

Mesto kratkih poti

Zaključno poročilo

November 2021

Mesto kratkih poti

Vmesno poročilo

November 2021

Pogodba:

2550 – 21 – 510008

Naročnik:

Republika Slovenija, Ministrstvo za okolje in prostor, Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana

Izvajalec:

Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Trnovski pristan 2, p.p. 4717, 1127 Ljubljana

Skrbnik pogodbe s strani naročnika:

mag. Mojca Piry

Skrbnik pogodbe s strani izvajalca:

dr. Aljaž Plevnik

Avtorji:

dr. Luka Mladenovič, dr. Aljaž Plevnik, Andraž Hudoklin, Mojca Balant

Kazalo vsebine

1.	UVOD	1
2.	KONCEPT MESTA KRATKIH POTI V EVROPSKEM PROSTORU IN ŠIRŠE	3
	PARIZ – 15-MINUTNO MESTO	3
	GOTHENBURG – MINUTNO MESTO	5
	MELBOURNE - 20-MINUTNA SOSESKA	6
	BARCELONA - SUPERBLOCK	8
	MILANO – MESTO PO EPIDEMIJI	10
	TEMPE – 20-MINUTNO MESTO	11
3.	PRINCIPI IN ELEMENTI MESTA KRATKIH POTI	13
	PREGLED IN PRIMERJAVA PRINCIPOV	13
4.	KLJUČNI ELEMENTI	15
	DOSTOPNOST OSNOVNE OSKRBE	15
	GOSTOTA	16
	MEŠANJE RAB	17
	MULTIMODALNA RABA PROSTORA	18
	URAVNOTEŽEN PROMETNI SISTEM S POUDARKOM NA HOJI	18
	RAZVOJ LOKALNIH SREDIŠČ IN EKONOMIJE	19
	DIGITALIZACIJA	19
	NORMALIZACIJA KONCEPTA	20
5.	SPECIFIKE SLOVENSКИH MEST IN NASELIJ	21
6.	UMESTITEV V ZAKONODAJO	23
7.	ZAKLJUČKI	25
8.	VIRI IN LITERATURA	26

1. Uvod

Izhodišča

Mesto kratkih poti¹ je koncept, ki je nastal kot odgovor na razvoj urbanih območij v zadnjih desetletjih, kjer praviloma med ključnimi dnevnimi programi, kot so bivanje, delo, rekreacija in nakupovanje opravimo 30 minutne vožnje ali celo več z osebnim avtomobilom.

Nekateri elementi koncepta so v teoriji prostorskega in urbanističnega načrtovanja prisotni že več kot stoletje in izhajajo iz potreb po učinkoviti organizaciji bivanja, dela, oskrbe prebivalcev, v luči omejenih možnosti za vsakodnevno opravljanje poti. Principi zagotavljanja dostopnosti različnih programov v peš (in kolesarski) dostopnosti so sistematično in kontinuirano prisotni tudi v okviru načrtovanja stanovanjskih sosesk povojnih letih. Vendar se je v praksi pomen teh konceptov v zadnjih desetletjih izgubljal zaradi bistveno izboljšane dostopnosti prebivalcev do osebnega avtomobila, razvoja cestnega omrežja in politike gradnje, ki je omogočala razprševanje poselitve in smatrala kot sprejemljivo dostopnost dela, šole in oskrbe z osebnim avtomobilom tudi na velike razdalje.

Ponoven premislek o učinkih nadaljnjega razprševanja prebivalcev in programov so principi dobili z razvojem koncepta trajnostnega mesta oziroma trajnostne mobilnosti, ter celostnega prometnega načrtovanja. Mnoge državne in mestne politike so skušale zmanjševati odvisnost od osebnega avtomobila in spodbujati razvoj vitalnih mestnih območij in mest, ki bi temeljila na hoji, kolesarjenju in javnem prometu.

Nov zagon pa je mesto kratkih poti po svetu doživelo v času korona krize, ko je veliko držav in mest uvedlo ukrepe omejevanja gibanja prebivalcev na bližino njihovih bivališč. Nekatera mesta so prepoznala potrebo in potencial, da se pričnejo mestna območja celovito prenavljati z jasno izraženim ciljem zagotavljanja dostopnosti. Izkazalo se je namreč, da je trenutna dostopnost prebivalcev do ključnih programov med mestnimi območji zelo raznolika, s tem pa tudi kakovost njihovega bivanja.

V okviru projekta skušamo opraviti pregled teh iniciativ in ugotoviti kako bi lahko nov zagon koncepta mesta kratkih poti prenesli tudi v slovenski prostor. V prvem delu naloge, ki je vključen v to poročilo, je opravljen pregled aktivnosti in dosežkov na tem področju in pripravljen prvi izbor mest oziroma držav, katerih primeri dobrih praks bi lahko bili relevantni za prenos pristopov v slovensko načrtovalsko prakso.

¹ Pojem mesto je v poimenovanju uporabljen zaradi prenosljivosti poimenovanja iz tuje literature (na primer ang. city of short distances, 15-minutes city) in se ne nanaša le na mesta, ampak tudi ostala naselja in dele naselij

Metoda dela

Med iskanjem primerov dobrih praks so bili uporabljeni znanstveni in strokovni viri.

Pri iskanju so bile uporabljene ključne besede, ki so neposredno ali posredno povezane s konceptom in sicer: *15-minute city*, *20-minute city*, *city of short distances*, *walkable city*.

Posredno se v člankih, ki se ukvarjajo s temo pogosto pojavijo tudi naslednje ključne besede: *sustainable city*, *smart city*, *humane city*, *post-pandemic city*, *walkability*, *active mobility*, *accessibility in proximity*.

Znanstveni članki so bili iskani v bazah Web of Science, Scopus in Google Scholar.

Strokovni članki in ostala gradiva so bili iskani na portalih Eltis, Victoria Transport Policy Institute, Mobycon, Intelligent Transport, The Guardian, Bloomberg City Lab, in The Atlantic.

Predstavljeni nabor mest in primerov predstavlja širino pristopov in aktivnosti, ki se odvijajo pod okriljem koncepta. V literaturi se pojavlja bistveno večje število mest, ki pa bolj ali manj sledijo izbranim konceptom. Poudariti je potrebno tudi, da tudi mnoga predstavljena mesta v pod imenom 15-minutno mesto nadaljujejo predhodne aktivnosti in prizadevanja, ki so jih razvila v zadnjih letih ali celo desetletjih pod imeni drugih konceptov, kot so trajnostno mesto, razvoj trajnostne mobilnosti in podobno.

2. Koncept mesta kratkih poti v evropskem prostoru in širše

Pariz – 15-minutno mesto

15-minutno mesto je koncept, ki ga razvija Carlos Moreno, profesor urbanizma na pariški Sorboni. Temelji na predhodnem delu avtorja, ki se ukvarjal s tematiko t.i. »chrono urbanism-a«, to je urbanega načrtovanja, ki temelji na časovni dostopnosti prebivalcev do ključnih programov. Pri svojem delu želi poleg tega doseči še izboljšanje kakovosti bivanja v mestih in zmanjšanje negativnih vplivov na okolje. Osnovno razmišljanje Morena (Moreno et al., 2021) izhaja iz predpostavke, da bodo prebivalci, ki manj časa porabijo za opravljanje vsakodnevnih poti, pri tem porabili tudi manj energije. S tem bi se v mestih tudi sprostile površine, ki bi namesto za prometne ureditve lahko služile srečevanju.

Koncept v izhodiščih temelji na štirih ključnih področjih: optimalna gostota, bližina, raznolikost in digitalizacija.



Slika 1: Shema ključnih področij 15-minutnega mesta, vir: Moreno et al., 2021

Moreno za vsako od štirih področij opredeljuje vrsto usmeritev. Bližina ključnih programov in storitev, kot osrednje področje koncepta, je po avtorjevih besedah razumljena prostorsko, kot tudi časovno. Večina programov za tako dostopnost ne more biti enakomerno razporejena po prostoru, ampak je nujno oblikovanje lokalnih

vozišč, v zaledju katerih lahko prebivalci iz okoliških območij hitro dostopajo do programov.

Pri tem igra pomembno vlogo tudi t.i. multimodalna raba osnovne infrastrukture, ki jo avtor pojasnjuje na primeru rabe igrišč osnovnih šol v popoldanskem času kot rekreacijskih površin za vse prebivalce. To sovпада s konceptom »crono urbanism-a«, ki načrtovanje mesta pojasnjuje ne le kot prostorski, ampak tudi časovni izziv.

