

Daria BORKO  
Lea SAČAR  
Špela SMONKAR

## Maribor po covidu-19: 15-minutno mesto

Pandemija koronavirusne bolezni covid-19 in ukrepi, ki so vplivali na življenjsko silo mest – družbeno interakcijo, so arhitekturo izzvali k iskanju novih rešitev. Začasne rešitve ponujajo sicer hitre, toda kratkoročne rezultate. Možnost ponovitve podobnega scenarija in sočasno zavedanje problema z onesnaževanjem okolja nam ponujata priložnost za ponovni razmislek o načrtovanju mest. V članku je predstavljen koncept 15-minutnega, decentraliziranega mesta Maribor, ki bi v izrednih razmerah omogočil večjo avtonomnost urbanih mestnih centrov, samooskrbnost in potencialno izolacijo sosesk. Koncept, ki

ga uporabljajo že številna večja mesta po svetu, ponuja konkretno rešitev tudi pri reševanju problemov z deležem motornega prometa, onesnaževanjem okolja in kakovostjo življenja v mestih. Prek analize in referenčnih primerov so zasnovani napotki, priporočila in ideje za načrtovanje mesta v prihodnosti.

**Ključne besede:** arhitektura, urbanizem, decentralizacija, 15-minutno mesto, Maribor

### 1 Uvod

Izredne razmere, posledica pandemičnega statusa, so nas opomnile na pomembno vlogo javnih prostorov. Družbeno distanciranje je omejilo našo participacijo v javnem življenju, rezultat pa so poročila s celega sveta o povečani depresivnosti, nasilju, razvezah, samomorilnosti. V očeh številnih je globalizacija postala glavni krivec za tak položaj, posledično pa je mogoče zaznati naraščanje odpora in strahu do javnega in urbanega, kar ogroža življenje mest.

Vendar pa razlog za pandemijo ni le globalizacija, temveč tudi centralizacija. Covid-19 je pravzaprav zgodba medmestnih in podeželskih povezav. Centraliziranost Slovenije je že dolgo pereč problem. V Mariboru je sedem odstotkov vseh delovnih mest v državi, v Ljubljani pa kar 26. Z drugimi besedami, vsako četrto delovno mesto v Sloveniji je v Ljubljani (Karmen Lugarič, 2019). Centralizacija vpliva na številne druge dejavnike: vrtoglave cene nepremičnin v mestih, povečan motorni promet, pomanjkanje parkirnih prostorov in sočasno onesnaževanje okolja. Decentralizacija je torej nujna, ne le na ravni države, temveč tudi na ravni mest.

Centralizacija v mestnem jedru Maribora je razlog za številna izolirana območja v predmestju. V času izrednih razmer pa centralizacija pomeni tudi večje tveganje za izpostavitve virusu.

Začasne rešitve urbanizma in arhitekture nam bodo sicer v pomoč pri hitrejši ponovni vzpostavitvi »normalnega« življenja, vendar pa se je treba vprašati, ali bodo zadostovale v primeru ponovitve podobnega scenarija? Ali bo mikroeksperimentiranje s preprostimi in poceni rešitvami v prostorih dovolj? Morda pa je prav zdaj čas, da ponovno razmislimo o surovem načrtovanju mest, ponudimo konkretne in dolgoročne rešitve, ki nas ne bodo obvarovale samo v izrednih razmerah, temveč bodo tudi preprečile onesnaževanje okolja in izboljšale kakovost naših življenj v mestih.



Slika 1: Morfologija mesta Maribor (Goran Markuš, 2018)



Slika 2: Motorni promet v mestu Maribor (Goran Markuš, 2018)

## 2 Status quo: ante bellum Maribor

Analiza predpandemičnega oziroma pretežno obstoječega stanja v Mariboru nam omogoča definicijo problematike mesta.

Morfološka karta prikazuje izjemno zgoščenost dejavnosti v centraliziranem starem mestnem jedru. Posledično so številne predmestne četrti močno odvisne od centra, kar povzroča njihovo izoliranost in neavtonomnost. Centraliziranost pa v času kriznih razmer pomeni tudi zbiranje večjega števila ljudi na enem mestu in tako večjo možnost okužbe z virusom.

Iz kompleksne prometne mreže mesta Maribor je razvidno pomanjkanje prostora za pešce in kolesarje. Prednost je zagotovljena avtomobilom, problematična pa so predvsem območja v starem mestnem jedru (npr. Lent in Koroška cesta), ki so izredno obremenjena. Ob obrobju mesta poteka tudi trasa avtoceste, močna je tudi železniška infrastruktura. Znotraj mesta prevladuje ortogonalna prometna mreža, medtem ko pri naselbinskih priključkih prednjačijo organske poteze, prilagojene višinsko razgibanemu terenu. Mesto nima kakovostno izoblikovane prometne infrastrukture. Okoli njega ne vodi primerno dimenzioniran prometni obroč, ki bi razbremenil središče, veliko je tudi prekinjenih povezav, zaradi če-

sar so določena območja prometno odrezana, to pa dodatno pogloblja decentralizacijo. Številne prometne osi prekine tudi reka Drava, vidno je predvsem pomanjkanje čezrečnih povezav za pešce. Izjemen problem pa je nezadostna kolesarska mreža, ki je večinoma tudi nepravilno in nevarno urejena ali degradirana. Obnove in nadgraditve niso prioriteta načrtovalcev, zaradi česar se zelo malo ljudi vozi s kolesom.

V Mariboru so v okviru javnega mestnega prometa večinoma na voljo samo avtobusni prevozi. Slaba zasnova mreže javnega avtobusnega prevoza, ki v večji meri povezuje zgolj centralne lokacije, povzroča izolacijo bolj oddaljenih mestnih četrti in splošno nezadovoljstvo z javnim prometom. Prav tako je pomanjkanje avtobusnih postaj razlog za slabo uporabo javnega potniškega prometa.

Analiza javnih stavb prikazuje izjemno koncentracijo objektov na levem bregu reke Drave, v samem središču mesta Maribor. Skoraj vse javne dejavnosti – družbene, trgovske, izobraževalne in zdravstvene – so skoncentrirane so v središču. Centralizacija dejavnosti vpliva na številne dejavnike: odvisnost predmestja od središča, zgoščenost ljudi in prometa v središču, potreba po potovanjih, povezavah. Posledično je možnost okužbe v času pandemije v središču tako veliko večja.





