o snahu o plošné zmeny, inokedy zas len o rýchle a priamočiare vyriešenie lokálneho problému alebo uspokojenie špecifickej potreby.

Účinnou a efektnou formou mestského aktivizmu a priamej zmeny zdola je taktický urbanizmus (Mould, 2014). Ten síce môže byť iniciovaný aj zo strany mesta, najčastejšie je ale práve aktivistickým prejavom. Pomocou jednoduchých, dočasných a nízkonákladových zásahov do verejného priestoru sa snaží dosiahnuť zlepšenie situácie a vyvolať záujem o následné trvalé a oficiálne riešenie (Participatory, 2020). Môže ísť o umiestňovanie prvkov do priestoru – napr. lavičiek, kvetináčov, rôznych bariér. Môže ísť o vizuálne zmeny – napr. farbenie povrchu plôch, maľovanie vlastných prechodov pre chodcov, alebo naopak o odstraňovanie prvkov z priestoru – napr. ploty, značky, reklamné plochy (Tactical Urbanist's Guide, n.d.). Najčastejšími témami sú ulice pre ľudí a bez áut, bezpečný priestor v okolí škôl, oddelené cyklotrasy alebo využitie

prázdnych priestorov. Podobnou formou je aj a neoficiálne vytváranie a úprava plôch zelene prostredníctvom tzv. *guerilla gardeningu* (Hardman et al., 2018).

Príkladom aktivizmu je tiež dobrovoľné staranie sa o vzhľad, čistotu a funkcionálnosť verejného priestoru. Od jednoduchších aktivít ako zber smetia a čistenie priestoru, cez polievanie stromov, zatieranie grafitov alebo natieranie mestského mobiliára až po zložitejšie úpravy ako opravy výtlkov na cestách a chodníkoch.

Samostatnou formou, ktorá do istej miery utvára verejný priestor a kolorit mesta aj keď to nie je hlavný zámer, sú rôzne subkultúry a športové komunity. Tie reagujú na prípadný nedostatok alebo neadekvátnu kvalitu plôch potrebných pre realizáciu a vykonávanie tej ktorej aktivity tak, že si tento priestor upravujú alebo prispôsobujú svojpomocne. Deje sa tak predovšetkým v priestoroch vágneho terénu a vyprázdnených lokalít, ktoré týmito zásahmi ožívajú a dostáva sa im dočasného využitia a akejsi pridanej hodnoty. Tak vznikajú napr. miesta stretávania, cyklistické traily a skoky alebo spoty a parky pre skateboarding (Kyrönviita & Wallin, 2022).

Dôležitou súčasťou demokracie a tiež degrowthu v mestách a presadzovania systémových zmien sú aj hnutia, ktoré organizujú protesty a petície, konfrontujú samosprávy, popularizujú rôzne témy a problémy, predkladajú riešenia. Jedná sa teda o akúsi formu nekonvenčnej participácie (Barrett & Brunton-Smith, 2014). Príkladom môžu byť cyklokoalície, ktoré sa zasadujú za podporu mestskej cyklistiky a rozvoj siete bezpečných cyklotrás. Ďalším príkladom sú hnutia za obmedzenie množstva áut, zavedenie rýchlostných limitov a postihovanie dopravných priestupkov spojených najčastejšie s nelegálnym parkovaním.

Samostatnou a pravdepodobne najviac kontroverznou kategóriou mestského aktivizmu sú squaty. Squaty najčastejšie vznikajú okupovaním opustených nevyužívaných budov bez povolenia majiteľa a ich cieľom je napr. poukazať na absurditu práve množstva opustených budov v čase krízy dostupného bývanie alebo zabrániť chátraniu alebo demolácii tej ktorej budovy (Pruijt, 2013). Squaty často slúžia ako strediská politického aktivizmu založeného na kritike kapitalistických praktík a na radikálnych a anarchistických ideách a ako centrá nezávislej kultúry. Aj z tohto dôvodu ich v súvislosti s degrowthom spomína napríklad Cattaneo (2019).

3.6 Príklady

Existujú miesta, ktorých podoba je výsledkom snahy a aktivity vedenej zdola a ktoré sú aj komunitne udržiavané a spravované. V súvislosti s princípmi degrowthu tak ide o miesta alternatívnych prístupov a využití mestského priestoru a lokálnych občianskych iniciatív. Vybrané boli tri takéto lokality a ich komunity, ktoré môžu predstavovať príklady toho, v čo by zvýšený záujem a iniciatíva mohli rezultovať.

Christiania, Kodaň

Christiania je malá mestská štvrť nachádzajúca sa v centre hlavného mesta Dánska, ktorá má približne 900 obyvateľov (Coppola & Vanolo, 2015) a je označovaná za do istej miery autonómnu a udržateľnú komunitu alebo komúnu a často spomínaná v textoch týkajúcich sa degrowthu ako príklad alternatívnej formy organizácie (Verco, 2019)ex.

Christiania vznikla obsadením opustených vojenských barakov v roku 1971. Vznikol tak Freetown Christiania, ktorej základnou myšlienkou bolo vytvorenie samostatne sa spravujúcej spoločnosti, v ktorej má každý jednotlivec právo na rozhodovaní a organizácii. Počas celého obdobia existencie dochádzalo k nezhodám a vyjednávaniu so štátom a mestom, dočasným alebo čiastkovým povoleniam, boju o zachovanie statusu, ustátiu pokusov o zrušenie a o novú výstavbu. V roku 2011 došlo k dohode so štátom, na základe ktorej pozemky a budovy prešli do správy Nadácie Freetown Christiania, čo zabezpečuje legitímnu a legálnu existenciu a pôsobenie aj do budúcnosti (Danish Housing and Planning Authority, n.d.).