Gostota, kot lastnost urbanih območij z neposrednim vplivom na pestrosti območij in potrebo po dnevni mobilnosti prebivalcev je v okviru 15-minutnega mesta obravnavana kot ena od ključnih lastnosti, vendar opredeljena s pojmom optimalna gostota. Ta naj omogoča dobro delovanje mest, vendar z zavedanjem, da zelo visoke gostote gradnje povzročajo izzive kot so prekomerna poraba virov in odvisnost od fosilnih goriv za delovanje stavb.

Pestrost v okviru 15-minutnega mesta vključuje dve dimenziji. Prva, klasično prostorsko načrtovalska dimenzija obravnava mešanje rab, torej opuščanje modernističnega načrtovanja območij namenjenih izključno za bivanje, delo, industrijo, rekreacijo ipd. Mešanje teh programov zagotavlja bližino med bivanjem in delom in omogoča dostop prebivalcev do ključnih dnevnih aktivnosti peš ali s kolesom.

Druga dimenzija pestrosti je opredeljena kot multikulturnost. Avtor trdi, da ta zagotavlja pozitivne ekonomske, kulturne učinke in socialno kohezijo mest.

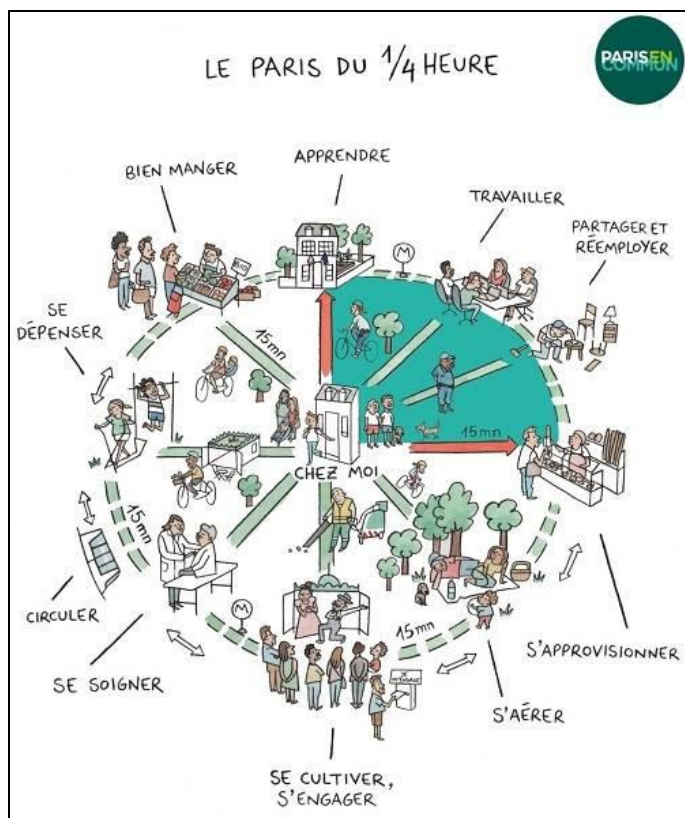
Digitalizacija izhaja in nadgrajuje šibkosti koncepta pametnih mest in nudi podporo pri razvoju prvim trem področjem. Nove storitve, ki jih omogoča digitalizacija v mnogih primerih dopolnjujejo in nadgrajujejo koncept 15-minutnega mesta, saj zmanjšujejo potrebe po vsakodnevnih ali nepotrebnih poteh. Storitve kot so spletno nakupovanje in delo na daljavo sta dva taka primera, ki sta v luči epidemije COVID-19 doživeli velik razcvet.

Koncept je dobil velik zagon s predstavitvijo v okviru omrežja mest C40, ki združuje skoraj 100 županov največjih in najbolj vplivnih svetovnih mest, ki so zavezani ciljem omejevanje globalnega ogrevanja na 1,5°C in izvajajo ambiciozne in inovativne aktivnosti za doseganje teh ciljev.

Kot del svojega volilnega programa je 15-minutno mesto predstavila tudi županja Pariza Anne Hidalgo. Pariz je v zadnjih dveh letih že izvedel vrsto aktivnosti pod okriljem te pobude.

Da je koncept vzbudil veliko zanimanja in razmišljanj, kaže vrsta dogodkov, posvetov in projektov, ki se izvajajo na to temo v zadnjem letu in širijo razmišljanja iz ozkih zasnov urbanih območij na širša razmišljanja o organizaciji mest in sosesk z višjo stopnjo samozadostnosti in lokalne oskrbe, povezovanju sosednjih območij in učinkovitih regionalnih območij, povezanih z dobrim javnim prevozom in trajnostnimi oskrbnimi verigami.

Posebno pozornost se namenja tudi pravičnejši delitvi javnega prostora, ki daje več poudarka aktivni mobilnosti na kratke razdalje v kombinaciji z izboljšanjem zasnov javnega prometa za opravljanje daljših razdalj.



Slika 2: Prikaz koncepta na primeru pariškega območja, vir: Paris en Commun 15-minute city

Z razvojem digitalizacije in spletnih trgovin se povečuje tudi potreba po sodelovanju in koordinaciji med različnimi deležniki, vključenimi v transportne verige od pošiljatelja do prejemnika, pri katerih morajo večjo vlogo dobiti alternativna vozila in aktivna mobilnost.

Gothenburg – Minutno mesto

Minutno mesto (ang. one-minute city) je poimenovana ena od aktivnosti v okviru urbanih eksperimentov, ki jih podpira Švedska vlada pod okriljem projekta Street Moves. Namen aktivnosti je preurejanje prometnih površin, saj je namen vlade da se v prihodnjih letih pomen motoriziranih prometnih sredstev v mestih bistveno zmanjša.

Intervencije se med sabo razlikujejo glede na lokalne specifične in potrebe prebivalcev in uporabnikov. V večini primerov gre za spremembe parkirnih mest v javni prostor za prebivalce z dodajanjem urbane opreme kot so klopi ali pripomočki za piknike. V nekaterih primerih pa se prostor preureja v parkirišča za kolesa, električne skiroje ali celo prestopne točke (ang. mobility hubs) za različne oblike mobilnosti.

Projekt je zanimiv zato, ker je pristop nastal iz lokalnih iniciativ kot so Parking day in je v prvih poskusih bil večinoma izveden gverilsko, brez uradnih dovoljenj a na podlagi potreb lokalnega okolja. V zadnjih letih pa ga spodbujajo in financirajo mestne ali celo nacionalne oblasti.

Avtorji poudarjajo, da njihove intervencije dopolnjujejo ponudbo lokalnih programov, podobno kot to predvideva koncept 15-minutnega mesta. Vendar poudarjajo, da male in nezahtevne prostorske intervencije, ki lahko v neposredni bližini, torej minuti hoje od doma ali dela, bistveno izboljšajo kakovost bivanja v lokalnem okolju in tudi s tem zmanjšajo potrebe po potovanju.

Melbourne - 20-Minutna soseska

20-minutna soseska je koncept v okviru dolgoročne strategije razvoja Melbourne, poimenovane Melborune 2017 – 2050 (Victoria State Government, 2020). Cilj koncepta je zagotavljanje bolj vključujočih, vitalnih in zdravih sosesk v mestu.



Slika 3: Lastnosti 20-minutne soseske, ki temeljijo na izhodišču, da je 20 minutna razdalja še sprejemljiva za hojo prebivalcev do vsakodnevnih storitev. Vir: Victoria State Government, 2020

Za boljše razumevanje cilja so opredeljene lastnosti, ki jih mora izpolnjevati 20-minutna soseska:

- varnost, dostopnost in dobra povezanost za pešce in kolesarje
- ponudba kakovostnega javnega in odprtega prostora
- ponudba storitev in drugih ciljev ki podpirajo lokalno življenje
- zagotavljati dostop do kakovostnega javnega prometa, ki povezuje prebivalce s službami in storitvami višjega nivoja

- zagotavljanje gostot stanovanj in prebivalstva, ki omogočajo delovanje lokalnih storitev in transporta
- podpiranje vitalnih lokalnih ekonomij.

Pomembno vlogo v okviru koncepta igrajo lokalna središča, ki jih v okviru načrta imenujejo centri aktivnosti soseske (ang. neighbourhood activity centres). Tradicionalno so v avstralskih mestih igrale vlogo lokalnih središč glavne ulice (ang. high streets) in središča vasi. Kasneje so jo prevzela lokalna nakupovalna središča. Načrt temelji na identifikaciji in krepitevi središč, ki so nastala iz teh predhodnikov in bi lahko prevzela vlogo središč 20-minutnih sosesk v prihodnje.