Slika 3: Javni promet v mestu Maribor (Goran Markuš, 2018)

Maribor ima zeleno omrežje zasnovano kot zeleni obroč okrog mesta z vmesnimi klini in nekaj centralno umeščenimi odprtimi prostori znotraj mesta. Mesto je pretežno bogato z zelenimi odprtimi prostori, ki omogočajo prebivalcem v središču mesta in tudi v predmestju bivanje v naravi, kar je v času kriznih razmer izjemno pomembno. Pomanjkanje zelenih površin je vidno ob nabrežju reke Drave, ki ga pretežno tvorijo prometne površine. Problematično pa je predvsem stanje urejenih zelenih površin, ki so večinoma degradirane, hrupno obremenjene, manjka pa jim tudi program.

S pomočjo analize so torej razvidni problemi mesta, ki poglobljajo decentralizacijo: skoncentriranost dejavnosti v središču, nezadostna razširjenost kolesarskega omrežja, slabo omrežje javnega potniškega prometa, prevelik delež prometnih površin, ki prednost v prostoru dajejo avtomobilom in ne pešcem in kolesarjem, majhen delež javnih površin, namenjenih samo pešcem in kolesarjem.

### 3 Status quo: inter bellum Maribor

Slovenija se je svoje ogroženosti prvič zavedela ob hitri razširitvi virusa v sosednji Italiji. Z naraščanjem števila okuženih



Slika 4: Javne stavbe v mestu Maribor (Goran Markuš, 2018)

je bilo treba sprejeti številne ukrepe, ki so preprečili nadaljnje širjenje. Javni program je bilo treba ustaviti. Zaprle so se meje, javne ustanove, ukinjen je bil javni potniški promet, gibanje se je omejilo na meje občine, maska je postala obvezna vsakodnevna oprema.

Ukrepi so nedvomno spremenili naš način življenja, naše navade, rutine. Poročila o mobilnosti je spremljal Google, ki je v



Slika 5: Javni prostori v Mariboru (Goran Markuš, 2018)

času pandemije rezultate izdajal tedensko. Z njimi je mogoča primerjava mobilnosti v času strožjih ukrepov (omejitev gibanja na občino) in blažjih (omejitev gibanja na državo).

Namen teh poročil o mobilnosti v skupnosti je zagotovitev informacij o spremembah, ki so posledica ukrepov za zajezitev koronavirusne bolezni covid-19. Poročila prikazujejo trende gibanja v časovnem obdobju glede na zemljepisna območja v različnih kategorijah mest, kot so prostočasne površine, trgovine in lekarne, parki, postaje javnega prevoza, delovna mesta in stanovanjske soseske.

Primerjali smo podatke na 29. marec, tik po začetku pandemije, in 29. maj, ko je Republika Slovenija že oddala odlok o ukinitvi pandemičnega statusa. Podatki so bili primerjani z izhodiščno vrednostjo, ki jo predstavlja srednja vrednost mobilnosti v januarju in februarju leta 2020, torej v času pred pandemijo.

Že na prvem grafu se vidi, da je gibanje na prostočasnih površinah padlo na  $-90\%$ . V času po razglasitvi pandemije je bilo gibanje strogo omejeno in ljudje so prve tedne preživeli pretežno doma. Med 17. in 29. marcem se je stanje izboljšalo.

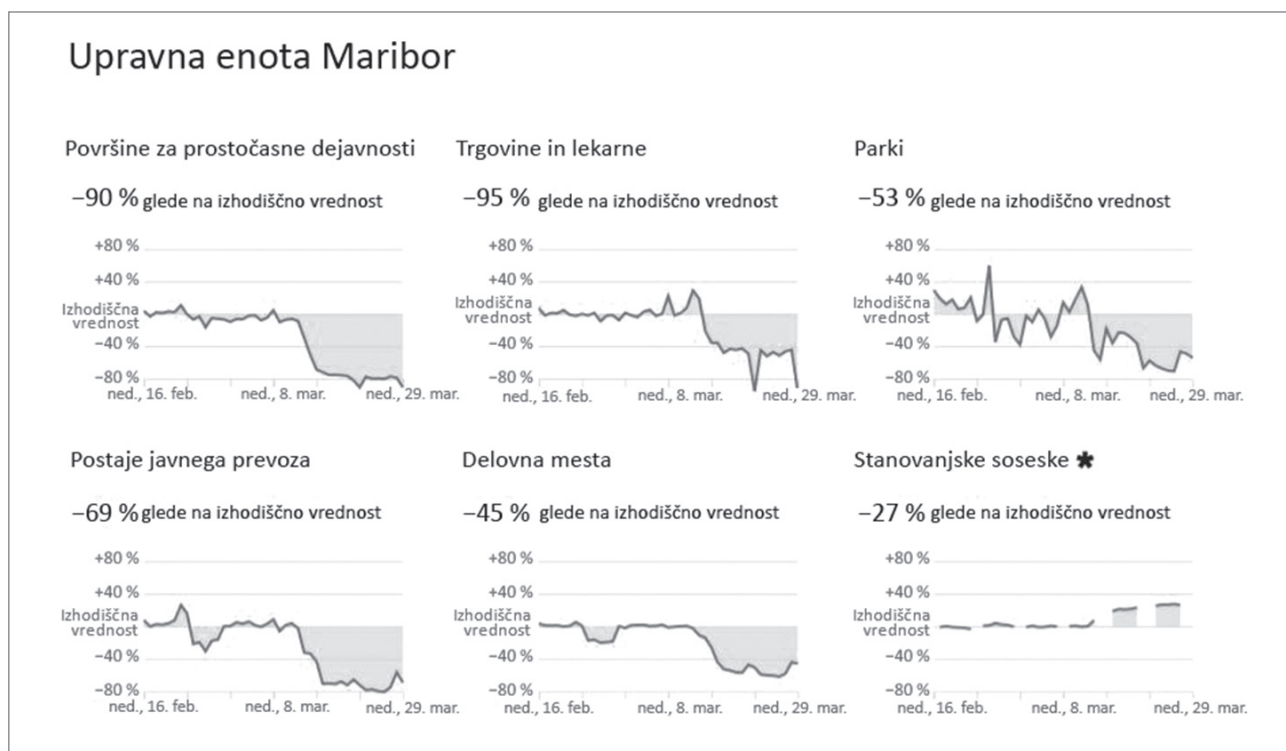
Ljudje so ponovno začeli uporabljati prostočasne površine in stanje je bilo samo  $10\%$  nižje od povprečja.