Celá štvrť je zložená z obnovených starých budov a množstva rôznych prístavieb a dostavieb z prevažne recyklovaných materiálov. V štvrti sa nachádza mix obytných budov, kreatívnych centier, remeselných dielní, kultúrnych priestorov a komerčných prevádzok (Jarvis, 2018). Štvrť má pomerne nízku hustotu zaľudnenia, čo dáva priestor pre veľké plochy zelene a verejných priestranstiev. Celá lokalita je bez áut, jej dizajn je usporiadaný pre chodcov. Organizácia, vzhľad a priestorové usporiadanie sa nesú v duchu spontánnosti, nepravidelnosti a pestrosti a rôznorodosti tvarov, farieb a veľkostí. Zároveň sa jedná o miesto, kde v maximálnej miere prebieha integrácia a prepojenie priestorov určených na bývanie, prácu a trávenie voľného času (Verco, 2019).

Fungovanie a organizácia je založená na princípoch inkluzivity, samosprávy, a spoločného rozhodovania, kde hlas každého člena má rovnakú váhu a každý má príležitosť na slobodnú sebarealizáciu. Spoločné služby a aktivity komunity sú financované príspevkami jednotlivých rezidentov a podnikov (Coppola & Vanolo, 2015).

S Christianiou sa v minulosti spájali aj kontroverzie ohľadom problémovosti, drog a stretov s políciou, celkovo ale prevládajú pozitívne názory, a lokalita je jednou z najnavštevovanejších turistických atrakcií v Kodani. Zároveň slúži ako príklad a prípadová štúdia alternatívnych spôsobov spoločenského usporiadania, prístupov založených na recyklácii, materiálovej nenáročnosti a šetrnosti k životnému prostrediu. Tiež sa jedná o dôležitý model alternatívnych prístupov k vnímaniu a tvorbe miesta a mesta (Verco, 2019).

Precollinear Park, Turín

Precollinear Park v Turíne je výsledkom práce kolektívu Torino Stratosferica a tímu dobrovoľníkov. Tí sa v roku 2020 rozhodli pretransformovať opustený a zanedbaný úsek bývalej električkovej trate do podoby dočasného parku. Úpravou priestoru a inštaláciou niekoľkých prvkov mobiliáru vznikla 800 metrov dlhá línia úžitkovej zelene neďaleko centra mesta (Torino Stratosferica, n.d.a).

Vytvorenie parku má pozitívny dopad na kvalitu života v danej lokalite, jej oživenie a zatraktívnenie. Vznikol priestor pre aktívne trávenie voľného času. Zelená plocha pomáha redukovat' dopady znečistenia, vytvára prostredie s tieňom a príjemnejšou mikroklimou a poskytuje útočisko pre živočíšne druhy (Molina, 2021).

Plánovanie projektu a tvorivý proces prebiehal participatívnou formou, teda zapojením miestnych obyvateľov. Výsledkom tak nie je len park, ktorý spája dva brehy rieky, ale aj miesto spájania ľudí a záujmov. Stal sa miestom stretávania, oddychu a kultúrnych podujatí. Možnosť aktívne sa zapájať do prvotného projektu a následne do organizácie aktivít, starostlivosti a úpravy vytvorilo živú komunitu založenú na vzťahu k miestu (Torino Stratosferica, n.d.b).

Komunitní zahrada Kuchyňka, Praha

Komunitná záhrada s názvom Kuchyňka sa nachádza na slnečných svahoch pražskej časti Trója. Rozkladá sa na ploche troch hektárov na mieste pôvodne slúžiacom ako záhradkárska kolónia (KZ Kuchyňka, n.d.). Jedná sa o súkromný pozemok, ktorý bol

zverený do správy spolku Kuchyňka a Asociace miestných potravinových iniciatív (AMPI, n.d.).

Časť záhrady je určená na pestovateľskú činnosť, okrem toho sa v záhrade nachádza škôlka, základňa a priestory pre chov hydiny a včiel. Fungovanie záhrady je založené na spoločnom plánovaní a obhospodarovaní jej členov, a na členských príspevkoch, z ktorých je platený správca záhrady a materiál potrebný na jej chod (Hanišová, 2021). Okrem pestovateľských aktivít prebiehajú aj aktivity vzdelávacie a poznávacie a možnosť exkurzie alebo prenájmu priestorov (KZ Kuchyňka, n.d.).

Priestor komunitnej záhrady slúži ako miesto stretávania, kde sa podporuje záujem o prírodu a prírodné procesy, o ekologické hospodárenie a produkciu potravín, a o aktívne trávenie voľného času. Priestor je súčasne ostrovom zelene a kultivovanej prírody v meste, čo prospieva ľuďom, lokálnej mikroklíme a biodiverzite.

4. Vízia autora

Mesto, ktoré je vytvárané a utvárané na základe princípov degrowthu, je funkčné, pohodlne obývateľné a ľudia ho radi obývajú a sú v ňom na prvom mieste potreby obyvateľov, životné prostredie a kvalitné verejné priestory. Mesto je zároveň pulzujúce, neustále sa v ňom niečo deje a odohráva, prebiehajú v ňom stavebné práce a viditeľne sa vyvíja. Prednosť v plánovaní dostávajú riešenia uprednostňujúce alternatívne módy mobility, priestorovú kompaktnosť, úžitkovosť, estetickosť a plochy zelene. Takéto mesto je tiež plánované a zorganizované tak, aby sa minimalizovalo množstvo a vzdialenosti ciest, ktoré je nevyhnutné absolvovať. Dôraz je kladený na bezpečnosť a vytváranie takého prostredia, ktorým je pre akéhokoľvek obyvateľa príjemné sa v akejkoľvek časti dňa pohybovať bez obáv a strachu. Mestská samospráva je tvorená odborníkmi s reálnymi predchádzajúcimi skúsenosťami s oblasťami ktorým sa v rámci riadenia mesta venujú, ktorých cieľom je dosiahnutie a tvorba dlhodobých a komplexných projektov a cieľov, na ktorých sa vedia vzájomne dohodnúť a ktoré presahujú trvanie jedného volebného obdobia. O dianí a vývoji mesta však nerozhodujú len členovia samosprávy, ide o výsledky spoločnej práce s odborníkmi, akademikmi, aktivistami, zástupcami rôznych hnutí a založené na dátach a podnetoch priamo od občanov.

