

Maja SIMONETI

Jana OKOREN

Urška DIDOVIČ

Načrtovanje hoji prijaznega mesta

Prispevek predstavlja pristop k načrtovanju hoji prijaznega mesta, razvit in preizkušen v programu Aktivno v šolo in zdravo mesto z izdelavo treh lokalnih načrtov hodljivosti. Pristop se opira na spoznanja o zdravstvenih koristih hoje in pomenu skupnostnega pristopa k zagotavljanju zdravega bivalnega okolja. Posebnost pristopa je vključujoč proces dela, ki z različnimi metodami vključevanja lokalnih akterjev vodi delovno skupino od študijskih priprav do prvega pregleda stanja v prostoru, poglobitve ocene stanja in opredelitve treh vrst ukrepov za izboljšanje pogojev za hojo: infrastrukturnih, organizacijskih in ozaveščevalnih. Proces podpirata občinska delovna skupina in lokalna fokusna skupina, vključevanje izkušenj in potreb

specifičnih skupin predstavnikov lokalne skupnosti pa zagotavljajo intervjuji, pogovori, urbani sprehodi in javnomnenjske ankete. Izhodišče za načrtovanje so pešrazdalje. Posebno mesto v procesu načrtovanja imajo šole, ki so kot lokalna vozlišča interesov in generacij najboljše izhodišče za zagon načrtovanja hodljivosti in spodbujanje aktivne mobilnosti v lokalnem okolju.

Ključne besede: aktivno v šolo, hoja, hodljivo mesto, načrt hodljivosti, zdravo mesto

1 Uvod

V prispevku predstavljamo pristop k načrtovanju hoji prijaznega okolja ali hodljivega mesta, ki smo ga postopoma razvili z izdelavo treh lokalnih načrtov hodljivosti (v nadaljevanju: LNH) v okviru programa Aktivno v šolo in zdravo mesto od marca 2020 do septembra 2022 (Simoneti idr., 2020, 2021, 2022). V programu s podporo Ministrstva za zdravje že od leta 2015 spodbujamo aktivno hojo otrok v šolo ter promoviramo hojo kot zdravju in okolju prijazno prometno prakso. Koncept programa smo razvili kot odziv na kritične ocene zdravstvenega stanja otrok v Sloveniji in ocene Svetovne zdravstvene organizacije (ang. *World Health Organization*, v nadaljevanju: WHO), da sta sedeči način življenja in neaktivnost globalni zdravstveni problem in eden vodilnih vzrokov smrti. Prizadevanja za zdravje šolarjev smo v programu povezali s prizadevanji za aktivno pot v šolo in z načrtovanjem šolskih poti, šole pa smo nato postavili v središče procesa priprave LNH ter tako povezali pogoje za hojo s prizadevanji lokalne skupnosti za ustvarjanje zdravju in dobremu počutju prijaznega bivalnega okolja.

Načrtovalski pristop smo oprli na znanstvena spoznanja o zdravstvenih koristih hoje in na koncept WHO Zdravo mesto. Zgledovali pa smo se tudi po primeru strateškega pristopa iz

Velike Britanije, v okviru katerega je bilo kritično zdravstveno stanje prebivalstva na nacionalni ravni konceptualno obravnavano prav prek poziva k spremembi potovalnih navad prebivalstva v smeri aktivne mobilnosti ter k sočasnemu urbanističnemu načrtovanju, ki osmišlja hojo in zagotavlja smiselno kratke poti prek načrtovanja mešane rabe prostora in smotrnega zgoščevanja poselitve (Cavil, 2007). Tako smo v načrtovanje uvedli nov nabor razlogov, zaradi katerih sta pomembna hoja in načrtovanje hoji prijaznega okolja, in razvili tudi načrtovalskemu problemu posebej prilagojen proces priprave načrta.

Izhajali smo iz predpostavke, da je hoja najbolj naravna, razširjena, preprosta in tudi poceni prometna praksa, ki prispeva k javnemu zdravju, krepitvi lokalne skupnosti in pozitivno vpliva na (lokalno) gospodarstvo. Hoja tudi ne povzroča izpustov in drugih negativnih vplivov na okolje ter je v primerjavi z drugimi vrstami mobilnosti tudi prostorsko in infrastrukturno nezahtevna. Vsaka pot se začne in konča s hojo. Hoja povezuje različne vrste mobilnosti ter je hkrati dobra za javno zdravje in dobro počutje ter stanje okolja (Lee idr., 2008). S tem ko s hojo ali kolesarjenjem nadomestimo avtomobilske vožnje na kratke razdalje (manj kot 2 kilometra), takoj prispevamo k znižanju emisij toplogrednih plinov in hrupa v lokalnem okolju, hkrati

pa vplivamo na znižanje potovalnih stroškov ter povečanje zanimanja za ponudbo dejavnosti in storitev v lokalnem okolju.

Zaradi svojega univerzalnega značaja in pomena ima hoja tudi v okviru koncepta trajnostne mobilnosti in urbanega razvoja poseben položaj. Urbanistični razvoj je v preteklem stoletju skupaj z razvojem avtomobilske industrije izrazilo zapostavil vlogo hoje in pešca v prometnem prostoru, zaradi česar je javni prostor mesta dobesedno preplaval avtomobilski promet. To je znižalo kakovost okolja, prispevalo k segreganju mestnega okolja in podnebnim spremembam, hkrati pa vplivalo na selitev dejavnosti iz mest na obrobje in na povečanje števila voženj z avtom na kratke razdalje. Tako je razvoj avtomobilizma močno prispeval k zmanjšanju telesne dejavnosti človeka, kar je povzročilo veliko poslabšanje javnega zdravja. V procesih spodbujanja in zagotavljanja trajnostne mobilnosti zaradi pozitivnih zdravstvenih koristi ter preprostosti in dostopnosti za uporabnike hoji poseben pomen priznavajo tudi Ministrstvo za infrastrukturo, Ministrstvo za okolje in prostor ter Ministrstvo za zdravje (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012; Plevnik idr., 2016; Ministrstvo za infrastrukturo, 2017).

Mobilnost, ki jo z gibanjem poganja človek (v nadaljevanju: aktivna mobilnost), s telesno dejavnostjo prispeva k telesnemu in duševnemu zdravju ter dobremu počutju človeka. Tudi že samo kratek 15-minutni vsakodnevni sprehod deluje blagodejno na telesno in duševno zdravje in počutje, preprečuje nastanek in blaži potek najbolj razširjenih kroničnih nenalezljivih in duševnih bolezni ter prispeva k dobremu počutju, občutkom vključenosti in povezanosti (Delhey idr., 2015; Fox idr., 2022, Moreno idr., 2021). Redna 30-minutna hoja vsaj pet dni v tednu zmanjša bolezenske pojave, povezane s srčno-žilnimi boleznimi za 10 % (Guh idr., 2009), prav tako prispeva k manjšemu tveganju (30 %) razvoja sladkorne bolezni tipa 2 (Christie idr., 2007), znižuje stopnjo umrljivosti, znižuje nevarnost razvoja več vrst raka, posebej raka debelega črevesja in dojke (Brown idr., 2012), razvoj mišično-kostnih bolezni, s katerimi se spopada 15–20 % odraslih in so tudi najpogostejši razlog za izostanek z dela. Redna hoja je tudi rešitev pri spopadanju s čezmerno debelostjo. V Sloveniji je po nacionalni raziskavi Nacionalni inštitut za javno zdravje (v nadaljevanju: NIJZ) iz leta 2016 (Vinko idr., 2018) 56 % prebivalcev čezmerno debelih, polovica od teh je moških. Poleg koristi za telesno zdravje ljudi, redna hoja pripomore k duševnemu zdravju, izboljšuje preskrbo telesa s kisikom (20 % kisika porabijo možgani), zmanjšuje simptome nemirnosti ob manjšem stresu, izboljšuje kakovost spanca ter izboljšuje učne in delovne sposobnosti. Redna hitra hoja 20 minut na dan zmanjšuje tveganje za upad kognitivnih sposobnosti (WHO, 2019), zmanjša tveganje za razvoj demence za 28 % in razvoj Alzheimerjeve bolezni za 45 % (Hamer idr., 2008). Z eno uro hitre hoje na dan se pri posamezniku zmanjša verjetnost za