Trgovine in lekarne uporabljamo skoraj vsak dan in ljudje so morali spremeniti svoje navade. Nakupi so se iz vsakodnevnih spremenili v enotedenske, omejitev na gibanje v občini pa je pomenila obisk trgovin v neposredni bližini doma. Trgovine imajo največji upad od vseh analiz, kar  $95\%$  odstoten. Trgovine so se prav tako zaprle ob nedeljah, zaradi česar so vidni večji upadi ob koncih tedna.

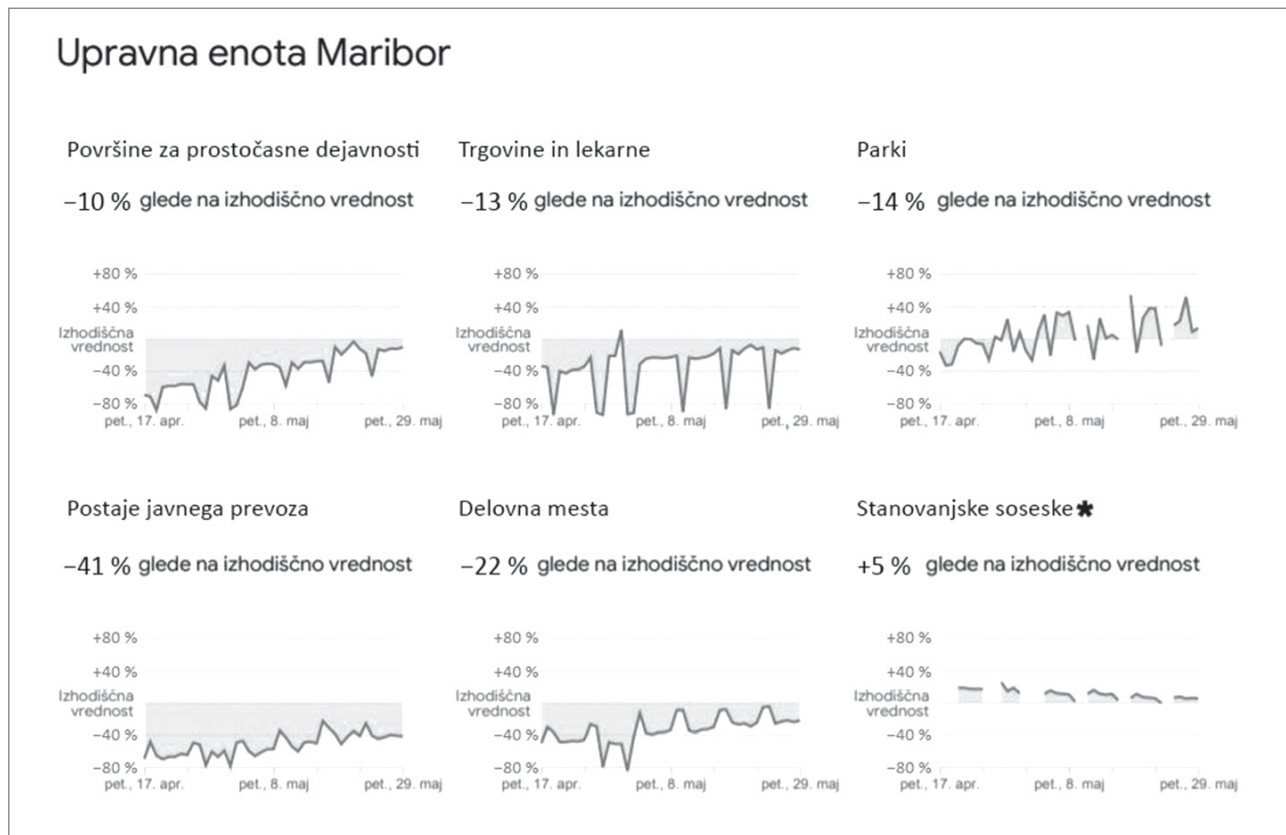
V začetku pandemije je bil viden velik upad mobilnosti na parkovnih površinah ( $-53\%$ ), z lepšim vremenom in koncem pandemije pa se je interes ljudi za preživljanje časa v parkih povečal celo tako, da je vrednost višja kot v izhodiščnem stanju ( $+14\%$ ). V splošnem so ljudje med pandemijo pokazali večji interes za preživljanje časa v naravi, veliko več ljudi se je začelo posvečati športnim dejavnostim.

Javni promet je med pandemijo moral biti ustavljen, kar je otežilo dostop do delovnega mesta vsem, ki so ga pred pandemijo redno uporabljali. Posledično se je povečalo število uporabnikov kolesarskega prometa, ob tem pa se je izkazalo, da





Slika 6: Analiza mobilnosti v Mariboru na 29. marec 2020 (Google, 2020)



Slika 7: Analiza mobilnosti v Mariboru na 29. maja 2020 (Google, 2020)

imamo premalo kolesarskih poti. Število uporabnikov javnega potniškega prometa je bilo tudi po ponovnem odprtju veliko nižje od izhodiščne vrednosti.

Vsa delovna mesta, pri katerih ni bilo možnost distanciranja, so bila med pandemijo zaprta. Po koncu te je vidno manjše povečanje, vendar je stanje veliko nižje kot izhodiščno. Veliko ljudi je namreč v času krize izgubilo službo.

Najzanimivejši podatek je podatek o mobilnosti v stanovanjskih soseskah, ki je izrazito višji od izhodiščne vrednosti. Razlog za to je bila prvotna omejitev gibanja na meje občine. V času, ko so bili ljudje prisiljeni ostati znotraj meja, se je pokazal problem centralizacije občin. Odvisnost od središč je pomenila tudi večjo možnost okužbe v občini, kjer se je že tako povečala mobilnost.