MELBOURNE'S 5 TYPES OF ACTIVITY CENTRES

Central Activities Districts – Melbourne is the metropolitan area's largest centre of activity with the greatest variety of uses and the most intense concentration of development. Melbourne will continue to be the preferred location for activities that have State or national significance. The designation of an additional six Central Activities Districts will allow Melbourne to move away from one large inner centre (focused around the Central Business District) to a number of larger centres, like mini-CBDs in the suburbs, and will be the focus of a substantial proportion of future employment growth and public investment.

Principal Activity Centres – These are large centres with a mix of activities that are well served by public transport (e.g. Coburg, Preston, Knox City, Werribee). The size and/or location of Principal Activity Centres mean they have an especially important role to play as a focus for community activity, services and investment.

Major Activity Centres – These are similar to Principal Activity Centres but serve smaller catchment areas (e.g. Moorabbin, Pakenham, Williamstown). They provide additional scope to accommodate ongoing investment and change in retail, office, community, service and residential markets.

Specialised Activity Centres – These are important economic precincts (e.g. Monash University/Health Research Precinct, Melbourne Airport) that provide a mix of economic activities that generate high numbers of work and visitor trips. Their planning and development should reinforce their specialised economic function.

Neighbourhood Activity Centres – These centres have a limited mix of uses meeting local needs and are dominated by small businesses and shops and limited community services. They offer some local convenience services and some public transport provision but are not necessarily located on the Principal Public Transport Network (PPTN).

Slika 4: 5 tipov lokalnih središč mesta Melbourne. Vir: Department of Planning and Community Development, 2010

Lokalna središča naj bi zagotavljala osnovno oskrbo (trgovina, pekarna, trafika), lokalne storitve za preživljanje prostega časa (kavarne in restavracije), lokalne zdravstvene storitve in druge storitve, ki jih prebivalci potrebujejo dnevno.

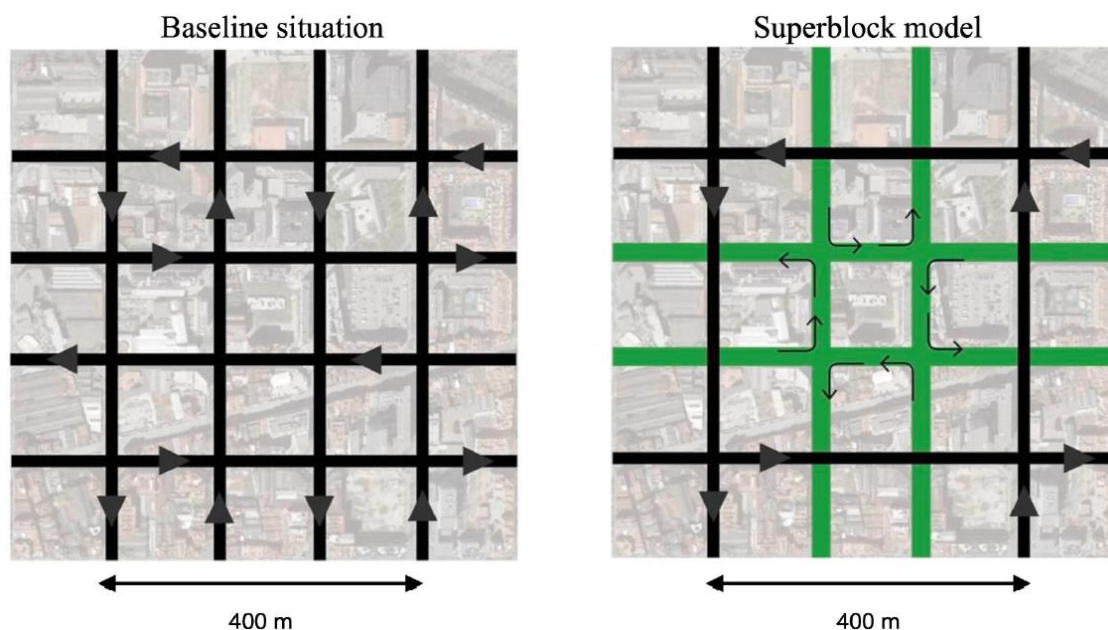
Lokalna središča so v okviru koncepta uvrščena v 5 tipov, glede na njihovo vlogo v hierarhiji središč. Vsako od njih naj bi zagotavljalo vsaj osnovne storitve za lokalno prebivalstvo, poleg tega pa bi se v višjih nivojih središč združevale tudi storitve za širše območje.

Predvidene kategorije središč so sledeče:

- Osrednja območja aktivnosti (mestno središče Melbourne in šest drugih večjih območij, ki so že danes bogato opremljena s programi in delovnimi mesti)
- Glavna središča aktivnosti (središča, kjer je na voljo več aktivnosti in dobra povezava z javnim prometom)
- Večja središča aktivnosti (središča, ki poleg glavnih dopolnjujejo mrežo središč a oskrbujejo manjša območja s trgovino in delovnimi mesti)
- Specializirana središča (univerze, bolnišnice, letališča in druga območja, ki so specializirana za določene dejavnosti a ponujajo vrsto podpornih aktivnosti za zaposlene, obiskovalce in prebivalce)
- Središča aktivnosti sosesk (manjša središča, ki ponujajo lokalno oskrbo prebivalcev in kjer delujejo pretežno manjša podjetja in trgovine, dobro povezana z javnim prometom s središči višjega tipa).

Barcelona - Superblock

Koncept superblokov (ang. superblocks) je bil v Španiji v zadnjem desetletju uveden v različnih oblikah in merilih. Nov zagon je dobil v povezavi s konceptom 15-minutnega mesta, saj temelji na podobnih izhodiščih in zastavlja podobne cilje: povrniti prostor za ljudi, zmanjšati motoriziran prevoz, spodbujati trajnostno mobilnost in aktiven življenjski slog, zagotoviti urbano ozelenitev in ublažiti učinke podnebnih sprememb. Superbloki (Mueller et al., 2020) predstavljajo osnovne celice, ki sestavljajo mesto in zagotavljajo trajnostno in zdravo okolje, kompaktne in povezane sosesko z mešano rabo zemljišč in velikim potencialom za družbeni kapital.



Slika 5: Reorganizacija prometne mreže Barcelone s ciljem izboljšanja kakovosti bivanja in ustvarjanja javnega prostora, zelenih površin in lokalnih središč. Vir: Mueller et al., 2020

Superbloki so večja mestna območja, na primeru Barcelone približno velikosti 400 x 400 metrov ali 3 x 3 stavbni bloki, v okviru katerih se promet znotraj območja umiri in omeji na izključno lokalni dostop prebivalcev. Ves tranzitni promet se usmeri na rob superbloka. Zaradi zmanjšanja količine prometa je mogoča preureditev prometnih površin v javni prostor in znotraj njih nastanejo večje možnosti tudi za ureditev zelenih površin.



Slika 6: Ulični utrip v superbloku Sant Antoni. Vir: Mueller et al., 2020

Od leta 2019 so bili v Barceloni uvedeni trije pilotni superblocki, mesto pa načrtuje postopno uvedbo koncepta na celotnem območju, torej še 503. Mueller et al. so v članku prikazali, da bi mesto s spremembami bistveno izboljšalo razmere v mestu na naslednjih področjih: fizični aktivnosti prebivalcev povezani z dnevno mobilnostjo,

kakovosti zraka, obremenitvami s hrupom, dostopnostjo prebivalcev do zelenih površin, temperaturo (pregrevanjem) v mestu.

Koncept se zdi zaradi urbane zasnove Barcelone in njenih značilnih stavbnih blokov težko prenosljiv v druga mesta z manj geometrično čisto strukturo. Vendar izkušnje drugih španskih mest, kjer so poskusno uvedli podobne ureditve, kot je na primer Vitoria-Gasteiz, kažejo da je prenos mogoč tudi v druga mesta.

Milano – Mesto po epidemiji

Prometni in urbani razvoj mesta Milano je desetletja temeljil na tradicionalnem razvoju mobilnosti, torej zmernem vlaganju v izgradnjo sistema javnega prevoza s širjenjem novih podzemnih linij ter iskanju načinov, kako pripeljati več ljudi v središče mesta. V mestu so se sicer zavedali, da med meščani obstajajo potrebe po več hoji in kolesarjenju, vendar je so bile investicije v te prometne načine manjše.