pojav depresije za 26 % (Choi, 2019). V svetu se je uveljavil splošni cilj doseganja 10.000 korakov na dan, kar pripomore k 50-odstotni manjši nevarnosti za razvoj demence (9.800 korakov), k 25-odstotnemu zmanjšanemu tveganju pa prispeva že 3.800 korakov na dan (del Pozo Cruz idr., 2022). Najnovejše raziskave kažejo, da vsakih 2.000 opravljenih korakov na dan zmanjša nevarnost prezgodnje smrti za 8–11 %, pospešena hoja pa povečuje pozitivne zdravstvene učinke (prav tam).

Kritično zdravstveno stanje svetovnega prebivalstva je spodbudilo tudi WHO, da je sredi osemdesetih let preteklega stoletja zagnala program Zdrava mesta (de Leeuw, 2001; Simoneti in Halilović, 2020). Ta program poudarja pomen nemedicinskih vidikov zdravja, torej družbenega in fizičnega okolja za zdravje prebivalcev, ter v praksi promovira celosten in večdisciplinaren pristop lokalne skupnosti k zagotavljanju zdravja prebivalcev. Pri tem WHO poudarja ključno vlogo dobre povezanosti lokalnih akterjev v prizadevanju za ustvarjanje kar najboljših družbenih in fizičnih pogojev za zdravo življenje. Bistveno sporočilo programa Zdrava mesta je, da so medsebojno dobro povezane in delujoče lokalne skupnosti učinkovitejše pri ustvarjanju pogojev za zdravo življenje in spopadanju z zdravstvenimi izzivi kot slabše povezane. Program spodbuja mesta, da se pri urejanju pogojev za življenje na lokalni ravni močno oprejo na lokalno skupnost, in to je vzbudilo naše zanimanje. Pri načrtovanju aktivne hoje v šolo smo namreč ugotovili, da je način hoje otrok v šolo bolj odvisen od kulture vožnje in prometnih ureditev kot od dolžine šolskih poti. Proces načrtovanja smo zato že v primeru šolskih poti konceptualno snovali bolj vključujoče kot običajno. Med izdelavo vseh treh primerov LNH smo nato še razširili metode vključevanja lokalne skupnosti, da bi se kar najbolj približali ideji na skupnosti temelječega urejanja pogojev za hojo.

Pešhoja po vsakdanjih opravkih postaja merilo kakovosti bivanja. To je mogoče doseči samo z večnivojskim in čezsektorskim pristopom ter integriranjem zdravstvenega sektorja v procese odločanja v vseh sektorjih. To je WHO obravnavala leta 2013 s pristopom zdravje v vse politike (ang. *Health in All Policies* – HiAP) kot načinom za doseganje sinergij med različnimi področji politik na različnih ravneh in preprečevanje škodljivih vplivov na zdravje prebivalstva ter za zagotavljanje enakosti prebivalstva (Leppo idr., 2013). Javno zdravje so obravnavali tudi na podnebnem vrhu COP26 v Glasgowu leta 2021, kjer so podnebno krizo opredelili tudi kot očitno vprašanje javnega zdravja (Latham, 2021). Povezana je s socialnimi in okoljskimi dejavniki zdravja. Te povezave vidimo na primer pri smrti in boleznih, povezanih z ekstremnimi vremenskimi dogodki, kot so poplave, požari in vročinski valovi, ter tudi v povezavi z boleznimi dihal, srca in ožilja. Podnebne spremembe vplivajo tudi na širjenje bolezni, ki se prenašajo po vodi in zraku, ter na druge dimenzije družbe in okolja, na konflikte in migra-

cije. Zato je podnebni vrh v Glasgowu postavil »podnebne spremembe v vse politike«, oziroma opozoril na vključevanje vidika zdravja v vseh politikah.

Pri izdelavi LNH in načrtovanju hoji prijaznega okolja smo imeli v programu Aktivno v šolo in zdravo mesto sočasno v mislih skrb za aktivno mobilnost, dobro počutje in zdravje prebivalcev ter tudi skrb za varstvo okolja, podnebno nevtralnost in delovanje drugih dejavnosti v prostoru in za druge vrste trajnostne mobilnosti. Sprejeli smo, da so aktualne vloge prometnega in urbanističnega načrtovanja in urejanja prostora na sploh postavljene v nov položaj, ki zahteva, da skupaj z drugimi lokalnimi akterji hojo na lokalni ravni omogočajo in spodbujajo tako, da zagotavljajo ugodne prostorske pogoje zanj (hodniki za pešce in javni prostor) in dovolj kratke razdalje do ciljev (zgoščevanje dejavnosti in mešanje rabe). Osmišljajo in spodbujajo jo s tem, da v prostor umeščajo ustrezne dopolnilne ureditve in opremo (zelene in osenčene površine, urbana oprema, javni potniški prevoz, v nadaljevanju: JPP) ter zagotavljajo varno souporabo prostora. Najboljša ilustracija in potrditev pravilnosti tega izhodišča je tudi glavno spoznanje programa Aktivno v šolo in zdravo mesto, ki izvira iz izdelave treh LNH-jev, in sicer, da ključni izziv za lokalne skupnosti niso infrastrukturni, ampak organizacijski ali tako imenovani mehki ukrepi. Po spoznanjih programa bo namreč več otrok lahko hodilo v šolo peš ali s kolesom takrat, ko bodo lokalne skupnosti in prebivalci sklenili spremeniti prometne režime in potovalne navade ter bodo s pozorno in umirjeno vožnjo z avtom ali kolesom otrokom to tudi omogočili. Ključno načelo načrtovanja hoji prijaznega mesta, ki smo ga sicer upoštevali pri delu, je, da mora hoja po vsakdanjih opravkih postati logična in edino smiselna izbira.

2 Lokalni načrt hodljivosti

Lokalni načrt hodljivosti je dokument, ki prispeva k vsestranskemu izboljšanju pogojev za hojo v lokalnem okolju. LNH nastane v posebej organiziranem in vključujočem procesu priprave ocene stanja in vsebuje tri vrste predlogov za rešitve za izboljšanje pogojev za hojo v konkretnem lokalnem okolju – infrastrukturne, organizacijske in ozaveščevalne.

K izdelavi LNH smo v okviru programa Aktivno v šolo in zdravo mesto pristopili z zavedanjem, da ima sodelovanje javnosti pomembno vlogo pri načrtovanju trajnostne mobilnosti in da je tudi v konceptu Zdravo mesto prav na skupnosti temelječe delovanje poudarjeno kot tisto, ki lahko najučinkoviteje prispeva k obravnavi aktualnih problemov lokalne skupnosti. Lokalni načrt hodljivosti smo zato opredelili kot dokument, ki naj s procesom dela in rešitvami poveže lokalne akterje ter tako prispeva k ustvarjanju dobrih in spodbudnih pogojev za

hojo po vsakdanjih opravkih v lokalnem okolju. Pri načrtovanju hodljivosti mesta smo upoštevali strokovne Smernice ministrstva za infrastrukturo za pripravo Celostne prometne strategije (2012) in splošne smernice Infrastruktura za pešce (2017), Orodja za oceno hodljivosti (Čeh idr., 2017) in priporočila Cities Alive (Arup, 2017), ki osvetljujejo pomembne družbene, gospodarske, okoljske in politične koristi hoje in izkušnje projekta CityWalk (Interreg Danube Transnational Programme 2016–2019), v okviru katerega je bila izdelana Strategija hodljivosti za Kamnik z lokalnim načrtom hodljivosti (Ogrin idr., 2019).