## 4 Status quo: post bellum Maribor

Sprememba v mobilnosti ljudi v času izrednih razmer in ukrep družbenega distanciranja nakazuje potrebo po povečanju javnih prostorov, ki morajo biti varni in podpirajo družbeno dejavnost. Predvsem se želimo izogniti dolgoročni zapuščini strahu pred mesti, urbanim in drugimi ljudmi. Bolezni so mesta oblikovale že v zgodovini, zato predstavljajo kontinuiteto, prilagoditve in rast (Jonathan Daly, 2020).

Z mislijo na prihodnje generacije je mesta treba načrtovati v skladu s trajnostnim sonaravnim pristopom, ki vključuje gospodarsko, družbeno in okoljsko trajnost. V sodobnih zamislih načrtovalcev sonaravnega mestnega razvoja prevladujejo različne oblike zgoščene decentralizacije v urbanih subsrediščih. Mesto prihodnosti naj bilo torej neskončno predmestje, skupek urbanih skupnosti, v katerih se spodbujajo mešana raba prostora, okolju prijazna organizacija prevoza, izboljšanje kakovosti bivalnega okolja in sonaravna raba virov. Stara jedra bi prevzemala vlogo družbenih stikov, kulture, turizma, tradicionalne funkcije mestnih središč, kot so stanovanjska, trgovska, obrtna, industrijska, pa se bi skoraj v celoti preselile oziroma razporedile v okolico.

Koncept takega mesta ponazarja 15-minutno mesto, ki bi v izjemnih razmerah omogočilo večjo avtonomnost urbanih mestnih središč, samooskrbnost in potencialno izolacijo.

### 4.1 15-minutno mesto: koncept

15-minutno mesto je mesto, v katerem lahko v 15 minutah hoje od doma dostopamo do vseh svojih najosnovnejših funkcij oziroma dejavnosti (stanovanjske, trgovske, zdravstvene, izobraževalne, rekreacijske). Tako mesto lahko imenujemo tudi

popolna soseska. Namen 15minutnega mesta je predvsem razporeditev dejavnosti v več urbanih središčih, ki se razvijajo enakovredno kot središče. V času izjemnih razmer bi tak razvoj več urbanih središč omogočil večjo avtonomnost predmestnih četrtih, urbaniziranih klustrov, ki bi razbremenili središče, preprečili koncentracijo ljudi in zmanjšali možnost okužbe.

Pri načrtovanju mest je vedno pomemben humanistični pogled, kar pomeni, da moramo načrtovalci omogočiti prebivalcem mesta najkakovostnejše bivanje: »Mesto je živo. Če želimo rešiti težave v mestih, je najpomembnejša točka, ki jo moramo upoštevati, ljudje, ljudje, v središču dejavnosti ...« (Pariza Carlos Moreno, 2020)

Vsak človek mora izpolniti svoje osnovne družbene funkcije: živeti, delati, oskrbovati, skrbeti, učiti in uživati. Verjamemo, da bomo, če bomo svoje potrebe izpolnili bližje domu, srečnejši, bolj pripravljeni zaščititi svoje skupnosti in sposobni oblikovati boljše odnose. Ta koncept je v nasprotju z družbenim načrtovanjem v zadnjih 100 letih, ki ločuje stanovanjske četrti od poslovnih, trgovskih, industrijskih in zabavnih. Ko bodo vse storitve (sčasoma tudi delovna mesta) na kratki razdalji, to ne bo samo zmanjšalo onesnaževanja zaradi uporabe avtomobilov, ampak tudi čas, ki ga prebivalci potrebujejo za opravljanje vsakodnevnih opravil, kot je služba, kar bo povzročilo prostor za dejavnosti, kot je sodelovanje skupnosti.

Vprašanje je, kaj tako 15-minutno mesto sestavlja in kateri so ključni elementi za oblikovanje takega mesta. Ideja temelji na štirih načelih: bližina, raznolikost, gostota in vseprisotnost. Urbanisti, ki se približujejo tej filozofiji, verjamejo, da bi morala vsaka soseska izpolniti naše osnovne potrebe v 15 minutah hoje ali vožnje s kolesom.

15-minutno mesto je kraj s priročnim, varnim in v pešce usmerjenim dostopom do krajev, ki jih ljudje potrebujejo, in storitev, ki jih ljudje uporabljajo skoraj vsak dan, npr. tranzitni prevoz, nakupovanje, kakovostna hrana, šola, parki in družabne dejavnosti. Zanj je značilna živahna mešanica komercialne in stanovanjske uporabe, vse med preprostim sprehodom. Številni raziskovalci menijo, da je tako mesto tudi ključ do napredka pri podnebnih spremembah v mestih.

Koncept 15-minutnega mesta sestavlja nekaj točk oziroma smernic, s katerimi bi dosegli oblikovanje takega mesta:

- oblikovanje urbanih subsredišč v radiju 15 minut hoje od doma;
- zagotovitev vseh dejavnosti v prostoru, ki podpirajo številne dnevne potrebe (trgovine, delovna mesta, zdravstvo itd.);
- odpoved cestnega prostora avtomobilov ter posvečanje prednosti pešcem in kolesarjem;

- razširitev omrežja javnega potniškega prometa in spodbujanje uporabe;
- preusmeritev z uporabe poslovnih zgradb za enkratno uporabo na večfunkcijsko arhitekturo;
- oblikovanje lokalnih šol in možnost vseživljenjskega učenja;
- oblikovanje lokalnih igrišč in parkov;
- načrtovanje zelenih in varnih ulic, skupnostnih vrtov, športnih in rekreacijskih površin;
- urejanje cenovno ugodnih možnosti za nastanitev;
- uveljavitev stanovanjske raznolikosti;
- mobilnost, prijazna do starejših prebivalcev;
- možnost lokalne zaposlitve;
- oblikovanje lokalnih trgovskih središč;
- oblikovanje lokalnih zdravstvenih ustanov in storitev;
- zagotovitev mešane rabe prostora.



Slika 8: Koncept 15-minutnega mesta Pariz (Paris en Commun, 2020)

## 4.2 15-minutno mesto: paradigme

### 4.2.1 Pariz

Z mandatom županje Anne Hidalgo se je leta 2014 začel projekt prenove Pariza z vizijo 15minutnega mesta.