Mesto se je na pričetek epidemije odzvalo hitro in skušalo spremenjene razmere izkoristiti ne le za začasne, ampak globlje strukturne spremembe. Mestna reorganizacija naj ne bi zagotovila le kratkoročnega operativnega odziva, temveč bi morala zagotoviti tudi pogoje za izboljšanje pripravljenosti in odpornosti mesta na prihodnje kritične situacije, ki bi se lahko pojavile. Vizija odziva je zajemala pet glavnih vodilnih načel in sicer s področja upravljanja, gospodarskega razvoja, javnih storitev, delovne sile in trajnostnega razvoja.



Slika 7: Preureditev uličnega prostora kot posledica pandemije COVID-19. Vir: Making Great Strides Learning from the Revolution on Milans Post Pandemic Streets

Mesto je čez noč preusmerilo investicije v razvoj novih kolesarskih stez in parkirišča, pričelo je s preurejanjem ulic za pešce. Načrtovalci so skušali oblikovati področja, ki

omogočajo komercialne, rekreacijske, kulturne in športne dejavnosti prebivalcev ob spoštovanju ustrezne fizične razdalje in omejitve pri oddaljevanju od doma. Šlo je torej za hkratno krepitev lokalnih središč ob omejevanju gibanja prebivalcev med različnimi mestnimi območji.

Z zmanjšanjem rabe osebnega avtomobila in več prebivalci, ki so hodili peš in s kolesom, so v naslednjem koraku pričeli z nadomeščanjem parkirnih mest z manjšimi ureditvami javnega prostora, t.i. parkleti. Mestne oblasti so presenečene ugotovile, da lokalne trgovine in restavracije preureditvam niso nasprotovale, ampak so na podlagi pozitivnih izkušenj drugih ulic, lastniki lokalov celo pričeli podajati pobude za take ureditve tudi na njihovi ulici.

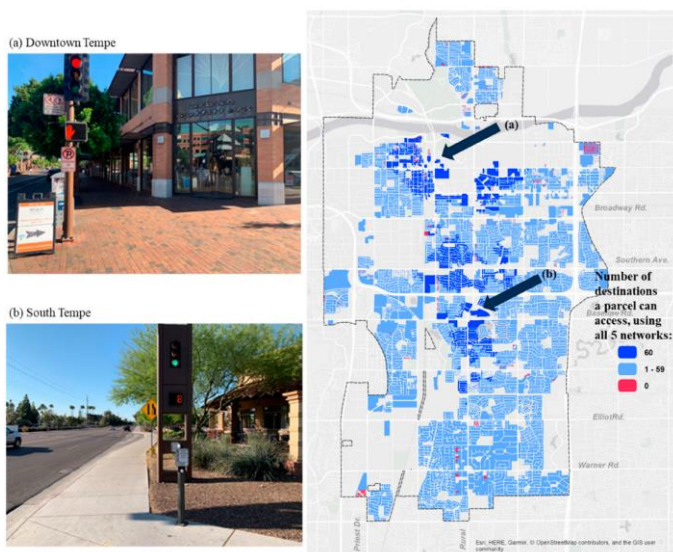
Zaradi močnega vpliva pandemije na italijanska mesta, lahko v literaturi najdemo podobne primere odzivov mest tudi za druga mesta, kot so Rim, Bari

Tempe – 20-minutno mesto

Mesto Tempe v Arizoni sicer ni evropski primer, predstavlja pa zanimiv poskus opredelitve mesta kratki poti iz Združenih držav Amerike. Mesto s 190.000 prebivalci je del metropolitanskega območja Phoenix in vključuje središče mesta z okoliškimi suburbanimi območji. Da Silva (2020) s sodelavci je skušal preveriti dostopnost prebivalcev peš, s kolesom in javnim prevozom v 20 minutah in poiskati izzive, s katerimi se srečujejo načrtovalci pri zagotavljanju te dostopnosti.

Opravljenе analize so vsebovale tri aspekte: cilje poti (ang. destinations), omrežja (ang. networks) in pokritost (ang. coverage). Upoštevani so bili različni tipi uporabnikov in uporabnost razpoložljive infrastrukture za njihove potrebe, na primer kolesarjenje po celotnem cestnem omrežju in kolesarjenje izključno po t.i. neobremenjenem kolesarskem omrežju.

Rezultati raziskave so pričakovano pokazali, da so določena mestna območja bistveno boljše dostopna z različnimi načini. Vendar avtorji upajo, da bodo pripravljene analize vplivale tudi na sprejemanje prioritet pri nadaljnjega razvoja mesta in izboljšave tako v omrežju povezav, kako tudi prostorski razporeditvi programov.



Slika 8: Število dostopnih destinacij v 5 minutah za različne dele mesta. Vir: Da Silva, 2020

Članek, ki predstavlja pristop opozarja, da 20-minutno mesto v mestu Tempe ni uradna politika, ampak element lokalne trajnostne strategije razvoja. Avtorji ugotavljajo, da opravljene analize kažejo, da je mesto kljub dominantni vlogi avtomobila v nekaterih območjih zelo dobro dostopno z alternativnimi oblikami mobilnosti, še posebej s kolesom. Usmerjanje načrtovanja k razvijanju urbanega okolja prilagojenega kolesarjem, bi zato v prihodnje lahko doseglo velike učinke. Vendar bi za to bilo potrebno poleg strateškega načrtovanja vključiti tudi lokalne načrte in same investitorje, ki bi z ureditvami v malem merilu lahko bistveno vplivali na izboljšanje pogojev.

3. Principi in elementi mesta kratkih poti

Pregled in primerjava principov

Pregled literature kaže, da je na področju mesta kratkih poti prisotnih več konceptov. Razlikujejo se že po samih izhodiščih, kakor tudi po temah ki jih naslavljajo. Jim je pa skupno to, da praktično vsi koncepti skušajo združevati elemente prostorskega in prometnega načrtovanja, poleg tega pa vsak od njih naslavlja še dodatne poudarke iz drugih področij (glej tabelo 1).

Ker se obravnavani viri konceptov med sabo razlikujejo, so različni tudi pristopi in njihovi dometi. Sam koncept 15-minutnega mesta je v svojem bistvu akademski razmislek, ki povezuje klasične pristope urbanističnega načrtovanja, ki so jih zagovarjali Camilo Sitte, Jane Jacobs, Jan Gehl in drugi avtorji, ki jim je skupno zagovarjanje načrtovanja mesta po meri človeka, s sodobnimi elementi, kot je načrtovanje, ki poleg prostora upošteva tudi časovne intervale in vse bolj prisotna digitalizacija dela in storitev. Pravo moč je konceptu dala njegova vključitev v politični program mesta. Vendar bomo na merljive učinke morali še počakati.

Rezultate pa lahko že vidimo na primeru Melbourne, ki na konceptu krepitve lokalnih središč in pilotnih primerih spodbujanja njihovega razvoja deluje že skoraj 10 let. Poimenovanje 20-minutna soseka in navezava na 15-minutno mesto, je bilo uporabljeno kot nov zagon in okrepitev koncepta.

Švedski primer je veliko manj ambiciozen in deluje na nivoju majhnih intervencij, ki pa jih spodbuja in financira država. Kratkoročni učinki takega pristopa so lahko veliki, vendar je pogoj za njihovo srednje in dolgoročno učinkovitost, da so predhodno zagotovljeni zahtevnejši pogoji, ki jih lahko mesta razvijejo le s strateškim pristopom pri načrtovanju.

Tudi primer Barcelone in drugih španskih mest, ki se ukvarjajo z uvajanjem superblokov, se je pričel razvijati že pred več leti. V času epidemije se je vrednost pristopa potrdila, saj kljub drugačnim izhodiščem rešitve odlično podpirajo lokalna območja pri izzivih omejitve gibanja in zagotavljanja visoke kakovosti bivanja v lokalnem okolju.

Primer italijanskih mest pa kaže na uspešen odziv mest, ki so izredne razmere uporabile za uresničitev politik, ki so v mestu že bile prisotne a je za njihovo realizacijo vedno zmanjkalo sredstev in politične podpore.

Primer mesta Tempe prikazuje orodje za oceno dostopnosti in ne strategije ali vizije razvoja mesta. Politično vodstvo v tem primeru ni podalo nobene zaveze, da bo mesto v prihodnje bolj dostopno za prebivalce. Je pa predstavljen pristop uporabno orodje v primeru take zaveze. Omogoča določitev trenutnega stanja in spremljanje zastavljenih ciljev. Uvedba podobnega orodja bi bila nujno potrebna za spremljanje učinkovitosti politik in ukrepov v vseh ostalih predstavljenih primerih.