Načrtovalski pristop za izdelavo LNH smo v praksi postopoma razvili iz dejavnosti, s katerimi smo najprej poskušali prispevati k spodbujanju aktivne hoje otrok v šolo. V procesu sodelovanja s šolami smo k sodelovanju poleg občin povabili tudi šolarje in starše in ugotovili, da so največja ovira za aktivno hojo otrok v šolo postali pomisleki, povezani z oceno varnosti otrok v prometu. Pri tem smo v sodelovanju s šolarji (slika 1) ugotovili, da si ti najbolj želijo hoditi v šolo s kolesom, da pa imajo tudi pešhojo raje kot vožnjo z avtomobilom (Simoneti idr., 2021, 2022). Poleg tega smo na osnovi pogovorov s predstavniki staršev, občine in Sveta za preventivo in vzgojo v prometu spoznali tudi, da šolarji stanje v prometu večasih ocenjujejo tudi drugače kot odrasli ter da so kritični do avtomobilskega prometa v okolici šole, do tega, kje in kako se ustavljajo vozila, ki odlagajo njihove vrstnike, ter kje in kako parkirajo zaposleni. Na osnovi tega smo s šolarji in njihovimi mentorji posodobili prvi načrt šolskih poti za OŠ dr. Josipa Plemlja na Bledu ter ugotovitve prenesli na papir v obliki novega, privlačnega in povednega načrta šolskih poti. Predstavili smo ga tudi županstvu in predstavnikom občine (IPoP – Inštitut za politike prostora, 2019) Vključevanje šolarjev in drugih akterjev nas je naučilo, da razširitev načrtovalskega procesa na nove lokalne akterje prispeva k izboljšanju načrtovalskih rešitev in drugih okoliščin, ki so pomembne za to, da aktivna hoja v šolo lahko postane mogoča izbira za več otrok.

LNH se konkretno navezuje na koncept celostne prometne strategije, ki podpira prehod lokalne skupnosti na trajnostno mobilnost in preusmerja pozornost prometnega načrtovanja od osebne motoriziranega prometa k javnemu potniškemu prometu in aktivni mobilnosti, torej tudi k hoji in kolesarjenju. V tem duhu je po letu 2017 veliko število slovenskih občin pripravilo celostno prometno strategijo (v nadaljevanju: CPS) ter v njej opredelilo tudi oceno stanja in ukrepe za izboljšanje pogojev za hojo. Izdelana CPS je bila eden od pogojev za sodelovanje občin pri pripravi LNH. Vse tri občine, s katerimi smo sodelovali pri pripravi LNH so v svojih dokumentih CPS opredelile oceno stanja in ključne ukrepe za hojo, niso pa se še zares posvetile uresničevanju predvidenih ukrepov. Z izdelavo LNH smo tako potrdili ugotovitve CPS o pogojih za hojo



Slika 1: Pogovor s šolarji med urbanim sprehodom v Velenju (foto: Jana Okoren)

ter jih zaradi vključevanja lokalnih akterjev tudi pomembno poglobili in nadgradili.

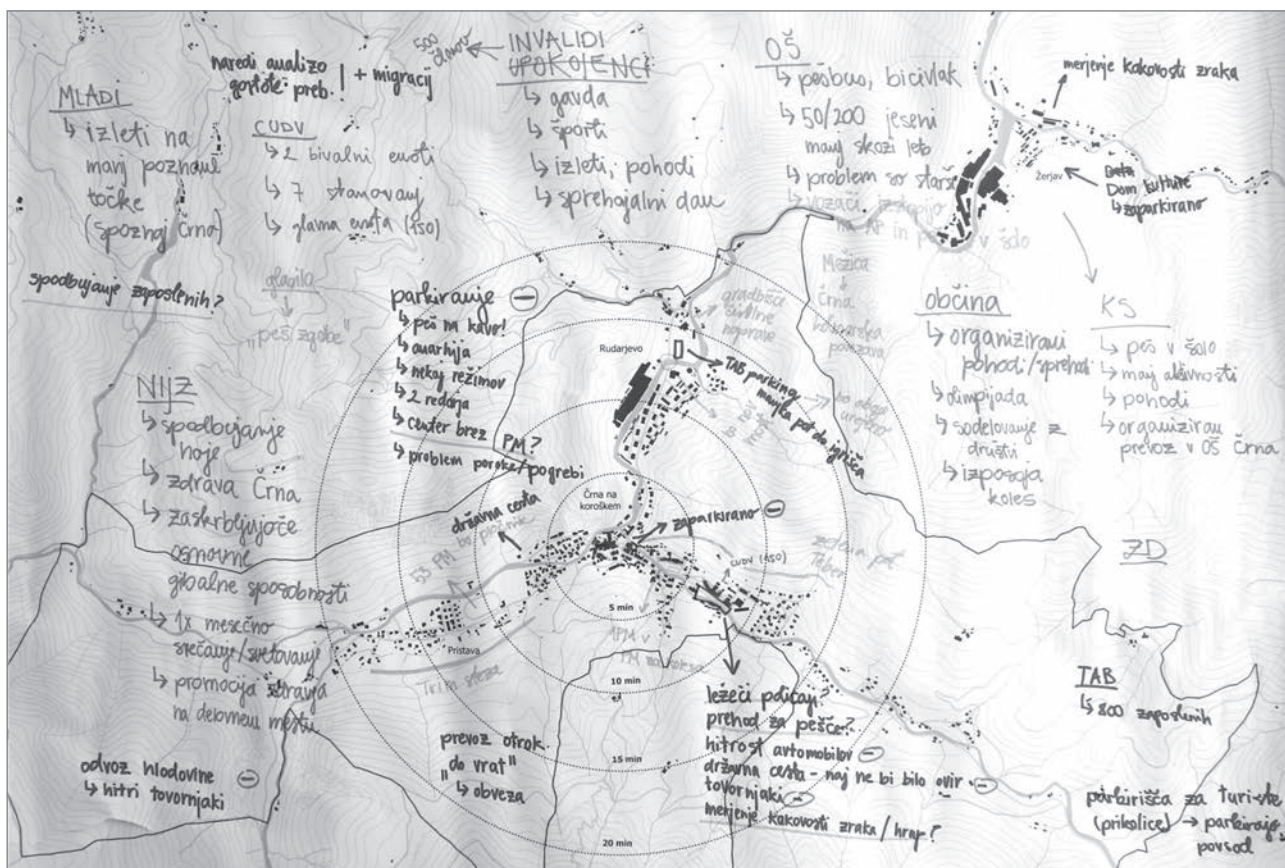
V okviru programa smo na podlagi treh pozivov Načrtujemo skupaj zdravo mesto! za občine, ki so želele izboljšati pogoje za hojo, k sodelovanju pri pripravi LNH v letu 2020 uspešno povabili Občino Črna na Koroškem, v letu 2021 Občino Piran in v letu 2022 Mestno občino Velenje. V skladu s procesom priprave LNH in prvotnimi ugotovitvami smo glede na prepoznane lokalne izzive, priložnosti in potrebe proces izdelave LNH prilagajali in usmerili ali razširili z dodatnimi dejavnostmi.