V Parizu je največji problem promet. Danes je tam kar 66 % javnega prometa namenjeno avtomobilom in kar 83.500 parkirnih mest je na ulici. Županja Hidalgo je predlagala, naj se odstrani 60.000 parkirnih mest. Skupno je v Parizu kar 621.600 parkirnih mest, večina je domačih in komercialnih parkirišč.

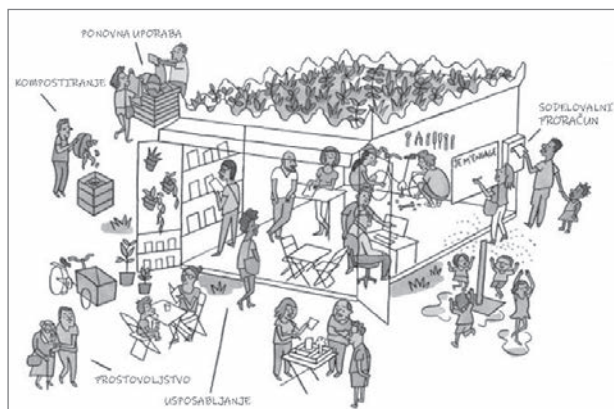
Pariz je že v zadnjem letu število kolesarskih poti povečal na 54 %. 15-minutno mesto bi zmanjšalo dve resni težavi, ki pestita številne Parižane: onesnaževanje zraka, zaradi katerega letno umre 3.000 ljudi in ga večinoma povzroča avtomobilski promet, in številne ure v prometu. Delovna mesta na kratki razdalji, do katerih lahko pridemo peš oziroma s kolesom, ne bodo zmanjšala onesnaževanja zaradi uporabe avtomobilov, ampak tudi čas, ki ga ljudje porabijo za opravljanje vsakodnevnih opravil. Županja bi prav tako dodala pisarne v soseskah, kjer jih primanjkuje, da bi ljudje lahko delali v bližini doma.

Načrtujejo tudi zasaditev ukinjenih parkirišč, tako da bi mesto dobilo več zelenih površin, zelenih pasov in igrišč. Javnim in poljavnim prostorom bi se omogočilo več možnosti uporabe, spremenjene ulice sosesk bi na enem koncu dobile nov javni prostor z majhnim parkom, na drugi strani pa vrtove za stanovalce. Nova drevesa, zelene strehe, balkoni in vodnjaki bi pomagali ublažiti učinek vročinskega otoka in naredili prostor prijetnejši.



Opomba: 1 – parkirna mesta, spremenjena v terase in vrtove; 2 – mirna ulica za pešce in kolesa; 3 – linijski park; 4 – varne poti za otroke; 5 – lokalne storitve.

Slika 9: Pariška ulica po konceptu 15-minutnega mesta (Paris en Commun, 2020)



Slika 10: Prikaz premičnih delovnih mest v Parizu (Paris en Commun, 2020)



V primeru izvedbe bo Pariz postal za življenje veliko kakovostnejše mesto. Utrdile bi se tudi vezi med skupnostmi. Mesto bi znova vrnilo površine ljudem.

#### 4.2.2 Melbourne

Za Melbourne je bil sprejet dolgoročni načrt, ki napoveduje, kako se bo mesto razvijalo in spreminjalo do leta 2050. V strategiji je določena usmeritev za spodbujanje delovnih mest, ki bodo pripomogla k prihodnji rasti prebivalstva in zaposlovanja. Načrt prikazuje mesto kot sklop 20-minutnih sosesk, v katerih lahko v 20 minutah hoje od doma na varen način zadovoljimo večino svojih dnevnih potreb.

Za 20-minutne soseske sta značilni varna dostopnost ter dobra povezanost pešcev, kolesarjev in javnega prometa z delovnimi mesti in storitvami, ki podpirajo predvsem lokalna podjetja. Da bi predmestja postala 20-minutne soseske, morajo izpolnjevati ključne zahteve:



Slika 11: Prikaz 20-minutnega radija (Victoria State Government, 2020)



Slika 12: Prikaz dejavnosti v 20-minutni soseski (Victoria State Government, 2020)

- treba je povečati gostoto stanovanjske gradnje, kar pomeni minimalno gostoto z od 25 do 30 stanovanj na hektar (zdaj 18 stanovanj), kar bi pomenilo več prostora za vključitev dejavnosti in vzpostavitev novih delovnih mest blizu doma;
- izboljšanje javnega prevoza tako, da bi javni promet potekal vsakih 20 minut od 5. do 23. ure, infrastruktura mora biti dostopna vsem članom skupnosti;
- vzpostavitev sosedskih centrov, v katerih ima prednost mešana raba prostora, torej prostor, kjer ljudje delajo, nakupujejo, se sproščajo, družijo in tudi živijo (mešanica komercialne in druge rabe zemljišč, vključno z rekreacijo, učenjem in bivanjem).