	15-minutno mesto	1-minutno mesto	20-minutna soseska	Superblok	Mesto po epidemiji
Prostorsko načrtovanje					
Gostota poselitve	X		X		
Mešanje rab	X	X	X		
Krepitev lokalnih središč	X		X	X	X
Multimodalna raba prostora	X	X		X	
Kakovosten javni prostor	X	X	X	X	X
Razmestitev programov	X		X		X
Prometno načrtovanje					
Preobrazba prometnih površin	X	X		X	X
Spodbujanje aktivne mobilnost	X	X	X	X	X
Vozlišča za JPP	X		X		
Zagotavljanje učinkovitega JPP			X	X	
Prestopne točke		X			
Druge teme					
Multikulturnost	X				
Digitalizacija programov	X				
Vključevanje javnosti in deležnikov	X	X		X	X
Podpora lokalni ekonomiji	X	X	X	X	X
Blaženje učinkov podnebnih sprememb				X	
Upravljanje mesta					X

Tabela 1: Primerjava področij, ki jih obravnavajo posamezni koncepti

4. Ključni elementi

Dostopnost osnovne oskrbe

Dostopnost ključnih programov in storitev za vse prebivalce je osrednja tema koncepta 15.minutno mesto. Poudarek na dostopnosti in ne mobilnosti prebivalcev je verjetno ena ključnih razlik med podobnimi predhodnimi koncepti.

Moreno, avtor koncepta, razliko med dostopnostjo in mobilnostjo razlaga tako: mobilnost je le sredstvo za doseg cilja, to je dostopnosti. Namen mobilnosti je premikanje med dvema točkama v prostoru, med tem ko je namen dostopnosti doseganje željenega cilja. Herriges definira razliko sledeče: mobilnost nam pove kako daleč lahko potujemo v omejenem času, dostopnost pa koliko ciljev lahko v tem času dosežemo. Dobra dostopnost torej izhaja in gostote in pestrosti storitev, ki so na razpolago v območju, da prebivalcem ni potrebno potovati na drug del mesta ali celo v drugo mesto, da jih dosežejo.

Kljub temu si mesta v svojih prostorskih načrtih tradicionalno želijo zagotoviti dostop do osnovne oskrbe in drugih programov v bližini prebivalcev. Težave pri tem predstavlja dejstvo, da večina programov in storitev, ki jih uvrščamo v osnovni nabor niso v pristojnosti za umeščanje ali upravljanje lokalnih skupnosti. Lokalne skupnosti s prostorskimi akti sicer predvidijo lokacije, kjer je dovoljeno umeščati te programe, dejanske odločitve o zagotavljanju programov na določeni lokaciji pa v večini primerov nimajo.

	Pobuda za umeščanje in upravljanje
Oskrba:	
Trgovina s hrano	Trgovske družbe
Druge trgovine	Trgovske družbe
Pošta	Pošta Slovenije
Poštni avtomati	Različni ponudniki storitev
Banka	Banke
Bankomati	Banke
Povezljivost:	
Postaje in postajališča	Občina
Izposoja koles	Ponudnik (sodelovanje občine)
Servis koles	Izvajalci servisa
Izposoja avtomobilov	Ponudnik (sodelovanje občine)
Izobraževanje:	
Vrtci	Občina in zasebni izvajalci

Šole (osnovne, drugo)	Občina
Zdravstvena oskrba:	
Zdravnik	Občina in zasebni izvajalci
Lekarna	Občina in zasebni izvajalci
Javni prostor:	
Trgi	Občina
Parki	Občina
Druge zelene površine	Občina in zasebni lastniki
Rekreacija:	
Igrišča	Občina in zasebni lastniki
Odprte površine za rekreacijo	Občina in zasebni lastniki
Telovadnice, fitnesi in drugo	Občina in zasebni lastniki

Tabela 2: Osnovna oskrba in druge vsakodnevne dejavnost ter njihov upravljalec

To se izraža kot problematično v različnih primerih. V zadnjih letih je mnogo slovenskih mest pričelo z omejevanjem motornega prometa v historičnih središčih naselij. Pri tem se je v nekaterih primerih strah, da bo s tem iz trgov in ulic izginilo življenje, izkazal za upravičen. Ker so lokali in drugi prostori ostali neuporabljeni, tudi ulice in trgi niso postali bolj privlačni.

Pri zagotavljanju pestrosti programov v območju morajo občine torej poseči po pristopih, ki v zakonodaji in prostorskih aktih niso predvideni. Uspešni primeri oživljanj mestnih središč kažejo, da morajo te aktivnosti podpirati dodatni razvojni načrti, ki vključujejo umeščanje programov, katerih pristojnost za izvajanje imajo občine, v kombinaciji z dogovarjanjem ali celo sofinanciranjem dodatnih (komercialnih, socialnih ali nevladnih) programov.

Kazalci: Število dostopnih programov v 5 ali 15 minutni oddaljenosti (glej primer Tempe, Da Silva 2020).

Gostota

Gostota poselitve oziroma prebivalcev je geografski pojem. Izražena je z razmerjem med številom prebivalcev in velikostjo obravnavanega območja. Običajno se izračunava za razmeroma velika območja, kot so države ali mestne regije, in na njeni podlagi je mogoče podati precej grobo oceno dejanskih pogojev, v katerih prebivalci živijo. Obravnavana območja običajno vsebujejo tudi neposeljena območja, večje vodne površine in drugo. Podatek je koristen predvsem za primerjavo med območji s podobnimi značilnostmi.

Gostota gradnje je pojem, ki je v rabi pri prostorskem načrtovanju. Za določitev gostote gradnje se uporablja več različnih koeficientov. Nanašajo se na različne lastnosti

grajenega okolja, zato je za njihovo učinkovito uporabo nujno dobro razumevanje njihovih vplivov na prostorski razvoj v praksi.

V zakonodaji sta opredeljena dva načina za določanje gostote gradnje.. Prvi je gostota stanovanj, ki opredeljuje število stanovanj na hektar (st./ha). Na podlagi števila stanovanj na hektar lahko z upoštevanjem povprečne velikosti gospodinjstva preprosto pridemo do ocene števila prebivalcev na hektar oziroma kvadratni kilometer. V praksi se ta količina uporablja manj pogosto.

Drugi način določanja gostote gradnje je s kombinacijo faktorjev, ki opisujejo razmerja med površinami (in volumni) načrtovanih objektov in velikostjo gradbene parcele. Na podlagi teh je mogoče precej podrobno definirati dimenzije novih objektov. V večini prostorskih načrtov v našem okolju se za reguliranje gostote uporablja kombinacija teh faktorjev.

Problem uporabe faktorja izrabe in zazidanosti pri načrtovanju območij je, da ti precej podrobno predvidijo dimenzije objektov, o dejanskem številu njihovih uporabnikov pa ne povedo ničesar. Kljub omejitvam glede največjih možnih zgrajenih površin koeficienti ne povedo ničesar o tem, kako se te površine dejansko uporabijo. Ravno število prebivalcev in drugih uporabnikov območja pa so ključni podatki pri podrobnejšem načrtovanju drugih programov in infrastrukture, ki jih bodo ti prebivalci pri vsakodnevnem bivanju potrebovali.

Zaradi navedenih razlogov je bilo podanih več predlogov za alternativne načine merjenja gostote, ki bi dopolnjevali že uveljavljene načine. Med njimi bi bilo treba zagotoviti koeficient, ki bi poleg prebivalcev opisoval tudi gostoto drugih vsakodnevnih uporabnikov območja, na primer zaposleni.

Kazalci: Število prebivalcev/hektar, število delovnih mest/hektar.

Mešanje rab

Strogo ločevanje med območji za bivanje in območji za delo, ki je veljalo kot pravilno v okviru modernistične doktrine, je v postindustrijski družbi postalo nepotrebno in drago. Določena centralnost specializiranih delovnih mest se bo v prihodnje sicer ohranila. Vseeno pa je čedalje večji delež zaposlitev tak, da prostorske zahteve zanje niso več vezane na specifičen kraj. Pri tem je pomembno poudarja, da gre le za decentralizacijo delovnih mest, in ne predvideva, da bodo vsi ti prebivalci v prihodnosti dejansko delali v neposredni bližini doma. Bo pa delež delovnih mest, ki se vsaj nekajkrat na teden lahko opravljajo fleksibilno z leti nedvomno naraščal.