V meste, v ktorom sa ku problémom, výzvam a riešeniam pristupuje skrze optiku degrowthu sa dbá na kvalitu a dostatočné množstvo rôznorodých a pestrých verejných priestorov a na ich prispôsobovanie konkrétnej lokalite a jej špecifikám a jeho obyvateľ alebo návštevník sa cíti príjemne a uvedomuje si, že do týchto priestorov patrí a sú pre neho prednostne určené. V takomto stave dochádza ku zmene vnímania a správania, k posunu toho, čo bolo zaužívané. Využívanie verejného priestoru tak už prestáva byť stigmatizované, ľudia ho už nevyužívajú len počas presunov, ale stáva sa miestom stretávania, trávenia času a dlhodobejšieho pobývania. Mesto je ľahko prechodné, je v ňom minimum bariér, chodníky sú dostatočne široké a pokryté hladkým povrchom, prepojenia a prechody sú logické a bezbariérové. Ľudia sa tak radi stavajú do role chodcov, keďže sa vedú všade rýchlo, pohodlne a bezpečne dostať. Všade tam, kde je to možné sú vytvárané plochy zelene, cyklochodníky a detské ihriská. Verejné priestranstvá sú čisté, farebné a poskytujú dostatok možností sadnúť si a to

aj za zlého počasia. Mestský mobiliár má jednotný dizajn a celkovo má mesto vlastnú dizajnovú identitu. Verejný priestor je miestom pre experimentovanie, a to nielen pre samosprávu v podobe dočasných zásahov, ale aj pre umelcov a rôzne kultúrne a iné neformálne podujatia a aktivity. Takéto mesto, ktoré je mozaikou multifunkčných verejných priestorov, vytvára svoje *genius loci*, umožňuje prepájať oblasti práce, zábavy a voľnočasových aktivít a pobáda ľudí k aktívnemu životu, športu, stretávaniu sa a spontánnym interakciám prejavom.

V meste, v ktorom v súlade s predstavami degrowthu žijú angažovaní obyvatelia zaujímaví sa o svoje okolie a o ľudí okolo seba sa žije príjemnejšie a zároveň medzi ľuďmi vládne väčšia vzájomná solidarita a majú silný vzťah k miestu. Ľudia aktívne sledujú dianie, zapájajú sa do verejnej debaty, podávajú podnety a neboja sa ozvať, ak niečo nie je v poriadku. Volia si takých zástupcov, ktorý naozaj reprezentujú ich záujmy a ktorý veciam rozumie a majú vlastné ambiciózne vízie a predstavy. Obyvatelia sú so samosprávou v symbiotickom vzťahu, mesto do určitej miery spoluvytvárajú a spoluorganizujú. Chcenie podieľať sa, zdieľať, prevziať zodpovednosť a realizovať sa rezultuje do vzniku susedských komunit, iniciatív a iných spolkov a zoskupení, ktorých cieľom je stretávať sa, posilňovať vzájomné vzťahy a oživovať a skrášľovať mestské prostredie a ktoré sa starostlivo starajú o priestor vo svojom bezprostrednom okolí a o ľudí navzájom. Na základe spoločných aktivít, záujmov, zdieľania, vzájomnej výpomoci sa buduje kolektívna identita a sociálna súdržnosť, z čoho neprofituje len mesto, ale aj celá spoločnosť.

Záver

Cieľom tejto práce bolo popísať a predstaviť možnú podobu priestoru a občianskej angažovanosti v mestách na základe princípov a myšlienok degrowthu. Z práce vyplýva, že mestá, priestor a rola občanov v nich sa musia zmeniť a premyslieť. Z hľadiska usporiadania, organizácie, rozloženia a fungovania sú idealistickým výsledkom kompaktné mestá, ktoré sa rozvíjajú v súlade s prírodou a potrebami občanov, sú symbiotickým systémami rôznych vzťahov, funkcií a využití a tvoria bezpečné, inkluzívne a efektívne prepojené lokality podporujúce rozmanitosť a rôznorodosť, ponúkajúce príležitosti spolupodieľať sa na rozhodovaní a byť aktívnou súčasťou diania, ktoré sú atraktívne a inšpiratívne a umožňujú predovšetkým kvalitný život. K verejnému priestoru by sa malo pristupovať ako ku nosnému prvku miest a ich života a dynamiky. Mal by byť tvorený na mieru pre potreby ľudí a alternatívne formy mobility. Pre funkčné a dynamické mestá je zároveň dôležitá aktivita a angažovanosť ich obyvateľov v najrôznejších podobách. Presadenie myšlienok degrowthu a následné fungovanie a vývoj miest od nich sa odvíjajúcich by malo byť založené na vhodnej kombinácii zmien a iniciatív zhora, teda od samospráv a zdola, teda od obyvateľov. V istých sférach by mali byť kompetencie a právomoci samospráv posilnené, v istých sférach by naopak mohli mať väčšie možnosti lokálne komunity a iniciatívy. Je možné tvrdiť, že degrowth a jeho princípy môžu slúžiť ako alternatívny prístup k problematike miest a takisto je na ich základe možné vytvoriť obraz a predstavu lepších a lepšie fungujúcich miest.

V prvej kapitole práce boli predstavené myšlienky, predstavy a východiská degrowthu a ich súvis s kontextom a problematikou miest. Druhá kapitola pojednávala o význame priestoru v mestách, ako by sa mal prístup k nemu a jeho vnímanie a podoba skrze optiku degrowthu premeniť a predstavila príklady takýchto prístupov. Tretia kapitola podobným spôsobom pojednávala o dôležitosti aktívneho a angažovaného obyvateľstva v degrowthových predstavách o fungovaní miest a formách a príkladoch takýchto prejavov. V štvrtej kapitole autor predstavil svoju krátku víziu týkajúcu sa idealistickej podoby miest fungujúcich na princípoch degrowthu.

Z obsahu práce vyplýva, že ak by mali niekde princípy a myšlienky v súlade s degrowthom realistickú šancu na aplikovanie, bolo by to práve na lokálnej úrovni.