3 Proces priprave LNH

Proces priprave LNH v programu Aktivno v šolo in zdravo mesto sledi predvideni organizaciji in poteku dela, hkrati pa se posamezne analitične metode in dejavnosti prilagajajo posebnim potrebam in značilnostim lokalnega okolja. Posebnost procesa priprave LNH je, da v vse faze načrtovanja hoji prijaznega prostora na različne načine vključuje predstavnike organizirane, ciljno izbrane in široko zainteresirane lokalne javnosti. Tako načrtovalski proces postane orodje za načrtovanje, ozaveščanje in udeležanje rešitev ter dolgoročno vpliva na odnos do hoje in načrtovanja javnega prostora in prometa v lokalni skupnosti.

Struktura procesa priprave vodi delovno skupino do rezultata v štirih korakih – od pripravljanih del do preverjanja stanja v prostoru, poglobljene ocene stanja in priprave ukrepov za izboljšanje razmer. Izvedba posameznih nalog je v tem okviru deloma prilagodljiva in odvisna od razmer. Vključevanje prebivalcev v načrtovalski proces smo bili v programu Aktivno v šolo in zdravo mesto primorani prilagajati epidemiološkim razmeram in značilnostim naselij, s katerimi smo se ukvarjali. Tako je bilo to izvedeno v primeru LNH Črna za potrebe preverjanja ocene stanja in predlaganih ukrepov, v primeru LNH Lucija v občini Piran za preverjanje ocene stanja in odnosa do hoje v šolo ter v primeru LNH Velenje v najzgodnejši fazi načrtovanja za potrebe priprave ocene stanja in določitev območja obravnave.

Vključevanje javnosti se začne z organizacijo občinske delovne skupine. Ta skrbi za koordinacijo dela in okrog načrtovalskega problema poveže pristojne za različna področja dela in odločevalce ter tako zagotovi na ravni občine celovito interdisciplinarno podporo obravnavi hoje kot zdravju, okolju in lokalnemu gospodarstvu koristne prometne prakse. Tako želimo zagotoviti, da se na občini tekoče usklajujejo dejavnosti, ki ustvarjajo pogoje za hojo ter, da se vidika hoje zavedajo pristojni za urejanje prometa, javnega prostora, prometne varnosti, hoje v šolo, javnega zdravja ter tudi kulturne ponudbe in razvoja turizma.



Slika 2: Izvedba prve fokusne skupine v Črni na Koroškem (foto: Arhiv IPOP – Inštitut za politike prostora)

Naslednji korak vključevanja lokalne javnosti v proces dela je organizacija lokalne fokusne skupine, naloga katere je, da nam v začetku procesa zagotovi razširitev vpogleda v stanje in potrebe okolja ter pomaga opredeliti območje obravnave, pred koncem pa prispeva k ovrednotenju stanja in ukrepov. V fokusno skupino (slika 2) povabimo predstavnike javnih zavodov s področja zdravja, šolstva, kulture, socialnega in vzgojnega varstva, prometne varnosti in civilnodružbenih organizacij s področja dela z mladimi, starejšimi in posebnimi skupinami prebivalstva ter tudi predstavnike regionalne območne enote NIJZ, lokalne turistične organizacije in večje zaposlovalce.

Dodatno v proces analitičnega dela s pomočjo intervjujev, tematskih skupinskih pogovorov, anket in sprehodov s pogovori vključujemo še posamezne skupine lokalnih prebivalcev, ki jih pogoji za hojo in razmere v javnem odprtem prostoru še posebej zadevajo, kot so osnovnošolci, starejši, invalidi ter fizično in senzorno ovirani ali izvajalci dejavnosti v javnem prostoru, tudi kolesarji, vzdrževalci prostora in podobno. S tem delom pridobimo informacije o njihovih izkušnjah s hojo in potrebah v pešprometu ter poglobimo razumevanje stanja, da lahko načrtovalske rešitve in ukrepe nato bolje prilagodimo lokalnim potrebam. Hkrati tudi pritegnemo njihovo zanimanje za ure-

janje javnega prostor in prometa ter prispevamo k njihovi motivaciji za sodelovanje pri uresničevanju načrtovalskih ukrepov.

Pripravljalna dela vključujejo pregled občinskih strateških in razvojnih dokumentov, programov in projektov s področja prometa, javnega zdravja, turizma, mladinske politike, univerzalne dostopnosti, javnega prostora in turizma, pripravo grafičnih podlag z označitvijo šol in šolskih okolišev, postaj JPP in osrednjih dejavnosti, kot so občina, zdravstveni dom, dom za starejše občane, knjižnica, muzej, galerija, pokopališče, izmero pešrazdalj med dejavnostmi v prostoru, zaris izohron na delovne karte in vzpostavitev fokusne skupine.

Pregled stanja vključuje oceno stanja na terenu s pomočjo preglednega seznama, preveritev pešrazdalj, razširitev pogleda in določitev ožjega območja obravnave s pomočjo fokusne skupine, vključitev šol in šolarjev v oceno stanja z anketami in izvedbo urbanega sprehoda. Poglobitev analize vključuje dodatne preveritve pogojev za hojo v prostoru, poglobitev razumevanja navad in potreb iz izvedbo intervjujev, oceno univerzalne dostopnosti prostora z vključevanjem oseb z izkušnjo oviranosti.

Sklepni del procesa je načrtovalska sinteza, v okviru katere opredelimo probleme v prostoru, ugotovitev preverimo s spletno anketo ali javno razpravo ter pripravimo nabor ukrepov za izboljšanje pogojev za hojo treh vrst, ki so infrastrukturni, organizacijski in ozaveščevalni. Ukrepe dodatno preverimo in za izdelavo akcijskega načrta razvrstimo po prioritetah. Delo končamo s predlogom akcijskega načrta za uresničevanje ukrepov, ki je pripravljen za nadaljnjo obravnavo na delovnih telesih in službah občine.

Pripravo LNH ves čas spremlja, strokovno podpira in usmerja interdisciplinarna občinska delovna skupina, ki deluje tudi v povezavi z županstvom in občinsko službo za informiranje ter skrbi za to, da pomembne informacije o poteku dela in posameznih ugotovitvah dosežejo tako odločevalce kot širšo javnost. Vloga občinske delovne skupine je pomembnejša v večjih občinah, kjer so pristojnosti za posamezna področja pogosto razdeljene na več oddelkov. V primerih vseh treh sodelujočih občin smo lahko zaznali, da je vidik hoje šibko vključen v procese načrtovanja prometnih rešitev, hkrati pa so sorazmerno šibko vključeni v načrtovanje tudi pristojni za šolstvo, kulturo in turizem, čeprav te dejavnosti ustvarjajo promet v lokalnem okolju in obstaja velik potencial za to, da z organizacijo mobilnosti pri izvajanju programov pomembno prispevajo k izboljšanju pogojev za hojo ter spreminjanju prometnih režimov in ureditev v lokalnem okolju.

Načrtovalski proces in metode dela (fokusna skupina, intervju, anketa, sprehod s pogovorom) so v vseh treh sodelujočih občinah zagotovili vključevanje zelo pestre in številčne strukture akterjev od predstavnikov občinskih strokovnih služb in političnega vodstva občin do predstavnikov lokalnih in regionalnih javnih institucij s področja javnega zdravja, šolstva, socialnega varstva in turizma ter civilno družbenih organizacij in posebnih skupin prebivalcev, kot so osnovnošolci in fizično in senzorno ovirane osebe. Tako smo jih sočasno postavili v proces spoznavanja problema skupnosti, zagotovili boljše sodelovanje med akterji z različnih področij na ravni občinske uprave in na ravni širše lokalne skupnosti ter dosegli, da se je v preseku časa veliko večji delež lokalnih akterjev soočil s procesom načrtovanja od opredelitve problema, priprave ocene stanja in do iskanja rešitev.