V okviru vseh naselij naj se torej predvidijo tudi razmere za zagotavljanje delovnih mest, in ne le stanovanja. Število in tip naj bosta prilagojena družbeni strukturi prebivalcev ter morebitni kompatibilnosti rabe in potreb preostalih prebivalcev.

Na dobro dostopnost vpliva pestrost elementov družbene infrastrukture ter različnih programov in storitev, ključnih za vsakodnevno oskrbo prebivalcev, ki so prisotni v območju. Pomembna je hitra in preprosta dostopnost do osnovnih storitev znotraj razdalj, primernih za hojo.

Pri zagotavljanju pestrega nabora storitev se pojavi problem pri zagotavljanju kritične mase uporabnikov za delovanje posameznih programov. Zato je treba v gravitacijskem zaledju storitve zagotoviti dovolj morebitnih uporabnikov. Smiselno je zgoščevanje teh programov centralno ali linijsko, ob poteh, ki jih prebivalci območja pogosteje opravljajo (navezava na gostoto).

V okviru mestnega območja naj bi v okviru 15-minutnega mesta bili zagotovljeni vsi elementi družbene infrastrukture in drugi programi, ki jih prebivalci uporabljajo dnevno. Drugi programi, za katere se odločajo le občasno, so lahko dostopni na širšem območju po omrežju kolesarskih stez ali z javnim prometom.

Kazalci: Število delovnih mest/hektar, pestrost programov v okviru območja, dostopnih v razdalji primerni za hojo

Multimodalna raba prostora

Posebno pozornost pri načrtovanju prostora Moreno posveča časovni dimenziji uporabe. Trdi, da bomo v prihodnje morali iskati nove načine za bolj učinkovito uporabo obstoječe infrastrukture in stavb. V Parizu je velik delež stavb namreč v uporabi le 30 ali 40 odstotkov dneva. To pomeni da obstaja veliko prostora, ki je 60 ali 70 odstotkov časa neuporabljen. Želja mestnih oblasti je, da se ta prostor zapolni z aktivnostmi, ki bodo potekale skozi večji del dneva. Navaja tudi nekaj primerov: zapuščene stavbe bi lahko bile preurejene v prostor za t.i. co-working, šole bi ob vikendih lahko gostile kulturne dogodke, športne dvorane bi lahko bile uporabne kot koncertne dvorane, kavarne bi ob večerih lahko gostile izobraževalne programe ipd.

Moreno v multimodalni rabi vidi potencial za razvoj novih oblik javnih stavb in javnega prostora, ki bo bolj prilagojen prilagajanju različnim rabam skozi dnevne cikle.

Podobni primeri multimodalne rabe, ki se glede na različne pristope upravljanja različno uspešno že izvajajo pri nas so popoldanske rabe šolskih telovadnic (bolj uspešno) in šolskih zunanjih športnih igrišč (manj uspešno). Velik potencial pa predstavlja tudi bolj učinkovito upravljanje parkirnih površin ob trgovskih središčih v neposredni bližini stanovanjskih sosesk. Ta parkirišča so ponoči še vedno prazna kljub parkirni stiski v neposredni bližini.

Kazalci: Izkoriščenost ključne infrastrukture v območju

Uravnotežen prometni sistem s poudarkom na hoji

V okviru koncepta se kot ključen element izpostavlja pomen hoje, oziroma oblikovanja območja, ki temelji na preprostosti ter udobnosti hoje in kolesarjenja. Take zasnove prednostno obravnavajo smiselne in varne povezave med ključnimi točkami na območju za pešce in kolesarje, ostanke prostora pa namenijo drugim oblikam prometa.

Območja morajo torej v 15 minutni dostopnosti peš (ali s kolesom) zagotoviti vse ključne programe. V tej razdalji mora biti zagotovljen tudi dostop do postajališča JPP, ki pa je v okviru koncepta obravnavan le kot eden od ključnih programov in ne kot prometni način.

Za udobno in varno hojo je treba urediti površine in povezave, ki so primerno široke tudi ob delih dneva, ko je število pešcev največje. Poti morajo biti osvetljene, oblikovane pa tako, da so dostopne za vse. Vključevati morajo tudi elemente, ki osebam z zmanjšano mobilnostjo omogočajo gibanje.

Za dobre pogoje za kolesarjenje je poleg omrežja varnih kolesarskih stez v okviru območja treba zagotoviti tudi primerno število varnih in preprosto dostopnih kolesarnic in drugih parkirišč za kolesa. Območja morajo biti načrtovana tako, da se v njih odvija le motorni promet z izvorom ali s ciljem potovanja znotraj območja. Ves promet, ki samo prečka območje, mora potekati po njegovem robu. S tem se zagotovijo pogoji za udobno in varno hojo in kolesarjenje, prav tako pa tudi razvoj družbenih in ekonomskih funkcij ulice.

Kazalci: opremljenost z infrastrukturo za pešce in kolesarje, delež območja z umirjenim prometom.

Razvoj lokalnih središč in ekonomije

Koncept 15-minutnega mesta spodbuja policentrični razvoj mest (razvoj lokalnih oz. četrtnih središč) in splošen odmik od trenutno prevladujočega vzorca urbanizacije z močno izraženimi specializiranimi središči in sub urbanim zaledjem. Nekateri kritiki sicer opozarjajo, da bi s takim razvojem lahko prišlo do še večjih razlik med mestnimi območji (šibka lokalna središča v primerjavi z močnimi), a Moreno trdi da bo pristop prispeval k zmanjševanju razlik med njimi, v kolikor se bodo lokalna središča načrtno opremljala z manjkajočimi programi, kot so zmogljivosti za co-working, javni prostor in zelene površine, lokalni kulturni in športni centri itd.

Moreno trdi da v dobro razvitem policentričnem mestu vsakdo lahko dostopa do programov, ki jih želi in potrebuje brez dolgih potovanj na drugo stran mesta. Danes imajo to možnost zgolj tisti, ki živijo v mestih. Tisti, ki živijo v njihovih zaledjih pa ne. S policentričnim razvojem območij bi tako lahko vplivali na prostorsko kohezijo in spodbudili urbano regeneracijo.

Kazalci: Obstoje, hierarhija in opremljenost lokalnih središč

Digitalizacija

Digitalizacija kot del urbanega razvoja se je v zadnjih letih že izkazovala kot pomembna dimenzija. Z omejitvami, povezanimi z epidemijo COVID pa je dobila dodaten razvojni vrh. Koncepti, kot so delo od doma, delo na daljavo, nakupovanje prek spleta itd. so postali splošno sprejemljivi in razširjeni.

Moreno o digitalizaciji razmišlja širše in trajno. Opozarja da je trenutna situacija pokazala, da so mnoga delovna mesta v preteklosti bila po nepotrebnem vezana na centralni delovni (pisarniški) prostor. Delo bi lahko v prihodnje bilo bolj decentralizirano. Pri tem poudarja razliko med delom od doma in delom na daljavo in večkrat poudarja pomen co-working zmogljivosti, ki bi se morale razvijati širom mest.

Z delom bližje doma bi prebivalci lahko prihranili tudi dve uri časa na dan, kar bi bistveno izboljšalo njihovo kakovost bivanja. Z manj vsakodnevnega potovanja bi se zmanjšale tudi potrebe po prostoru za promet, s čimer bi se v lokalnih skupnostih lahko ta preuredil v druge rabe.

Digitalizacija pa posega tudi na druga področja. S pomočjo spletnih orodij se spreminjajo možnosti organizacije javnega prevoza in izposoje vozil, ki bistveno vplivajo na potrebe po prometnih površinah. Sistemi dobro delujejo predvsem v gosteje poseljenih območjih z večjo gostoto prebivalcev, a hkrati tudi z bolj izrazitimi težavami z razpoložljivim prostorom.

Poleg spletnega nakupovanja, ki v osnovi v večini primerov še vedno poteka preko ustaljenih trgovcev, so se z digitalizacijo pojavile tudi uspešne alternative. Lokalni pridelovalci hrane so preko posrednikov pričeli uspešno ponujati svoje izdelke prebivalcem, kar je bilo s klasično prodajo preprosto neizvedljivo.

Je pa pri zanašanju na digitalizacijo stalna ovira socialna in starostna izključenost nekaterih skupin prebivalcev, ki nimajo dostopa ali jim je sodobna tehnologija preveč zahtevna za uporabo. V kolikor bodo mesta želela več poudarka nameniti tej dimenziji dostopnosti, bodo morala zagnati programe dostopnosti do tehnoloških rešitev in izobraževanja šibkejših skupin prebivalcev.