Nie formou politiky, ale predovšetkým formou zmeny prístupu a pohľadu. Z práce tiež vyplynulo, že podobné súvisiace čiastkové princípy a prístupy už existujú, chýba však zastrešujúci koncept a politický a spoločenský dopyt a záujem na ich plošnejšom implementovaní. Degrowth by tak mohol slúžiť ako nový celistvý a holistický prístup k problematike miest, zastrešujúci už existujúce prístupy a dopĺňajúci ich o svoje vlastné. Savini et al. (2022) dodáva, že cieľom tohto prístupu by malo byť účinné prispievanie k vzniku systému, ktorý sa usiluje o prosperitu v rámci ekologických limitov sociálne spravodlivým spôsobom. Zároveň by sa nemalo jednať o špecifický univerzálny návod, ale o otvorený prístup založený na lokálnych potrebách a špecifikách. Podľa Baumana a Donskisa (2018) žijeme vo svete bez alternatív, ktorý ponúka len jedinú podobu reality a v ktorom absentujú sny, pozitívne vízie a utópie. Degrowth by tak mohol byť zaujímavý a atraktívny tiež tým, že by umožnil a reprezentoval iné pohľady, perspektívy a predstavy o možných lepších budúcnostiach.

Táto práca sa venuje predovšetkým mestám európskeho typu a možnostiam ich zveľadenia v súlade s degrowthovým naratívom. Takéto zásahy a možnosti dosiahnuť zlepšenie života v mestách sú napríklad v mestách severnej Ameriky, poznačenými dizajnom a plánovaním založeným výlučne na automobilizme, oveľa ťažšie predstaviteľné a realizovateľné. V iných častiach sveta sú zase mestá poznačené akútnejšími problémami a výzvami. Nakoľko je väčšina zdrojov spojená s európskym kontextom, práve s ním autor v práci pracuje.

Vyvstáva aj niekoľko otázok. Za prvé, kde je optimálna hranica zahusťovania miest a zároveň dostatočného množstva verejného priestoru a zelených plôch. Za druhé, ako by sa mala upraviť a prehodnotiť organizačná štruktúra miest, nakoľko si v dnešnej dobe jednotlivé celky samospráv často protirečia, konkurujú a spomaľujú tak plošné zmeny a vývoj. Za tretie, ako v ľuďoch prebudiť záujem o mestá a docieľiť zmenu postojov a nastavenia tak, aby výsledkom boli aktívni občania, ktorým záleží na ich okolí a kolektívnom blahu a sú ochotní sa na ich tvorbe podieľať. A za štvrté, ako vytvoriť stimuly a dospieť ku zmenám a transformáciám potrebným pre zmenu statusu quo a pre vybudovanie mestskej reality súvisiacej s princípmi degrowthu.

Zoznam literatúry a zdrojov

- Adriazola-Steil, C., Pérez-Barbosa, D., Batista, B., Luke, N., Li, W., & Sharpin, A. B. (2021). Safe Bicycle Lane Design Principles. <https://doi.org/10.46830/wrigb.20.00063>
- Afzalan, N., & Muller, B. (2018). Online Participatory Technologies: Opportunities and Challenges for Enriching Participatory Planning. *Journal of the American Planning Association*, 84(2), 162–177. <https://doi.org/10.1080/01944363.2018.1434010>
- Alexander, S., & Gleeson, B. (2018). *Degrowth in the Suburbs: A Radical Urban Imaginary*. Palgrave Macmillan.
- Alexander, S. & Gleeson, B. (2020). Urban Social Movements and the Degrowth Transition: Towards a Grassroots Theory of Change. *Journal of Australian Political Economy*, (86), 355-378.
https://www.ppesydney.net/content/uploads/2021/01/18_Alexander-and-Gleeson.pdf
- AMPI. (n.d.). Komunitní zahrada. <https://www.asociaceampi.cz/co-delame/prostor-kuchynka/>
- Arnfield, A. J. (2003). Two decades of urban climate research: a review of turbulence, exchanges of energy and water, and the urban heat island. *International Journal of Climatology*, 23(1), 1–26. <https://doi.org/10.1002/joc.859>
- Ataöv, A. (2007). Democracy to become reality: Participatory planning through action research. *Habitat International*, 31(3–4), 333–344.
<https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2007.04.002>
- Banyan, M. E. (n.d.). Civic engagement. *Encyclopedia Britannica*.
<https://www.britannica.com/topic/civic-engagement>
- Baobeid, A., Koç, M., & Al-Ghamdi, S. G. (2021). Walkability and Its Relationships With Health, Sustainability, and Livability: Elements of Physical Environment and Evaluation Frameworks. *Frontiers in Built Environment*, 7.
<https://doi.org/10.3389/fbuil.2021.721218>
- Barrett, M., & Brunton-Smith, I. (2014). Political and Civic Engagement and Participation: Towards an Integrative Perspective. *Journal of Civil Society*, 10(1), 5–28.
<https://doi.org/10.1080/17448689.2013.871911>
- Batistatou, A., Vandeville, F., & Delevoye-Turrell, Y. (2022). Virtual Reality to Evaluate the Impact of Colorful Interventions and Nature Elements on Spontaneous Walking, Gaze, and Emotion. *Frontiers in Virtual Reality*, 3.
<https://doi.org/10.3389/frvir.2022.819597>
- Bauman, Z., & Donskis, L. (2018). *Tekuté zlo: život bez alternativ*. Pulchra.