#### 4.3 15-minutno mesto: Maribor

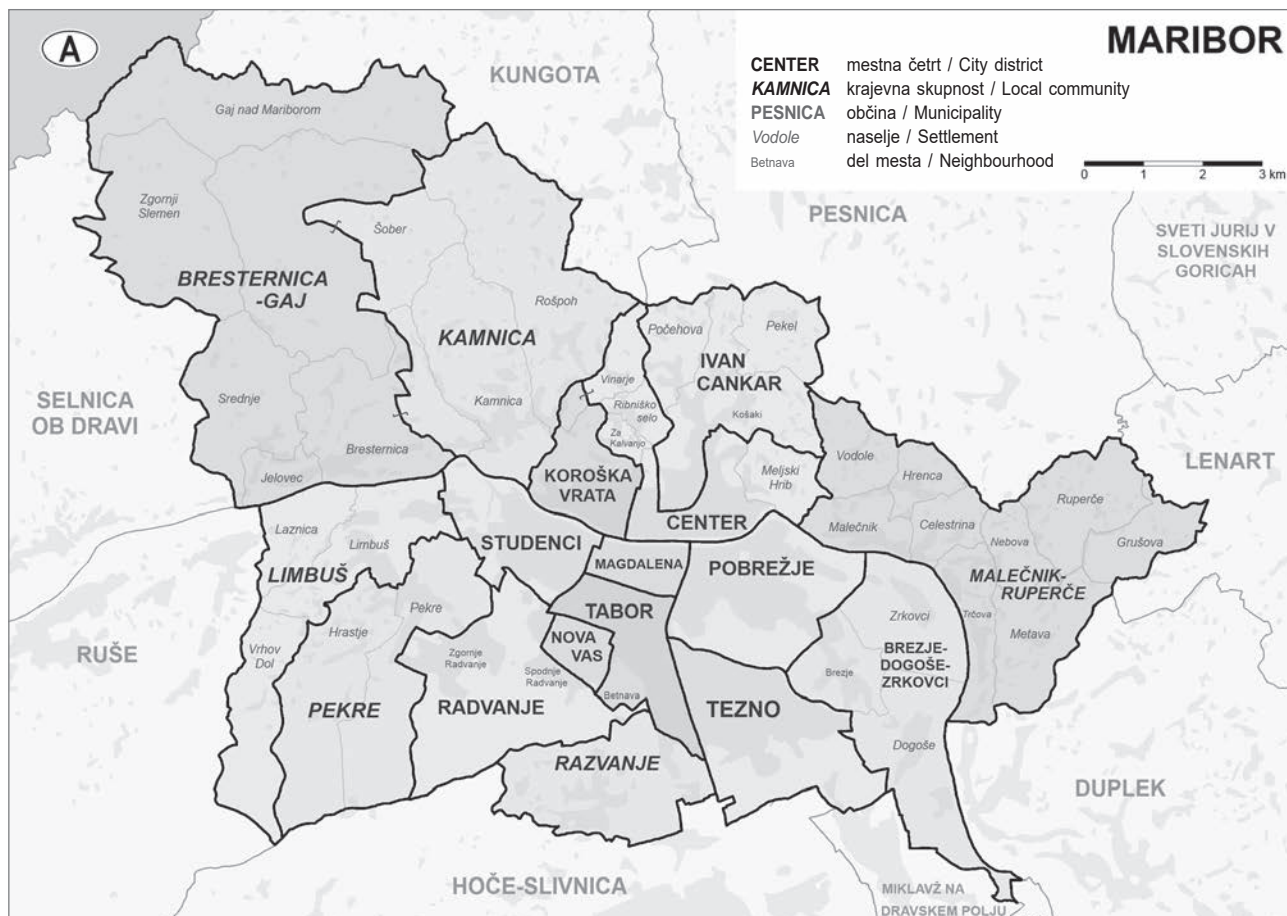
Koncept 15-minutnega mesta večinoma uporabljajo večja svetovna mesta, v katerih je stopnja urbaniziranosti veliko višja kot v slovenskih mestih. Vendar pa je številna načela mogoče prenesti tudi v naša mesta, natančneje na mesto Maribor, ki je izrazito centralizirano. Posledica tega so številne izolirane predmestne cone, kjer je povečana stopnja degradiranosti. Decentralizacija mesta bi pomenila enakovreden razvoj celotne mestne občine, razbremenitev starega mestnega jedra, izboljšanje kakovosti življenja, zmanjšanje onesnaževanja okolja, večjo avtonomnost in samozadostnost sosesk in potencialno izolacijo v primeru izrednih razmer.

V prvem koraku bi bilo treba opredeliti urbana subsredišča s premerom 1,5 kilometra (15 minut hoje). S karto prikazujemo predlog urbanih subsredišč, določenih na podlagi obstoječih krajevnih skupnosti.

Urbana središča bi bilo treba povezati med seboj. Glavne prometne koridorje bi bilo treba vzpostaviti na robovih mej urbanih subsredišč, prednost pa bi se morala nameniti javnemu potniškemu prometu. Znotraj urbanih subsredišč bi bilo treba vzpostaviti kakovostno in razširjeno kolesarsko omrežje, ki se prek meja povezuje z drugimi urbanimi subsredišči v neprekinjen sistem. Treba bi bilo zmanjšati prometne površine, namenjene avtomobilom, in zagotoviti čim večje število poti, namenjenih izključno pešcem in kolesarjem.

Znotraj urbanih subsredišč bi bilo treba zagotoviti vse nujne programe (zdravstvo, šolanje, služba, kultura, varnost, nakupovanje). Staro mestno jedro bi bilo namreč treba razbremeniti teh programov. Prav tako bi bilo treba ob zagotovitvi vseh programov tudi omogočiti mešano rabo prostora, s čimer bi preprečili nadaljnji coning v mestnem prostoru. Primarno bi občina in država morali podpreti lokalna podjetja.





Slika 13: Mestne krajevne skupnosti Maribor (Wikipedija, 2016)



Slika 14: Prikaz novih urbanih središč v Mariboru (podloga: Goran Markuš, 2018; prikaz urbanih središč: lastno delo)

Večji del površin bi bilo treba nameniti odprtim, rekreacijskim in zelenim površinam, ki bi ločevale industrijske in stanovanjske površine. Zelene površine bi se povezale z zelenimi površinami drugih urbanih središč v neprekinjen sistem.

Koncept 15-minutnega mesta bi postal dolgoročni del strategije prostorskega razvoja mesta. Seveda bi bilo treba ukrepe vpeljevati premišljeno in z upoštevanjem prihodnosti mesta. Za začetek bi bilo treba postopno nadgrajevati kolesarske poti, povečati več povezav in avtobusnih postajališč javnega potniškega prometa, ukiniti nepotrebne avtomobilске prometne poti in preurediti te v površine, namenjene izključno pešcem in kolesarjem. V subsrediščih bi se morali spodbujati ureditev degradiranih površin in dopolnitev z dejavnostmi, ki so zdaj zgoščene v mestnem središču (nove šole, zdravstveni in trgovski objekti ipd.), razširitev sistema zelenih površin z ureditvijo degradiranih površin v igrišča in parke, zazelenitev prometnih ulic z ločevanjem pešpoti in kolesarskih poti od avtomobilskega prometa. Razbremeniti bi bilo treba tudi industrijske cone. Za krepitev skupnostnih vezi bi bilo treba v prostor vključevati medgeneracijska središča.

Kratkoročni in dolgoročni načrti bi omogočili sonaraven in trajnostni razvoj mesta, ki bi omogočalo kakovostno življenje tudi v času kriznih razmer.