Procese dela in načrtovano aktivno vključevanje uporabnikov v dejavnosti je močno zaznamovala epidemija covid-19, zaradi katere smo bili primorani usvojiti in uporabiti alternativna spletna orodja za sodelovanje in vključevanje javnosti. Ker javne razprave niso bile mogoče ali so bile odsvetovane, smo se pri pripravi LNH za Črno na Koroškem glede ugotovitev in predlaganih ukrepov s prebivalci posvetovali s pomočjo spletnega vprašalnika Maptionaire, pri pripravi LNH Piran pa orodja za spletno anketiranje IKA. Pri LNH Velenje smo

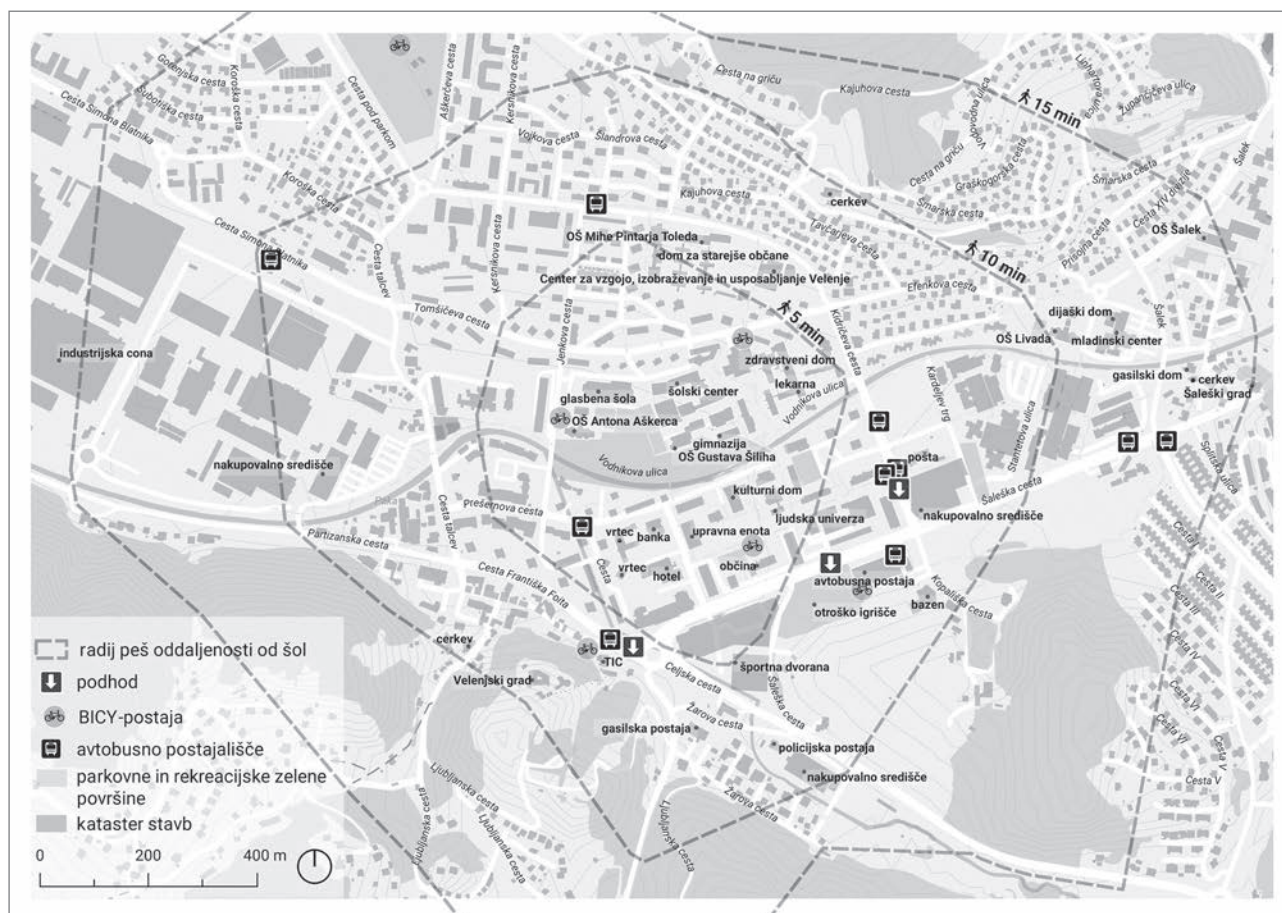
s pomočjo spletne aplikacije in tehnične podpore Canvis.app pridobili kakovostne, geolocirane odzive prebivalcev, ki so nas že v fazi območja obravnave s tem usmerili pri zamejitvi območja načrta in nam v nadaljevanju pomagali pri oblikovanju nabora ukrepov.

4 Ocena stanja

Oceno stanja oblikujemo postopoma s kombinacijo študijskega in terenskega dela, ki vključuje spoznavanje s prostorom z vključevanjem prebivalcev in predstavnikov različnih vrst lokalnih akterjev. Študijski del obsega pregled občinskih razvojnih in izvedbenih dokumentov s področja prometa, urejanja javnega odprtega prostora, stanja javnega zdravja, turizma, staranja, mladinskih programov in podobnih vsebin. Tako dobimo uvid v to, kakšno je zdravje občine, kako je hoja že upoštevana v razvojnih programih in načrtih občine ter tudi kako so obravnavani s hojo povezani vidiki urejanja prostora in prometa, kot so načrti šolskih poti, javni potniški promet, univerzalna dostopnost, mobilnostni načrti, parkirna politika, kolesarsko omrežje, tematske in rekreacijske poti in podobno.

Druga študijska naloga zahteva spoznavanje z značilnostmi prostora, ki določajo pogoje za hojo. Da bi lahko spoznavali in načrtovali hoji prijazno okolje, moramo najprej razumeti, kakšni so pogoji za hojo v prostoru, pri čemer so najpomembnejše pešrazdalje med dejavnostmi v prostoru glede na dolžino in naklone. Kako daleč je peš do cilja, namreč ključno določa odločanje in motivacijo za hojo. Izhodišče za izmere je 5 minut hoje, pri čemer izkušnje kažejo, da povprečen uporabnik, ki hodi s hitrostjo 3,6 km/h, po ravnem prehodi 300 metrov v 5 minutah. Glede na naklon in omrežje poti moramo 5-minutne izohrone prilagoditi. Pri oceni stanja moramo upoštevati tudi, da so starejši ljudje in manjši otroci pri hoji počasnejši, zato je v 5 minutah prehojena razdalja zanje lahko tudi krajša. V programu Aktivno v šolo in zdravo mesto smo pri vrednotenju hodljivosti izhajali iz zarisovanja 5-minutnih izohron in preverjali tako pešrazdalje od doma do šole kot pešrazdalje od šole do postaj JPP, knjižnice, glasbene šole, občine in drugih pomembnejših ustanov. Tako smo lahko glede na časovne in finančne možnosti projekta določili območje podrobne obravnave, na katero smo potem osredotočili proces izdelave LNH. V primeru LNH Črna smo se tako lahko posvetili celotnemu zgoščenemu delu poselitve v občini, pri LNH Lucija in Velenje (slika 3) pa smo v primerljivem časovnem in finančnem okviru po posvetu z delovno skupino občine in lokalno fokusno skupino obravnavo smiselno zamejili.