Bowler, D. E., Buyung-Ali, L. M., Knight, T. M., & Pullin, A. S. (2010). Urban greening to cool towns and cities: A systematic review of the empirical evidence. *Landscape and Urban Planning*, 97(3), 147–155. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2010.05.006>

Bradley, K., & Persson, O. (2022). Community repair in the circular economy – fixing more than stuff. *Local Environment*, 27(10–11), 1321–1337. <https://doi.org/10.1080/13549839.2022.2041580>

Buhr, K., Hjerpe, M., & Hagbert, P. (2018). Local Interpretations of Degrowth—Actors, Arenas and Attempts to Influence Policy. *Sustainability*, 10(6), 1899. <https://doi.org/10.3390/su10061899>

Burgen, S. (2020, February 3). Barcelona’s car-free “superblocks” could save hundreds of lives. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/cities/2019/sep/10/barcelonas-car-free-superblocks-could-save-hundreds-of-lives>

Cabeza, L. F., Bai, Q., Bertoldi, P., Kihila, J.M., Lucena, A.F.P., Mata, É., Mirasgedis, S., Novikova, A., Saheb, Y. (2022). Buildings. V P.R. Shukla et al. (Eds.), IPCC, 2022: *Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/downloads/report/IPCC_AR6_WGIII_Chapter09.pdf

Cattaneo, C. (2019). How can squatting contribute to degrowth? V A. Nelson & F. Schneider (Eds.), *Housing for Degrowth*. Routledge.

Cattaneo, C., Kallis, G., Demaria, F., Zografos, C., Sekulova, F., D’Alisa, G., Varvarousis, A., & Conde, M. (2022). A degrowth approach to urban mobility options: just, desirable and practical options. *Local Environment*, 27(4), 459–486. <https://doi.org/10.1080/13549839.2022.2025769>

City 30. (n.d.). 30 km/h everywhere (at least almost). <https://city30.brussels/>

City of Amsterdam. (n.d.). Policy: Traffic and transport. <https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-traffic/>

City of Copenhagen. (n.d.). Action plan for green mobility. https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1123

City of Vienna. (2015a). Urban Mobility Plan Vienna. <https://www.wien.gv.at/english/urbanplanning/>

City of Vienna. (2015b). Green and open spaces. <https://www.wien.gv.at/english/urbanplanning/>

CIVITAS. (2020). Parking standards as a steering instrument in urban and mobility planning. https://park4sump.eu/sites/default/files/2021-02/EN%20%28web%29_0.pdf

- Coppola, A., & Vanolo, A. (2015). Normalising autonomous spaces: Ongoing transformations in Christiania, Copenhagen. *Urban Studies*, 52(6), 1152–1168. <https://doi.org/10.1177/0042098014532852>
- Cunico, G., Deuten, S., & Huang, I. (2022). Understanding the organisational dynamics and ethos of local degrowth cooperatives. *Climate Action*, 1(1). <https://doi.org/10.1007/s44168-022-00010-9>
- D’Alessandro, S., Cieplinski, A., Distefano, T., & Dittmer, K. (2020). Feasible alternatives to green growth. *Nature Sustainability*, 3(4), 329–335. <https://doi.org/10.1038/s41893-020-0484-y>
- D’Alisa, G., Demaria, F., & Kallis, G. (2016). Degrowth: A Vocabulary for a New Era. *Academia.edu*. https://www.academia.edu/16976529/Degrowth_A_Vocabulary_for_a_New_Era?auto=download
- Danish Housing and Planning Authority. (n.d.). Christiania. <https://bpst.dk/en/Planning/Christiania#state-tasks>
- De Castro Mazarro, A., Kaliaden, R. G., Wende, W., & Egermann, M. (2023). Beyond urban ecomodernism: How can degrowth-aligned spatial practices enhance urban sustainability transformations. *Urban Studies*, 60(7), 1304–1315. <https://doi.org/10.1177/00420980221148107>
- Degrowth.info. (n.d.). What is degrowth? <https://degrowth.info/en/degrowth>
- Demaria, F., Schneider, F., Sekulova, F., & Martinez-Alier, J. (2013). What is Degrowth? From an Activist Slogan to a Social Movement. *Environmental Values*, 22(2), 191–215. <https://doi.org/10.3197/096327113x13581561725194>
- Designboom. (2021). ‘V7_underground’ to open soon as new sports and leisure park in prague. *Designboom | Architecture & Design Magazine*. <https://www.designboom.com/architecture/uu-studio-v7-underground-park-prague-12-06-2021/>
- Domaradzka, A. (2018). Urban Social Movements and the Right to the City: An Introduction to the Special Issue on Urban Mobilization. *Voluntas*, 29(4), 607–620. <https://doi.org/10.1007/s11266-018-0030-y>
- E-architect. (2021). Project V7_Underground, Vltavská Metro Public Realm. *E-architect*. <https://www.e-architect.com/prague/project-v7-underground-vltavska-metro>
- Eggimann, S. (2022). The potential of implementing superblocks for multifunctional street use in cities. *Nature Sustainability*, 5(5), 406–414. <https://doi.org/10.1038/s41893-022-00855-2>
- Ekman, J., & Amnå, E. (2012). Political participation and civic engagement: Towards a new typology. *Human Affairs*, 22(3), 283–300. <https://doi.org/10.2478/s13374-012-0024-1>