Kazalci: Delež prebivalcev z dostopom do spleta, delež uporabnikov storitev

Normalizacija koncepta

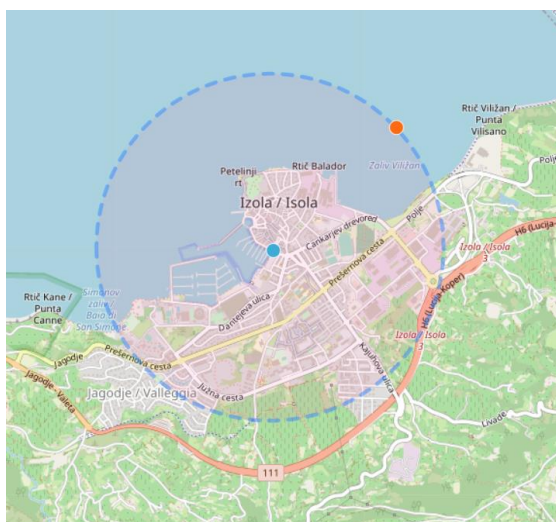
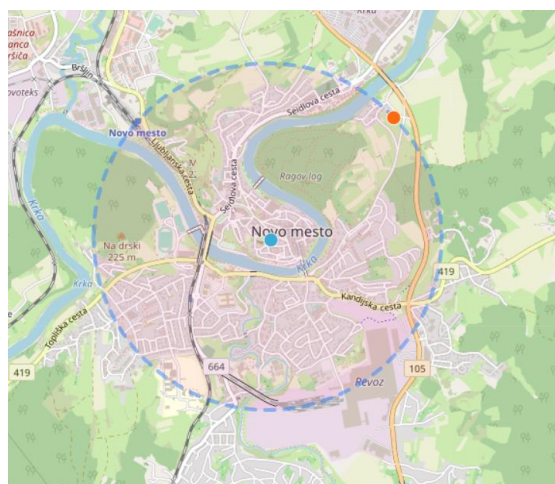
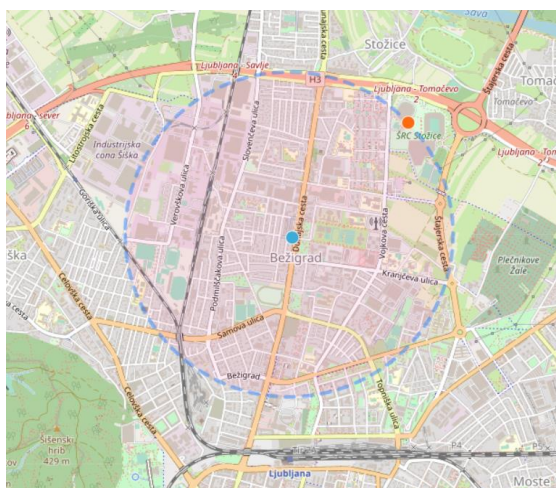
Kot enega ključnih elementov koncepta 15-minutno mesto Moreno opredeljuje tudi t.i vseprisotnost (ang. ubiquity). Moreno pojasnjuje, da bi s tem, ko bi se koncept izvedel le na določenih delih mesta, ti postali privilegirani in s tem manj dostopni za socialno ogrožene skupine. Vseprisotnost je odziv na pretekle izboljšave mestnih predelov, ki so vodile v gentrifikacijo, torej izseljevanje prvotnih prebivalcev območij zaradi dviga cen nepremičnin in najemnin v bolj zaželenih mestnih območjih. Ta proces je bolj izrazit v večjih mestih, podobne procese pa lahko že nekaj let opazujemo tudi v naših večjih mestih in turistično obremenjenih območjih.

Kazalec: delež mesta/občine, kjer je zagotovljena primerna dostopnost do osnovnega nabora programov

5. Specifike slovenskih mest in naselij

V primerjavi s Parizom, milijonsko metropolo, so za Slovenijo in širšo srednjo Evropo značilna pretežno majhna in srednje velika mesta in naselja. Večina od ima omejene možnosti za policentrični razvoj samega centralnega naselja, je pa ta mogoč z upoštevanjem njihovega zaledja, torej celotnih funkcionalnih regij.

Tudi dimenzija 15-minutnega mesta, je pri upoštevanju povprečne hitrosti hoje, v kateri prehodimo približno 1200m, razmeroma velika (glej slike). Na ravni Ljubljane je to območje posameznega kraka od notranjega do zunanjega mestnega obroča (na primer Bežigrad, Šiška, Vič). Na ravne ostalih mest pa 15 minutna peš dostopnost zajema že celotno mestno središče s širšim zaledjem.



Slika 9: 15 minutna peš dostopnost (1200m) v Ljubljani, Novem mestu in Izoli

Kljub temu, da je 15 minutna hoja mogoča za vse zdrave uporabnike, je v zadnjih letih sprejemljiva razdalja za hojo med prebivalci padla. Na sprejemljivost lahko vpliva tudi kakovost razpoložljive infrastrukture za pešce. V kolikor je ta nevarna, slabe kakovosti,

neprijetna ali nezanimiva, prebivalci težje prehodijo razdaljo. V slovenskem merilu bi zato bilo za dostopnost do osnovne oskrbe bolj smiselno razmišljati o 5 minutnem merilu in polni oskrbi v 15 minutah.

Glede samega potenciala za razvoj koncepta pa imajo naša mesta in naselja zaradi svoje velikosti prednost. Historična središča naselij so brez izjeme majhna in so že v času nastanka delovala kot območja prilagojena za hojo. Drug specifičen tip območij, ki sestavljajo naša mesta, so stanovanjske soseske ki so nastajale od petdesetih do devetdesetih let. Tudi te soseske so bile zaradi nizke motorizacije načrtovane s poudarkom na hoji, v kombinaciji z javnim prometom. Opremljene so z vsemi ključnimi programi, kot so vrtci in šole, pa tudi trgovine, kulturni centri in športne zmogljivosti. Nekateri od teh programov so v zadnjih desetletjih sicer zaradi nekonkurenčnosti bili spremenjeni, a v zasnovi ta območja so zasnovana v skladu s konceptom 15-minutnega mesta.

Bolj problematična so blokovna stanovanjska območja izgrajena po leti 1990, predvsem pa večja suburbana območja v zaledju mest, v katerih prevladujejo enodružinske hiše. Oba tipa območij imata v svojih zasnovah močno poudarjeno dostopnost z osebnim avtomobilom, za druge načine dostopa ni poskrbljeno. Tudi glede rabe prostora gre za izključno stanovanjska območja brez osnovne oskrbe, podpornih programov ali javnega prostora. Ta območja bodo za razvoj koncepta potrebovala večje spremembe. Zaradi razmeroma velike razdalje (1200m) bi bila glede oskrbe možna njihova navezava na bližnja naselja s kakovostno infrastrukturo za pešce in kolesarje ter izboljšanje razmer za uporabo JPP.

6. Umestitev v zakonodajo

Ključni elementi koncepta 15-minutnega mesta so v veliki meri prisotni v teoriji prostorskega in prometnega načrtovanja. Njihovo spodbujanje lahko spremljamo skozi strokovno literaturo od pobud za gradnjo zdravih mest in mestnih območij, pristopom k obnovi in rasti mest po drugi svetovni vojni, razvoju koncepta stanovanjskih sosesk, omejevanju primarne vloge osebnega avtomobila v ZDA in Kanadi od 60ih, v Evropi pa 70ih let, preko koncepta trajnostnega mesta in razvoja trajnostne mobilnosti. Elementi so torej dobro poznani in preučeni. Bolj ali manj so prisotni v obstoječih prostorskih strategijah in smernicah, manj pa so razviti v praksi.

Elemente, ki jih kot ključne opredeljuje Moreno in drugi obravnavani avtorji lahko vsebinsko razdelimo v tri skupine.

V prvi so tisti, ki se neposredno navezujejo na prostorsko načrtovanje. V slovenski zakonodaji in načrtovalski praksi jih obravnavajo oziroma omogočajo njihovo obravnavo občinski prostorski načrti, ki so zakonsko podprto uveljavljeno orodje občin za usmerjanje razvoja. Ključni izzivi občin pri uresničevanju koncepta so povezani z dejstvom, da občinski načrti te elemente omogočajo, ne ponujajo pa mehanizmov za njihovo izvajanje. Občine na primer lahko predvidijo območja mešanih rab in razmestitev dejavnosti, vendar zaradi dejstva, da večino teh dejavnosti izvajajo drugi subjekti, ne morejo neposredno zagotoviti njihove prisotnosti v prostoru.