Analitične ugotovitve na terenu začnemo oblikovati s pomočjo opozorilnega seznama, ki nam pomaga, da med opazovanjem prostora in hojo opazujemo stanje skozi ureditve in rešitve,



Slika 3: Primer delovne karte z izohronami pešrazdalje v 5-minutnem razmiku za LNH Velenje (ilustracija: Urška Didovič)

ki so pomembne za udobje, varnost in privlačnost okolja za hojo, in sicer:

- kakovost pločnikov in drugih pohodnih površin (širina, stanje tlaka, površina, vzdrževanje, robniki, povezanost, oznake);
- prehodi čez ceste (tipi, umeščena v prostor, pogostnost prehodov, vidnost; osvetljenost, kako se vodi slepe in slabovidne, prilagojenost za invalide itd.);
- urbana oprema (klopi in druge sedalne površine, smetnjaki, pitniki in drugo urbano pohištvo);
- varnost in kultura vožnje (kako varno se počutimo – upoštevajoč promet, stanje okolja, uvoze, luči, kulturo vožnje, hitrostne ovire, merjenje hitrosti, gostota prometa itd.);
- zanimivost okolice (splošno stanje urejenosti okolja in rabe prostora, čistoča, vzdrževanost, izložbe, dejavnosti v prtiličjih stavb itd.);
- dostop do lokalnih storitev (bližina in ponudba storitev);
- senca in zavetje (drevesa, nadstreški, drugi elementi za kritje pred soncem in dežjem);
- univerzalna dostopnost prostora, objektov in informacij (klančine, držaji, vodila za slepe in slabovidne, kontrasti, oznake itd.);
- pogoji za kolesarjenje (ločene kolesarske površine, robniki, stojala, itd.);
- javni potniški promet (gostota postajališč, kakovost in urejenost postajališč, vozni park, povezljivost javnega prevoza z drugimi oblikami mobilnosti itd.).

Na osnovi prvega pregleda stanja in ugotovitev prve fokusne skupine se posvetimo poglobljanju informacij o izkušnjah s hojo in razumevanju razmer s pomočjo anket, intervjujev, dodatnih ekspertnih analiz, srečanj s predstavniki šol in urbanih sprehodov z otroki, beleženja načina prihoda otrok v šolo in hoje na delo v šole, analize razdalj med krajem bivanja otrok in šolami. Sodelujoče usmerimo v območje obravnave, upoštevamo pa tudi opažanja, ki se nanašajo na razširjeno območje naselja in druge dele občine ter na različne vidike mobilnosti med njimi. Zanimajo nas glavne rekreacijske točke in povezave na javni promet, območja mešane rabe prostora in predvsem izkušnje uporabnikov, ki veljajo za ključno informacijo o stanju hodljivosti, brez katere je ocena stanja vedno lahko samo okvirna. Navade in izkušnje pešcev pomembno izražajo stanje in šele z njihovo ustrežno analizo, pogovori in primerjavo mnenj lahko ugotovimo, kakšne okoliščine izražajo oziroma kako so

povezane s kakovostjo, dolžino, smiselnostjo, povezanostjo in opremljenostjo pešpoti, ter opredelimo, s kakšnimi ukrepi bi lahko dosegli izboljšave pogojev za hojo in spremembe v potovalnih navadah. Ugotovitve analiz sproti prenašamo na karto in smiselno povzemamo v poročilo o stanju ter sočasno razvijamo ukrepe za njihovo obravnavo.

V vseh treh primerih LNH so se potrdile predhodne ugotovitve programa, da so prav šole zaradi prepleta zainteresiranih lokalnih akterjev ter vpliva lokalnih prometnih režimov in kulture vožnje na pogoje za hojo v šolo zelo dobro izhodišče za zagon načrtovanja hoji prijaznega okolja. Tudi kadar govorimo o spodbujanju pešhoje otrok v šolo, je po raziskavah sodeč najpomembnejše merilo za odločitev o načinu hoje v šolo dolžina, za starše pa tudi varnost poti od doma do šole (Oliver idr., 2014). Hkrati so nam izkušnje programa pokazale, da si v Sloveniji otroci želijo hoditi v šolo aktivno, večina bi se najraje v šolo vozila s kolesom, kar pa jim velikokrat preprečujejo prav ocene odraslih o varnosti. Šolo je sicer v središče načrtovanja kakovostnega bivalnega okolja v okviru koncepta sošolske že pred sto leti postavil tudi ameriški urbanist Clarence Perry (Perry idr., 1929) in tudi koncept WHO Otrokom prijazno mesto (ang. *Child friendly city*) pravzaprav temelji na ideji, da je mesto po meri otrok varno in odprto za svobodno življenje otrok.

V programu Aktivno v šolo in zdravo mesto smo prizadevanja za aktivno hojo otrok v šolo že kmalu po zagonu povezali tudi z načrtovanjem šolskih poti. Ugotovili smo, da morajo šole imeti načrte šolskih poti ter da bi jih lahko uporabile tudi za ozaveščanje o pomenu trajnostne mobilnosti in za spodbujanje aktivne mobilnosti, to je hoje in kolesarjenja v šolo, če bi jih smiselno vključile v procese načrtovanja hoje otrok v šolo od vpisa naprej ter v procese učenja o prometu in vključevanju otrok v promet. Začeli smo na OŠ dr. Josipa Plemlja na Bledu, kjer smo na načrt šolskih poti dodali 5-minutne izohrone ter s pomočjo šolarjev in njihove mentorice vsebinsko in grafično posodobili načrt. Na načrt smo na podlagi ugotovitev, ki so jih iz analize stanja oblikovali šolarji, dodali tudi trase in postaje Pešbusa, šolskih prevozov in JPP. Prvič smo v tem primeru opredelili tudi lokacije postaje Poljubi in odpelji, ki so jih predlagali prav otroci, da bi zmanjšali število vozil pred šolo v jutranji konici in zagotovili tudi vrstnikom, ki jih vozijo z avtom, izkušnjo jutranje hoje in priprave na šolo s kratkim sprehodom do šole. Pozneje smo šole in šolske okolišje postavili v središče procesa priprave v vseh treh primerih izdelave LNH ter tako prizadevanja lokalne skupnosti za javno zdravje in hoji prijazno okolje povezali tudi s potrebami šolarjev in hojo v šolo. Razvili smo orodja, s katerimi lahko v sodelovanju s šolarji, šolami in občino hitro in učinkovito posodobimo načrte

šolskih poti ter s tem sprožimo tudi procese razmišljanja o krčenju prometa v okolici šole, postajah Poljubi in odpelji in mobilnostnih načrtih za šole.

V primeru LNH Lucija in LNH Velenje smo naredili korak naprej in s pomočjo anket ugotavljali tudi, kako otroci hodijo v šolo in kako bi želeli hoditi v šolo. Odgovore smo primerjali z ugotovitvami analiz o tem, kako daleč od šole živijo in koliko bi jih glede na razdaljo lahko hodilo v šolo peš. Na določen dan smo učence z vseh osnovnih šol v Piranu in pozneje tudi z vseh osnovnih šol v Velenju s pomočjo učiteljev vprašali, kako so na izbrani dan prišli v šolo in kako bi želeli priti v šolo, če bi lahko sami izbirali. Z reprezentativnim vzorcem 1.152 od 1.426 učencev v piranskih osnovnih šolah in 2.728 od 3.100 učencev v velenjskih osnovnih šolah smo ugotovili, da podobno kot v preostalih delih Slovenije otroke v velikem številu, predvsem v piranske šole, pripeljejo starši z avtomobili. Ugotovili smo razhajanja v praksi in možnostih, ki dajejo slutiti, da bi lahko v obeh občinah samo s spremembo prometnih režimov, umirjanjem hitrosti in povečanjem pozornosti na otroke na cesti velikemu številu otrok, ki jih vozijo v šolo z avtom, omogočili hojo ali celo kolesarjenje v šolo, kar bi morala biti velika spodbuda za spreminjanje prometnih režimov in ustvarjanje otrokom bolj prijaznega in zdravega prometnega in bivalnega okolja. Na podlagi teh spoznanj smo pripravili tudi zloženko za starše in občine (internet 1) in v njej opozorili na vsestranske koristi vpisa otroka v šolo, ki je najbližje domu, pri čemer smo poudarili možnost aktivne hoje v šolo in dobrodejne vplive hoje na zdravje in dobro počutje otrok, delo v šoli in socializacijo, vpetost v lokalno okolje in razvoj zdravih potovalnih navad.