- European Commission (n.d.). Construction and demolition waste. https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/construction-and-demolition-waste_en
- Exner, A. (2019). Scale, place and degrowth: Getting from here to 'there' — On Xue and Vansintjan I. V A. Nelson & F. Schneider (Eds.), *Housing for Degrowth*. Routledge.
- Feinberg, A., Ghorbani, A., & Herder, P. M. (2020). Commoning toward urban resilience: The role of trust, social cohesion, and involvement in a simulated urban commons setting. *Journal of Urban Affairs*, 1–26. <https://doi.org/10.1080/07352166.2020.1851139>
- Fineschi, S., & Loreto, F. (2020). A Survey of Multiple Interactions Between Plants and the Urban Environment. *Frontiers in Forests and Global Change*, 3. <https://doi.org/10.3389/ffgc.2020.00030>
- Firth, C., Maye, D., & Pearson, D. L. (2011). Developing “community” in community gardens. *Local Environment*, 16(6), 555–568. <https://doi.org/10.1080/13549839.2011.586025>
- Frearson, A. (2019). Ten ways architecture could support a degrowth economy. *Dezeen*. <https://www.dezeen.com/2019/11/19/degrowth-architecture-oslo-architecture-triennale-2019/>
- García-Lamarca, M., Anguelovski, I., & Venner, K. (2022). Challenging the financial capture of urban greening. *Nature Communications*, 13(1). <https://doi.org/10.1038/s41467-022-34942-x>
- Gómez-Baggethun, E., & Barton, D. (2013). Classifying and valuing ecosystem services for urban planning. *Ecological Economics*, 86, 235–245. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2012.08.019>
- Hanišová, V. (2021). *Beton a hlína: rozhovory o environmentalismu ve městě*. Host.
- Hardman, M. L., Chipungu, L., Magidimisha, H. H., Larkham, P. J., Scott, A., & Armitage, R. J. (2018). Guerrilla gardening and green activism: Rethinking the informal urban growing movement. *Landscape and Urban Planning*, 170, 6–14. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2017.08.015>
- Harrouk, C. (2020). Psychology of Scale: People, Buildings and Cities. *ArchDaily*. https://www.archdaily.com/950321/psychology-of-scale-people-buildings-and-cities?ad_campaign=normal-tag
- Hickel, J. (2021). What does degrowth mean? A few points of clarification. *Globalizations*, 18(7), 1105–1111. <https://doi.org/10.1080/14747731.2020.1812222>
- Hickel, J., & Kallis, G. (2020). Is Green Growth Possible? *New Political Economy*, 25(4), 469–486. <https://doi.org/10.1080/13563467.2019.1598964>

- Hickel, J., Kallis, G., Jackson, T., O'Neill, D. W., Schor, J. B., Steinberger, J. K., Victor, P. A., & Ürge-Vorsatz, D. (2022). Degrowth can work — here's how science can help. *Nature*, 612(7940), 400–403. <https://doi.org/10.1038/d41586-022-04412-x>
- IPR Praha. (2014). Koncepce pražských břehů. https://iprpraha.cz/uploads/assets/KONCEPCE%20PRAZSKYCH%20BEHU_150dpi_KVP-IPR_150116.pdf
- IPR Praha. (2016). Manuál participace. <https://iprpraha.cz/assets/files/files/f7c476e26387efecba4143f8b8b574b0.pdf>
- IPR Praha. (2018). Umělecká díla na veřejných prostranstvích hlavního města Prahy. <https://iprpraha.cz/assets/files/files/98147eeff701847129661cfc7d40456e.pdf>
- IPR Praha. (n.d.). Veřejný prostor. <https://iprpraha.cz/stranka/42>
- Jaramillo, P., Kahn Ribeiro, S., Newman, P., Dhar, S., Diemuodeke, O.E., Kajino, T., Lee, D.S., Nugroho, S.B., Ou, X., Hammer Strømman, A., Whitehead, J. (2022). Transport. V P.R. Shukla et al. (Eds.), IPCC, 2022: *Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/downloads/report/IPCC_AR6_WGIII_Chapter10.pdf
- Jarvis, H. (2018). Degrowth and Christiania – I saw how Copenhagen's collective living experiment can work. *The Conversation*. <https://theconversation.com/degrowth-and-christiania-i-saw-how-copenhagens-collective-living-experiment-can-work-976214>
- Jurjevica, R. (2021). How Urban Degrowth Makes Better Cities. *Land8*. <https://land8.com/how-urban-degrowth-makes-better-cities/>
- Juříčková, L. & Storch, D. (2021). Vágní terén je (ošemetná) příroda. V R. Haluzík (Ed.), *Město naruby: vágní terén, vnitřní periferie a místa mezi místy*. Academia.
- Kaika, M., Varvarousis, A., Demaria, F., & March, H. (2023). Urbanizing degrowth: Five steps towards a Radical Spatial Degrowth Agenda for planning in the face of climate emergency. *Urban Studies*, 60(7), 1191–1211. <https://doi.org/10.1177/00420980231162234>
- Kallis, G. (2022). *Na obranu nerůstu*. Neklid.
- Kallis, G., Kostakis, V., Lange, S., Muraca, B., Paulson, S., & Schmelzer, M. (2018). Research On Degrowth. *Annual Review of Environment and Resources*, 43(1), 291–316. <https://doi.org/10.1146/annurev-environ-102017-025941>
- Kamio, R., & Shirai, R. (2020, February 12). Superblocks: Redesigning Barcelona's Grid for Pedestrians. *Pop-Up City*. <https://popupcity.net/insights/superblocks-redesigning-barcelonas-grid-for-pedestrians/>

- Kekel, R. (2021). Město nerůstu: Oslo se chce rozvíjet bez imperativu zisku. *Deník Referendum*. <https://denikreferendum.cz/clanek/33100-mesto-nerustu-oslo-se-chce-rozvijet-bez-imperativu-zisku>
- Keller, J. (2005). *Až na dno blahobytu*. EarthSave.
- Khmara, Y., & Kronenberg, J. (2022). Urban degrowth economics: making cities better places for living, working, and playing. *Local Environment*, 28(3), 304–321. <https://doi.org/10.1080/13549839.2022.2136638>
- Koay, W. I., & Dillon, D. (2020). Community Gardening: Stress, Well-Being, and Resilience Potentials. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17(18), 6740. <https://doi.org/10.3390/ijerph17186740>
- Krähmer, K. (2022). Degrowth and the city. *City*, 26(2–3), 316–345. <https://doi.org/10.1080/13604813.2022.2035969>
- Kurtz, H. E. (2001). DIFFERENTIATING MULTIPLE MEANINGS OF GARDEN AND COMMUNITY. *Urban Geography*, 22(7), 656–670. <https://doi.org/10.2747/0272-3638.22.7.656>
- Kyrönviita, M., & Wallin, A. (2022). Building a DIY skatepark and doing politics hands-on. *City*, 26(4), 646–663. <https://doi.org/10.1080/13604813.2022.2079879>
- KZ Kuchyňka. (n.d.). Komunitní zahrada Kuchyňka – zahrada jako kuchyňka. <http://kzkuchynka.cz/>
- Latouche, S. (2012). *Malé pojednání o poklidném nerůstu*. Za tratí.
- Legacy, C. (2017). Is there a crisis of participatory planning? *Planning Theory*, 16(4), 425–442. <https://doi.org/10.1177/1473095216667433>
- Lehtinen, A. (2018). Degrowth in city planning. *Fennia*, 196(1), 43–57. <https://doi.org/10.11143/fennia.65443>
- Liegey, V., & Nelson, A. (2020). *Exploring Degrowth: A Critical Guide*. Pluto Press.
- Lwasa, S., Seto, K.C., Bai, X., Blanco, H., Gurney, K.R., Kilkış, S., Lucon, O., Murakami, J., Pan, J., Sharifi, A., Yamagata, Y. (2022). Urban systems and other settlements. V P.R. Shukla et al. (Eds.), IPCC, 2022: *Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/downloads/report/IPCC_AR6_WGIII_Chapter08.pdf
- Marchigiani, E., & Bonfantini, B. (2022). Urban Transition and the Return of Neighbourhood Planning. Questioning the Proximity Syndrome and the 15-Minute City. *Sustainability*, 14(9), 5468. <https://doi.org/10.3390/su14095468>