## 5 Sklep

Definicija mesta se prav gotovo spreminja. Mesta niso več samo zgoščena središča dejavnosti, so urbane soseke oziroma razpršeni urbana središča, ki prinašajo večjo kakovost življenja ter omogočajo sonaraven razvoj in trajnost. Centralizacija je v Sloveniji velik problem, zato moramo izjemne razmere, v katerih smo se znašli zaradi pandemije, izkoristiti kot priložnost za razmislek o nadaljnjem načrtovanju mest, ki ne bo ponudilo samo taktičnih in kratkoročnih rešitev. Kaj lahko arhitekti in urbanisti storimo, da se ob možnosti ponovitve podobnega scenarija ljudje ne bodo bali urbanega? Kako lahko javne prostore naredimo varnejše? Družbeno distanciranje ne sme preprečevati tudi družbene interakcije. Omejitev na občine je pokazala nezadovoljstvo ljudi, ki je pravzaprav posledica centraliziranosti države. Decentralizacija pa je nujna že na ravni mest, s čimer bi omogočili enakovreden razvoj predmestja, preprečili degradacijo industrijskih con, pripomogli k večji samozadostnosti in potencialni izolaciji. Koncept 15-minutnega mesta podpira tudi sonaravni razvoj z mešanjem rabe v prostoru in podporo okolju prijaznemu prometu.

Najpomembnejša miselnost, ki jo lahko ima načrtovalec mest, je humanistični okvir. Izjemne razmere so nam pomagale pou-

dariti problem s počutjem in kakovostjo življenja v mestih. Načrtovanje za prihodnost mora temeljiti na podlagi želje po urbani dediščini, ki bo ljudem omogočala varnost, zdravje in zadovoljstvo.

.....  
Daria Borko, univ. dipl. inž. arh. (UN), študentka magistrskega študija arhitekture  
Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, Oddelek za arhitekturo, Krekova 2, 2000 Maribor  
E-pošta: borkodaria@gmail.com

Lea Sačar, univ. dipl. inž. arh. (UN), študentka magistrskega študija arhitekture  
Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, Oddelek za arhitekturo, Krekova 2, 2000 Maribor  
E-pošta: leasacar@gmail.com

Špela Smonkar, univ. dipl. inž. arh. (UN), študentka magistrskega študija arhitekture  
Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, Oddelek za arhitekturo, Krekova 2, 2000 Maribor  
E-pošta: smonkarjeva@gmail.com

## Viri in literatura

Carlton, R., 2020. Every Street In Paris To Be Cycle-Friendly By 2024, Promises Mayor. Pridobljeno: 4. 6. 2020. [https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/01/21/phasing-out-cars-key-to-paris-mayors-plans-for-15-minute-city/?fbclid=IwAR0863CMPP1hKiWIFa-IDY\\_57s5bxz7QisKEKCYKmJC3uXkaO7Z9mcixpSk#118ed4c86952](https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/01/21/phasing-out-cars-key-to-paris-mayors-plans-for-15-minute-city/?fbclid=IwAR0863CMPP1hKiWIFa-IDY_57s5bxz7QisKEKCYKmJC3uXkaO7Z9mcixpSk#118ed4c86952).

CBS News, 2019. Welcome to the 15-minute neighbourhood: Intensification key to city's official plan. Pridobljeno: 4. 6. 2020. [https://www.cbc.ca/news/canada/ottawa/ottawa-first-glimpse-official-plan-1.5256386?fbclid=IwAR0863CMPP1hKiWIFa-IDY\\_57s5bxz7QisKEKCYKmJC3uXkaO7Z9mcixpSk](https://www.cbc.ca/news/canada/ottawa/ottawa-first-glimpse-official-plan-1.5256386?fbclid=IwAR0863CMPP1hKiWIFa-IDY_57s5bxz7QisKEKCYKmJC3uXkaO7Z9mcixpSk).

Daly, J., Dovey, K., Stevens, Q., 2020. We can't let coronavirus kill our cities. Here's how we can save urban life. Pridobljeno: 4. 6. 2020. <https://theconversation.com/we-cant-let-coronavirus-kill-our-cities-heres-how-we-can-save-urban-life-137063>.

De Monchaux, N., 2020. The Spaces That Make Cities Fairer and More Resilient. Pridobljeno: 4. 6. 2020. <https://www.nytimes.com/2020/05/12/opinion/sunday/cities-public-space-covid.html>.

Herriges, D., 2019. 7 Rules for Creating „15-Minute Neighborhoods“. Pridobljeno: 4. 6. 2020. [https://www.strongtowns.org/journal/2019/9/6/7-rules-for-creating-15-minute-neighborhoods?fbclid=IwAR25aWYpgloC6Z7RWur8p8y7LJIGKowl32b4zNKikp3B3-v\\_FSFNQD78WSM](https://www.strongtowns.org/journal/2019/9/6/7-rules-for-creating-15-minute-neighborhoods?fbclid=IwAR25aWYpgloC6Z7RWur8p8y7LJIGKowl32b4zNKikp3B3-v_FSFNQD78WSM).

Lugarič, K., 2019. Centralizacija vse večji problem, v Ljubljani vsako četrto delovno mesto. Pridobljeno: 4. 6. 2020. <https://www.24ur.com/novice/svet/v-ljubljani-kar-26-odstotkov-vseh-delovnih-mest-v-drzavi.html>.

Luscher, D., 2019. Introducing the 15-Minute City Project. Pridobljeno: 4. 6. 2020. <https://medium.com/@danluscher/introducing-the-15-minute-city-project-b9c0562e1725>.

Markuš, G., 2018. Urbana regeneracija Melja. Pridobljeno: 4. 6. 2020. <https://dk.um.si/lzpisGradiva.php?id=72350&lang=slv>.