Poleg učinka na urejanje šolskih poti, izboljšanja pogojev za hojo v šolo in izbire načina potovanja otrok v šolo ima vključitev šol v pripravo LNH lahko še dodatne pozitivne učinke na učne procese in programe ter na prometno prakso v širšem okolju. Podobno kot Cavill idr. (2007) smo tudi v programu Aktivno v šolo in zdravo mesto ugotovili, da je načrtovanje šolskih poti in aktiven način poti v šolo lahko zanimivo z vidika kurikula, saj otroke pripravi na kolesarski izpit, hojo ter kolesarjenje v šolo in iz nje pa predstavi kot mogoč način opravljanja poti. Učitelji in starši ali skrbniki imajo tu ključno vlogo, saj s svojimi navadami dajejo vzor mlajšim, pogosto pa lahko pride tudi do sprememb potovalnih navad med starši ali skrbniki zaradi vpliva otrok. Aktivno pot na delo v šolo smo prepoznali kot dodatno možnost za ustvarjanje ugodnih pogojev za hojo otrok v šolo v okolici šole in kot priložnost za prispevek šole k povečanju deleža trajnostno opravljenih poti v lokalnem okolju. V Velenju smo zato poskušali zaposlene na šolah povabiti v proces načrtovanja z anketo, ki je na podoben način kot tista

za šolarje preverjala način prihajanja na delo in možnosti za spremembe potovalnih navad. Prvi odziv ni bil najboljši, zato menimo, da je temu treba v prihodnje nameniti več posebne pozornosti v okviru priprave mobilnostnih načrtov za šole in celostnih prometnih strategij za občine.

5 Ukrepi za izboljšanje pogojev za hojo v mestu

Ocena stanja je podlaga za oblikovanje ukrepov LNH, s katerimi se stanje izboljša. V primeru vseh treh LNH smo v sklepni fazi predstavili tri vrste ukrepov: infrastrukturne (ukrepi, ki posegajo v prostor), organizacijske (posegajo v načine urejanja ter rabe prostora in prometa) in ozaveščevalne (vezani na individualne in organizirane potovalne navade in prakse). Oblikovane ukrepe smo preverili tudi s prebivalci in fokusno skupino in jih na podlagi tega ovrednotili v smislu nujnosti izvedbe ter oblikovali predloge akcijskih načrtov.

V okviru LNH Lucija so se na načrtovalski proces posebej odzvale šole, ki so se odločile, da bodo na osnovi pozitivnih izkušenj sodelovanja v procesu priprave LNH začele med sabo redno sodelovati, izmenjevati izkušnje z organizacijo hoje otrok v šolo in se povezano dogovarjati z občino o izboljševanju pogojev. V okviru LNH Velenje smo na pobudo občine sestavili celovit vsebinski program za sodelovanje s šolami, s katerim lahko občina v nadaljevanju vodi kampanjo spodbujanja aktivne hoje v šolo in podpre šole, da se dodatno angažirajo ter skupaj z učenci pristopijo k posodabljanju načrtov šolskih poti in urejanju pogojev za aktivno hojo v šolo.

Glavni namen infrastrukturnih ukrepov je, da se uredijo površine za pešce, izboljša njihova kakovost in zagotovijo vse druge potrebne ureditve, kot so klančine, prehodi, nove povezave in rešitve, na primer dolžine intervalov za prehode za pešce ali opozorilne in informativne oznake na javnih površinah, ki zagotavljajo udobje in varnost hoje ter spodbujajo hojo. Glavni cilj infrastrukturnih ukrepov je omogočiti dobre, spodbudne pogoje za hojo, zagotoviti sanacijo poškodovanih površin, odpraviti ovire na pešpoteh ter zagotoviti tudi ustrezno redno in sezonsko vzdrževanje. Seznam vrst in obsega infrastrukturnih ukrepov je v vsakem kraju oziroma primeru LNH drugačen, ker je odvisen od značilnosti prostora in stanja infrastrukture za pešce. V primeru LNH Velenje so se infrastrukturni ukrepi nanašali na te površine in ureditve:

- hodniki za pešce,
- prehodi (novi, dodatni, manjkajoči) za pešce,
- prečkanje državnih cest,
- vodenje pešcev skozi javni prostor,

- univerzalna dostopnost javnega prostora (storitev in informacij),
- premagovanje višinskih razlik po načelih univerzalne dostopnosti,
- urbana oprema (klopi, pitniki, koši za smeti, luči, označevalne table, nadstreški itd.),
- navezava na kolesarjenje in JPP,
- vzdrževanje (urbane opreme in javnih površin),
- daljinske in tematske pešopoti,
- območja mešane javne rabe,
- ureditev poti za hojo in kolesarjenje ob začasnih zaporah (Simoneti idr., 2022).

Predlagani organizacijski ukrepi dozoriijo v procesu priprave ocene stanja in ciljajo na izboljšave v organizaciji dela na občini, sistemu načrtovanja in urejanja prostora za hojo ter tudi zagotavljanja drugih pogojev, ki podpirajo hojo in spodbujajo k njej, kot sta umirjanje prometa in urejanje javnega potniškega prometa. Namen organizacijskih ukrepov je, da postavijo hojo in infrastrukturo zanj v nov, vidnejši položaj tako pri načrtovanju in urejanju prometa in javnega prostora kot pri načrtovanju drugih vidikov razvoja. Po eni strani so ti ukrepi usmerjeni v premagovanje problemov, ki jih v urejanju in rabi prostora ustvarja zapostavljanje hoje kot prometne prakse in pešca kot potnika v prometu. Značilen primer tega je način gradnje in urejanja novih kolesarskih stez, ki se nekritično zaveda v infrastrukturo za pešce in poslabša pogoje za hojo na račun izboljšanja pogojev za kolesarjenje. Po drugi strani pa so organizacijski ukrepi usmerjeni v krepitev vidika hoje in potreb pešca na področjih, kot so načrtovanje razvoja naselja, varstvo okolja in načrtovanje podnebne nevtralnosti.