Metropolitný inštitút Bratislavy (2022). Legendárny dánsky architekt Jan Gehl vyše 50 rokov učí svet, ako stavať mestá pre ľudí. <https://mib.sk/legendarny-dansky-architekt-jan-gehl-vyse-50-rokov-uci-svet-ako-stavat-mesta-pre-ludi/>

Metropolitný inštitút Bratislavy (2021a). Manifest verejných priestorov. <https://mib.sk/wp-content/uploads/2022/04/Manifest-verejnych-priestorov.pdf>

Metropolitný inštitút Bratislavy. (2021b). *Ako porozumieť mestu a jeho ľuďom?* Metropolitný inštitút Bratislavy.

Miller, B., & Nicholls, W. J. (2013). Social Movements in Urban Society: The City as A Space of Politicization. *Urban Geography*, 34(4), 452–473. <https://doi.org/10.1080/02723638.2013.786904>

Molina, S. F. (2022, September 21). A green strip full of potential. Creatives in Turin reclaim their city. *The Urban Activist*. <https://theurbanactivist.com/idea/a-green-strip-full-of-potential-creatives-in-turin-reclaim-their-city/>

Mould, O. (2014). Tactical Urbanism: The New Vernacular of the Creative City. *Geography Compass*, 8(8), 529–539. <https://doi.org/10.1111/gec3.12146>

Mueller, N., Rojas-Rueda, D., Khreis, H., Cirach, M., De Andrés, D., Ballester, J., Bartoll, X., Daher, C., Deluca, A., Echave, C., Milà, C., Marquez, S., Palou, J., Pérez, K., Tonne, C., Stevenson, M., Rueda, S., & Nieuwenhuijsen, M. J. (2020). Changing the urban design of cities for health: The superblock model. *Environment International*, 134, 105132. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2019.105132>

Nelson, A. (2019). Housing for growth narratives. V A. Nelson & F. Schneider (Eds.), *Housing for Degrowth*. Routledge.

Nelson, A., & Edwards, F. (2020). *Food for Degrowth: Perspectives and Practices*. Routledge.

O'Donnell, E., Netusil, N. R., Chan, F. K. S., Dolman, N., & Seneviratne, S. I. (2021). International Perceptions of Urban Blue-Green Infrastructure: A Comparison across Four Cities. *Water*, 13(4), 544. <https://doi.org/10.3390/w13040544>

OKRA (n.d.). Catharijnesingel. <https://www.okra.nl/en/projects/catharijnesingel/>

Olsen, E., Orefice, M., & Pietrangeli, G. (2019). From the 'right to the city' to the 'right to metabolism.' V A. Nelson & F. Schneider (Eds.), *Housing for Degrowth*. Routledge.

Ostermeijer, F., Koster, H. R., & Van Ommeren, J. (2019). Residential parking costs and car ownership: Implications for parking policy and automated vehicles. *Regional Science and Urban Economics*, 77, 276–288. <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2019.05.005>

O'Sullivan, F. (2020, November 11). Barcelona Will Supersize its Car-Free 'Superblocks.' *Bloomberg.com*. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-11-11/barcelona-s-new-car-free-superblock-will-be-big>

- Palenzuela, S. (2021). Superblocks Base of a New Model of Mobility and Public Space. Barcelona as an Example. *International Encyclopedia of Transportation*, 249–257. <https://doi.org/10.1016/b978-0-08-102671-7.10709-2>
- Participatory. (2020). Tactical Urbanism: Creating Long-Term Change in Cities Through Short-Term Interventions. <https://parcitypatory.org/2020/07/31/tactical-urbanism/>
- Popkin, G. (2022). Urban oasis. *Science*, 378(6619), 466–469. <https://doi.org/10.1126/science.adf5842>
- Pospěch, P. (2021). *Neznámá společnost: pohledy na současné Česko*. Host.
- Pruijt, H. (2013). The Logic of Urban Squatting. *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(1), 19–45. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2012.01116.x>
- Public Space. (2020). Catharijnesingel. *Public Space*. <https://www.publicspace.org/works/-/project/m357-catharijnesingel>
- Pučerová, K., & Kratochvíl, P. (2022). *Z Galerie ven!: umění v českém veřejném prostoru po roce 1989*. Galerie Jaroslava Fragnera.
- Röth, K. (2022). Reduced speed limits in urban settings: motivations, measures & effects. *Working Paper Series No. 62*. <https://urbanstudies.uva.nl/content/working-paper-series/working-paper-no.-62.html?cb>
- Ruiz-Alejos, C., & Prats, V. (2021). In quest of implementing degrowth in local urban planning policies. *Local Environment*, 27(4), 423–439. <https://doi.org/10.1080/13549839.2021.1983789>
- Saelens, B. E., Sallis, J. F., & Frank, L. D. (2003). Environmental correlates of walking and cycling: Findings from the transportation, urban design, and planning literatures. *Annals of Behavioral Medicine*, 25(2), 80–91. https://doi.org/10.1207/s15324796abm2502_03
- Savini, F. (2021a). Principles for a degrowth of cities. *Ontgroeï*. <https://ontgroeï.degrowth.net/principles-for-a-degrowth-of-cities/>
- Savini, F. (2021b). Towards an urban degrowth: Habitability, finity and polycentric autonomism. *Environment and Planning A*, 53(5), 1076–1095. <https://doi.org/10.1177/0308518x20981391>
- Savini, F., Ferreira, A., & Von Schönfeld, K. C. (2022). *Post-Growth Planning: Cities Beyond the Market Economy*. Routledge.
- Sawhney, N., De Klerk, C., & Malhotra, S. (2015). Civic Engagement through DIY Urbanism and Collective Networked Action. *Planning Practice and Research*, 30(3), 337–354. <https://doi.org/10.1080/02697459.2015.1054662>
- Schmelzer, M., Vetter, A., & Vansintjan, A. (2022). *The Future is Degrowth: A Guide to a World Beyond Capitalism*. Verso Books.