V drugi skupini so elementi, ki so povezani z načrtovanjem in upravljanjem prometnega sistema. Te pogosto obravnavajo občinske celostne prometne strategije. V času nastajanja tega dokumenta je Zakon o celostnem prometnem načrtovanju v medresorskem usklajevanju. Občinske celostne prometne strategije torej še niso zakonsko opredeljene. Njihova priprava, vsebina in operativnost so prepuščene zavezam lokalne uprave k izvajanju. V primerjavi z občinskimi prostorskimi načrti, celostne prometne strategije predvidevajo dejanske ukrepe za zagotavljanje izvajanja aktivnosti, ki naj bi se v idealnem primeru prenesle v občinske proračune in akcijske načrte. Njihova operativnost je zato vsaj v teoriji nekoliko večja. Vseeno za njihovo učinkovito izvajanje, predvsem pa povezovanje z občinskimi prostorskimi načrti (integracijo) manjkajo primeri dobrih praks in usmeritev.

V zadnjo skupino aktivnosti sodijo teme, ki presegajo prostorsko in prometno načrtovanje, imajo pa pomembno vlogo pri razvoju koncepta 15-minutnega mesta. Sem sodijo teme kot so digitalizacija, spodbujanje multikulturnosti, razvoj lokalne ekonomije itd. Umestitev teh tem v zakonodajo in občinske razvojne dokumente zaenkrat ni opredeljena. Njihovo načrtovanje in izvajanje je zaenkrat prepuščeno sposobnosti lokalne uprave da prepozna njihov pomen, razvija aktivnosti in projekte za njihovo obravnavo in jih vključuje v ostale razvojne dokumente občin.

Vsekakor je za celovit razvoj principa 15-minutnega mesta potrebna njihova integracija v druge aktivnosti občine.

Prostorsko načrtovanje
Gostota poselitve
Mešanje rab
Krepitev lokalnih središč
Multimodalna raba prostora
Kakovosten javni prostor
Razmestitev programov
Prometno načrtovanje
Preobrazba prometnih površin
Spodbujanje aktivne mobilnosti
Vozlišča za JPP
Zagotavljanje učinkovitega JPP
Prestopne točke
Druge teme
Multikulturnost
Digitalizacija programov
Vključevanje javnosti in deležnikov
Podpora lokalni ekonomiji
Blaženje učinkov podnebnih sprememb
Upravljanje mesta

Tabela 3: Obravnavana področja

7. Zaključek

Naloga predstavlja koncept 15-minutnega mesta, njegove izpeljanke in možnosti za njegov razvoj v slovenskem prostoru. Po pregledu literature in različnih primerov razvoja koncepta je mogoče oceniti, da imajo slovenska mesta in druga naselja velik potencial za razvoj koncepta. Velikost naselij kljub stalni rasti motorizacije v Sloveniji ni presegla dimenzij, ki bi bile neprimerne za peš dostopnost večine prebivalcev do ključnih programov. S ključnimi izzivi na tem področju se bomo srečevali le v razvojnih območjih zadnjih 30ih let, ki so v veliki meri ali izključno temeljila na dostopnosti z osebnim avtomobilom.

Koncept ima za slovensko merilo torej velik potencial, še posebej pa se ta izkaže v kombinaciji s konceptom povezanosti urbanega razvoja s sistemom JPP (ang. Transit Oriented Development). Če lahko koncept 15-minutnega mesta zagotovi dobro delovanje omrežja lokalnih središč, lahko JPP ta središča učinkovito poveže še na nivoju regije.

Za učinkovit razvoj koncepta se je znova izkazalo trenutno pomanjkanje učinkovite integracije prostorskega in prometnega načrtovanja, pa tudi drugih področij ki se v zadnjih letih pospešeno razvijajo ločeno od obeh glavnih sistemov. Za njihovo povezovanje pri načrtovanju in upravljanju bo potrebno v prihodnjih letih razviti pristope, ki v naši praksi še niso prisotni.

8. Viri in literatura

- Balletto, G., Ladu, M., Milesi, A., & Borruso, G. (2021). A Methodological Approach on Disused Public Properties in the 15-Minute City Perspective. *Sustainability*, 13(2), 593. <https://doi.org/10.3390/su13020593>
- Barbarossa, L. (2020). The Post Pandemic City: Challenges and Opportunities for a Non-Motorized Urban Environment. An Overview of Italian Cases. *Sustainability*, 12(17), 7172. <https://doi.org/10.3390/su12177172>
- Batty, M. (2020). The Coronavirus crisis: What will the post-pandemic city look like? *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 47(4), 547–552. <https://doi.org/10.1177/2399808320926912>
- Capasso Da Silva, D., King, D. A., & Lemar, S. (2019a). Accessibility in Practice: 20-Minute City as a Sustainability Planning Goal. *Sustainability*, 12(1), 129. <https://doi.org/10.3390/su12010129>
- Capasso Da Silva, D., King, D. A., & Lemar, S. (2019b). Accessibility in Practice: 20-Minute City as a Sustainability Planning Goal. *Sustainability*, 12(1), 129. <https://doi.org/10.3390/su12010129>
- Charmes, E. (2010). Cul-de-sacs, Superblocks and Environmental Areas as Supports of Residential Territorialization. *Journal of Urban Design*, 15(3), 357–374. <https://doi.org/10.1080/13574809.2010.487811>
- Child-in-the-City.pdf*. (n.d.). Retrieved June 15, 2021, from <https://www.plassurban.com/wp-content/uploads/2020/10/Child-in-the-City.pdf>
- Clerici Maestosi, P., Andreucci, M. B., & Civiero, P. (2021). Sustainable Urban Areas for 2030 in a Post-COVID-19 Scenario: Focus on Innovative Research and Funding Frameworks to Boost Transition towards 100 Positive Energy Districts and 100 Climate-Neutral Cities. *Energies*, 14(1), 216. <https://doi.org/10.3390/en14010216>
- e Department of Planning and Community Development. (2010). *Activity Centres Toolkit*. e Department of Planning and Community Development. https://www.planning.vic.gov.au/__data/assets/pdf_file/0032/97079/190_Activity_Centres_Toolkit_web.pdf
- Gennaro, A. (2020). Toward greener and pandemic-proof cities: EU cities policy responses to Covid-19 outbreak. *TeMA, Journal of Land Use, Mobility and Environment*. <https://doi.org/10.6092/1970-9870/7251>
- Graells-Garrido, E., Serra-Burriel, F., Rowe, F., Cucchiatti, F. M., & Reyes, P. (2021). A

- city of cities: Measuring how 15-minutes urban accessibility shapes human mobility in Barcelona. *PLOS ONE*, 16(5), e0250080. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0250080>
- Hamiduddin, I. (2018). Journey to Work Travel Outcomes from 'City of Short Distances' Compact City Planning in Tübingen, Germany. *Planning Practice & Research*, 33(4), 372–391. <https://doi.org/10.1080/02697459.2017.1378980>
- Handy, S. (2020). Is accessibility an idea whose time has finally come? *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 83, 102319. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102319>
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4(1), 93–111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- Noll, M., Riegler, J., Solerød, M., Gollner, C., & Theierling, S. (n.d.). *DRIVING URBAN TRANSITIONS*. 30.
- Orange, R. (n.d.). How Sweden is taking back parking spaces to improve urban living. *The Guardian*, 3.
- Pozoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia. *Sustainability*, 13(2), 928. <https://doi.org/10.3390/su13020928>
- Sharifi, A., & Khavarian-Garmsir, A. R. (2020). The COVID-19 pandemic: Impacts on cities and major lessons for urban planning, design, and management. *Science of The Total Environment*, 749, 142391. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.142391>
- Southworth, M. (2005). Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development*, 131(4), 246–257. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)0733-9488\(2005\)131:4\(246\)](https://doi.org/10.1061/(ASCE)0733-9488(2005)131:4(246))
- The 15 minutes-city_ for a new chrono-urbanism! - Pr Carlos Moreno—Carlos Moreno.pdf*. (n.d.).
- The fifteen minute neighbourhood—Arup.pdf*. (n.d.).
- Tranter, P., & Tolley, R. (2020). *Slow cities: Conquering our speed addiction for health and sustainability* (1st ed.). Elsevier.
- Victoria State Government. (2020, March 24). *Plan Melbourne 2017—2050*. Victoria State Government; Planning. <https://www.planning.vic.gov.au/policy-and-strategy/planning-for-melbourne/plan-melbourne>