- McQuarrie, L., 2020. Paris' Mayor Anne Hidalgo Envisions a Post-Car City. Pridobljeno 4. 6. 2020. [https://www.trendhunter.com/trends/15-minute-city?fbclid=IwAR105yF5NxF8EOwNjl5qvLREEFFXIFNAHH7Qmb-Jx7rHC\\_onSIOsN0FjrE](https://www.trendhunter.com/trends/15-minute-city?fbclid=IwAR105yF5NxF8EOwNjl5qvLREEFFXIFNAHH7Qmb-Jx7rHC_onSIOsN0FjrE).
- Moser, B., Malzieu, T., Petkova, P., 2020. Tactical Urbanism: Reimagining Our Cities post-Covid-19. Pridobljeno: 4. 6. 2020. <https://www.fosterandpartners.com/plus/tactical-urbanism/>.
- O'Sullivan, F., 2020. Paris Mayor: It's Time for a ,15-Minute City'. Pridobljeno: 4. 6. 2020. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-02-18/paris-mayor-pledges-a-greener-15-minute-city?fbclid=IwAR3v-IN2CgfvYrHOW9luKyhJtKQG50z5dgPhAgB-2fOBx8m5LkzY6NzDUfXc>.
- Peters, A., 2020. Paris's mayor has a dream of 'the 15-minute city'. Pridobljeno: 4. 6. 2020. [https://www.fastcompany.com/90456312/paris-mayor-has-a-dream-for-a-15-minute-city?fbclid=IwAR00TcK7O3PoglbKL911C8-je3DsdsW4JINtdYGzYpHOKInzyXC\\_eUSXii0](https://www.fastcompany.com/90456312/paris-mayor-has-a-dream-for-a-15-minute-city?fbclid=IwAR00TcK7O3PoglbKL911C8-je3DsdsW4JINtdYGzYpHOKInzyXC_eUSXii0).
- Raimer, J., 2020. The 15-minute infrastructure trend that could change public transit as we know it. Pridobljeno: 4. 6. 2020. [https://360.here.com/15-minute-cities-infrastructure?fbclid=IwAR1bfGPI3P7n\\_LmrNJZ-Pqglu7rjYJstE4Vy-M7DWhsBatVCVJs-RNoQzA](https://360.here.com/15-minute-cities-infrastructure?fbclid=IwAR1bfGPI3P7n_LmrNJZ-Pqglu7rjYJstE4Vy-M7DWhsBatVCVJs-RNoQzA).
- Stanley, J., Hansen, R., 2020. The 20-minute neighborhood: Why isn't it a key policy direction?. Pridobljeno: 4. 6. 2020. [https://phys.org/news/2020-02-minute-neighborhood-isnt-key-policy.html?fbclid=IwAR0OTcK7O3PoglbKL911C8-je3DsdsW4JINtdYGzYpHOKInzyXC\\_eUSXii0](https://phys.org/news/2020-02-minute-neighborhood-isnt-key-policy.html?fbclid=IwAR0OTcK7O3PoglbKL911C8-je3DsdsW4JINtdYGzYpHOKInzyXC_eUSXii0).
- Stanley, J., Hansen, R., 2020. People love the idea of 20-minute neighbourhoods. So why isn't it top of the agenda?. Pridobljeno: 4. 6. 2020. [https://theconversation.com/people-love-the-idea-of-20-minute-neighborhoods-so-why-isnt-it-top-of-the-agenda-131193?fbclid=IwAR3Y6uWA1BcmgxnAIVE\\_41olAzKjZyEJPchr5E\\_Uopukd6DrnTTVTU-ir88](https://theconversation.com/people-love-the-idea-of-20-minute-neighborhoods-so-why-isnt-it-top-of-the-agenda-131193?fbclid=IwAR3Y6uWA1BcmgxnAIVE_41olAzKjZyEJPchr5E_Uopukd6DrnTTVTU-ir88).
- Tavares, S., Stevens, N., 2020. Cities will endure, but urban design must adapt to coronavirus risks and fears. Pridobljeno: 4. 6. 2020. <https://theconversation.com/cities-will-endure-but-urban-design-must-adapt-to-coronavirus-risks-and-fears-135949>.
- The Alternative UK, 2020. The fifteen-minute city: imagine being only that far away from any major amenity. Paris is going there. Pridobljeno: 4. 6. 2020. [https://www.thealternative.org.uk/dailyalternative/2020/3/7/the-fifteen-minute-city-paris?fbclid=IwAR2Gd3wcD0fMsS8rmo\\_bLYC-6KL9EgaNgyzsSTeDB99WAv00Ah4VL2mwQLeg](https://www.thealternative.org.uk/dailyalternative/2020/3/7/the-fifteen-minute-city-paris?fbclid=IwAR2Gd3wcD0fMsS8rmo_bLYC-6KL9EgaNgyzsSTeDB99WAv00Ah4VL2mwQLeg).
- The Guardian, 2020. Paris mayor unveils ,15-minute city' plan in re-election campaign. Pridobljeno: 4. 6. 2020. [https://www.theguardian.com/world/2020/feb/07/paris-mayor-unveils-15-minute-city-plan-in-re-election-campaign?fbclid=IwAR25aWYpgloC6Z7RWur8p8y7IJGKowI32b4zNKIkp3B3-v\\_FSFNQD78WSM](https://www.theguardian.com/world/2020/feb/07/paris-mayor-unveils-15-minute-city-plan-in-re-election-campaign?fbclid=IwAR25aWYpgloC6Z7RWur8p8y7IJGKowI32b4zNKIkp3B3-v_FSFNQD78WSM).
- Victoria State Government, 2015. 20-Minute Neighbourhoods. Pridobljeno: 4. 6. 2020. [https://www.planning.vic.gov.au/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0031/428908/Creating-a-more-liveable-Melbourne.pdf?fbclid=IwAR30kUZetZEYanCsaTUmakRsUCfgM\\_V4rHYtehWU2iEUUkb4JzrxsRw5dOM](https://www.planning.vic.gov.au/__data/assets/pdf_file/0031/428908/Creating-a-more-liveable-Melbourne.pdf?fbclid=IwAR30kUZetZEYanCsaTUmakRsUCfgM_V4rHYtehWU2iEUUkb4JzrxsRw5dOM).
- Whitzman, C., 2017. A 20-minute city sounds good, but becoming one is a huge challenge. Pridobljeno: 4. 6. 2020. [https://theconversation.com/a-20-minute-city-sounds-good-but-becoming-one-is-a-huge-challenge-80082?fbclid=IwAR1QgLX3TT77ybkFmZU0\\_zAjKK\\_QgYpJrBu-HQqYXr8rV-4X5uklgCkqlb6c](https://theconversation.com/a-20-minute-city-sounds-good-but-becoming-one-is-a-huge-challenge-80082?fbclid=IwAR1QgLX3TT77ybkFmZU0_zAjKK_QgYpJrBu-HQqYXr8rV-4X5uklgCkqlb6c).