- Schneider, F. (2019). Housing for degrowth narratives. V A. Nelson & F. Schneider (Eds.), *Housing for Degrowth*. Routledge.
- Sidorová, M. et al. (2020). *Nepredat! zveľadiť! Nadácia Cvernovka*.
- Southon, G. E., Jorgensen, A., Dunnett, N., Hoyle, H., & Evans, K. L. (2017). Biodiverse perennial meadows have aesthetic value and increase residents' perceptions of site quality in urban green-space. *Landscape and Urban Planning*, 158, 105–118. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2016.08.003>
- Sovacool, B. K., & Axsen, J. (2018). Functional, symbolic and societal frames for automobility: Implications for sustainability transitions. *Transportation Research Part A-policy and Practice*, 118, 730–746. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.10.008>
- Steuteville, R. (2021). Ten social benefits of walkable places. *Public square*. <https://www.cnu.org/publicsquare/2021/08/12/we-shape-our-cities-and-then-they-shape-us>
- Stoltz, J., & Schaffer, C. (2018). Salutogenic Affordances and Sustainability: Multiple Benefits With Edible Forest Gardens in Urban Green Spaces. *Frontiers in Psychology*, 9. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2018.02344>
- Sýkorová, M., Tománek, P., Šušlíková, L., Staňková, N., Habalová, M., Čtverák, M., Macháč, J., & Hekrle, M. (2021). Voda ve městě: metodika pro hospodaření s dešťovou vodou ve vazbě na zelenou infrastrukturu. <http://www.vodavemeste.cz/>
- Tactical Urbanist's Guide. (n.d.). What is Tactical Urbanism? <http://tacticalurbanismguide.com/about/>
- Tam, V. W., & Hao, J. L. (2019). Adaptive reuse in sustainable development. *The International Journal of Construction Management*, 19(6), 509–521. <https://doi.org/10.1080/15623599.2018.1459154>
- The World Bank. (n.d.). Urban Development. <https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/overview>
- Tkadleček, Á. (2019). Co znamená nerůst? Pohodu pro všechny. *A2larm*. <https://a2larm.cz/2019/11/co-nam-prinese-nerust-pohodu-pro-vsechny/>
- Torino Stratosferica. (n.d.a). Precollinear Park. <https://torinostratosferica.it/en/precollinear-park/>
- Torino Stratosferica. (n.d.b). Precollinear Park. NEW EUROPEAN BAUHAUS. <https://2022.prizes.new-european-bauhaus.eu/application/precollinear-park>
- Treu, N., Schmelzer, M., & Burkhart, C. (2020). *Degrowth in Movement(s): Exploring Pathways for Transformation*. John Hunt Publishing.
- UN-Habitat. (2022). Global public space programme. https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/02/20220207_annual_report_gpssp_2021.pdf

- U/U Studio. (n.d.). Oživení podchodů Vltavská. <https://uustudio.cz/project/vltavska>
- Václavová, D. (2022). Umělecká intervence jako dramatizace místa. In K. Pučerová & P. Kratochvíl (Eds.), *Z Galerie ven!: umění v českém veřejném prostoru po roce 1989*. Galerie Jaroslava Fragnera.
- Varvarousis, A., Koutrolikou, P. (2018). Degrowth and the City. <https://www.e-flux.com/architecture/overgrowth/221623/degrowth-and-the-city/>
- Venditti, B. (2021). Visualizing the Accumulation of Human-Made Mass on Earth. *Visual Capitalist*. <https://www.visualcapitalist.com/visualizing-the-accumulation-of-human-made-mass-on-earth/>
- Verco, N. (2019). Christiania: a poster child for degrowth?. In A. Nelson & F. Schneider (Eds.), *Housing for Degrowth*. Routledge.
- Vodrážka, P. (2023). Z ulic Prahy je parkoviště, kde menšina šikanuje většinu. Data ukazují, že podvádět se vyplácí. *Deník N*. <https://denikn.cz/1119209/z-ulic-prahy-je-parkoviste-kde-mensina-sikanuje-vetsinu-data-ukazuji-ze-podvadet-se-vyplaci/?ref=list>
- Williams, M. (2018). Urban commons are more-than-property. *Geographical Research*, 56(1), 16–25. <https://doi.org/10.1111/1745-5871.12262>
- WHO Europe (2016). Urban green spaces and health. <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/345751/WHO-EURO-2016-3352-43111-60341-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Wolch, J., Byrne, J., & Newell, J. P. (2014). Urban green space, public health, and environmental justice: The challenge of making cities 'just green enough.' *Landscape and Urban Planning*, 125, 234–244. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2014.01.017>
- The World Bank. (n.d.). Urban Development. <https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/overview>
- World Economic Forum. (2022). Cement Industry. *The Net-Zero Industry Tracker*. <https://www.weforum.org/reports/the-net-zero-industry-tracker/in-full/cement-industry>
- Xue, J. (2021). Urban planning and degrowth: a missing dialogue. *Local Environment*, 27(4), 404–422. <https://doi.org/10.1080/13549839.2020.1867840>