Med organizacijskimi ukrepi izstopa priporočilo za bolj vsebinsko povezano urejanje javnega prostora, ki ga lahko zagotovi vzpostavitev občinske delovne skupine za hojo in javni prostor. Taka skupina redno spremlja delo posameznih strokovnih služb ter usklajuje vidike načrtovanja in izvajanja posameznih rešitev in del. Podoben ukrep je organizacija delovne skupine za odstranjevanje arhitekturnih in komunikacijskih ovir v prostoru. V vseh treh primerih LNH je ocena stanja razkrila tudi potrebo po izboljšanju univerzalne dostopnosti javnega prostora, storitev in informacij. V vseh treh primerih občin so že njihove celostne prometne strategije opozorile na to težavo, vendar do bistvenih sprememb na področju v prvih letih po izdelavi te še ni prišlo. Izboljšanje po izkušnjah drugih občin najučinkoviteje zagotavlja prav stalno delovno telo, sestavljeno iz predstavnikov oseb z izkušnjami oviranosti, specializiranih strokovnjakov za prostorsko in arhitekturno načrtovanje ter predstavnikov občin (IPoP – Inštitut za politike prostora, 2019). V primeru LNH Lucija smo občini Piran kot ukrep

predlagali, naj za učinkovitejši zajem kadrov sproži kar zagon delovanja medobčinskega delovnega telesa. V primeru vseh treh občin smo predlagali organizacijo strokovnega pregleda načrtov z vidika zagotavljanja standardov dostopnosti za fizično in senzorno ovirane osebe. Drugi organizacijski ukrepi v smeri izboljšanja pogojev za hojo so še:

- postavljanje pešca in hoje v središče prometne politike s prilagajanjem prometnih režimov pešcem – umirjanje prometa, podaljševanje intervalov za prehode;
- prometna razbremenitev mestnega središča in ustvarjanje zdravega okolja in prostora za javno rabo s pripravo in izvajanjem parkirne politike;
- povečevanje privlačnosti JPP in povezovanje z JPP v regiji ter s sistemi za izposojlo mestnih koles in za pešpoti;
- krepitev prizadevanj za stalno izboljševanje javnega zdravja in upoštevanje zdravja pri sprejemanju vseh lokalnih odločitev, povezava delovanja lokalne uprave z delom zdravstvenih ustanov in preventivnih zdravstvenih programov, nevladnih organizacij in civilne družbe tudi s priključevanjem slovenski Mreži zdravih mest (in občin).

Promocijski oziroma ozaveščevalni ukrepi so usmerjeni v ozaveščanje o pomenu hoje za telesno in duševno zdravje ter dobro počutje ljudi, kot tudi za varstvo okolja in doseganje ciljev trajnostnega razvoja in podnebne nevtralnosti. Ukrepi, kot so oznake o dolžini pešpoti v naselju ter vabila na lokalne dogodke in prireditve, ki opozarjajo na pešdostopnost in dostopnost z JPP, spodbujajo k hoji ter prispevajo k postopnemu spreminjanju potovalnih navad in opuščanju kratkih voženj z avtomobilom. Promocijske ukrepe lahko občine vključijo v različne programe in dejavnosti, dodajo v druge kampanje ali oblikujejo samostojne tematske kampanje. V okviru programa smo vsem občinam predlagali kampanjo, s katero bi povabili starše k vpisu otrok v šolo tudi z opozorilom o številnih koristih aktivne hoje v šolo, v nadaljevanju pa organizirali tudi hojo v šolo s Pešbusom in Bicivlakom. Prav tako smo vse občine opozorili na zelo slabo izkoriščene možnosti za povezovanje hoje in hodljivosti njihovih naselij z razvojem turizma.

6 Sklep

Glavna ugotovitev delovne skupine, ki je sodelovala pri izdelavi vseh treh primerov LNH, je, da so za bistveno izboljšanje pogojev za hojo bolj kot infrastrukturni ukrepi pomembni organizacijski in promocijski ukrepi. Zaradi tega je zelo pomembno, da je proces izdelave LNH res vključujoč ter da hkrati deluje tudi kot orodje povezovanja in ozaveščanja lokalnih akterjev in splošne javnosti. Zaradi mehke narave vsebin in ukrepov, ki lahko hitro in učinkovito spremenijo pogoje za hojo, je zelo pomembna politična podpora izdelavi LNH. Hkrati lahko

vključujoče načrtovanje zelo poveča pričakovanja strokovne in laične lokalne javnosti in vpliva na politično voljo. Naklonjenost dražjim in dolgotrajnejšim procesom dela z vključevanjem javnosti povečuje vedno več primerov dobrih praks načrtovanja novih prometnih rešitev (parkirne politike) kot tudi oblikovanje novih priporočil za izdelavo celostnih prometnih strategij in nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo, ki odločno postavljajo vključevanje javnosti v osrednje procese načrtovanja in uveljavljanja novih rešitev v praksi.

Izkušnje programa Aktivno v šolo in zdravo mesto, v okviru katerega že od leta 2015 potekajo prizadevanja za aktivno hojo otrok v šolo po vsej državi, kažejo, da je tudi za izboljšanje pogojev za hojo otrok v šolo peš ali s kolesi najpomembnejše, da se spremeni vloga hoje in pešca v urejanju prometa. To pa lahko dosežemo samo tako, da se močno okrepi zavedanje javnosti in ciljnih skupin odločevalcev o pomenu hoje za zdravje in dobro počutje, za stanje okolja in lokalno skupnost. Pomen hoje je za zdaj tako pri načrtovanju hoje v šolo kot v celostnih prometnih strategijah pre slabopoudarjen. Posledica tega je, da tudi skrbno načrtovani in potrebni ukrepi za izboljšanje pogojev za hojo na lokalni ravni v glavnem ostajajo neizvedeni.

Spodbujanje aktivne hoje otrok v šolo se po izkušnjah programa v praksi vedno znova ustavi pri skrbi za varnost otrok v prometu. Ugotovitve iz procesov izdelave LNH kažejo, da so ovire na ravni posameznih primerov vedno znova predvsem organizacijske. Otrokom hojo in kolesarjenje v šolo bolj kot karkoli drugega preprečujejo razmere v prometu. Slovenske šole so pogosto dobro umeščene v naselja in veliko otrok živi dovolj blizu šole, da bi lahko do tja hodili peš ali s kolesom, če bi bile poti dovolj varne. Bližnji pogled pokaže, da je varnost na šolskih poteh večkrat mogoče zagotoviti samo z umirjanjem prometa in povečanjem pozornosti voznikov do pešcev in kolesarjev, medtem ko je za infrastrukturne rešitve, nove pločnike in ločene kolesarske steze praviloma prostora premalo.

Izkušnje programa Aktivno v šolo in zdravo mesto z izdelavo lokalnih načrtov hodljivosti dokazujejo, da so za doseganje ciljev pomembni načrtovalska izhodišča in načrtovalske metode. Izdelavo lokalnega načrta hodljivosti smo v programu po zgledu primerov dobre prakse in priporočil WHO oprli na spoznanja in dokaze o pomenu hoje za varstvo in krepitev javnega zdravja in dobrega počutja. Proces priprave smo oprli tudi na usmeritve Ministrstva za infrastrukturo (2017) Infrastruktura za pešce, ujema pa se tudi s posodobljenimi Nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije s prilogami (Plevnik idr., 2021), ki svetujejo načrtovalcem interdisciplinarni pristop, osredotočenost na človeka, dostopnost in kakovost bivanja ter posebej opozarjajo na pomen participacije, ki javnost in več skupin deležnikov vključuje v

vse faze načrtovalskega procesa. Namen vključevanja širokega spektra lokalnih akterjev in splošne javnosti sta tako legitimizacija ukrepov kot pospeševanje uresničevanja ciljev načrtovanja in spreminjanja potovalnih navad. S posebej prirejenim procesom priprave LNH smo zagotovili, da se na lokalno raven urejanja prostora in prometa vnese nova kultura vključujočega in povezanega načrtovanja. Tako smo zagotovili, da se med načrtovanjem začnejo med načrtovalci in predstavniki lokalne skupnosti ustvarjati pogoje, ki pešca, hojo in z njo povezana prizadevanja umestijo v nov položaj pri odločanju o urejanju prostora, prometa in razvoja dejavnosti v lokalnem okolju.

Pri načrtovanju hoje in spodbujanju ljudi k hoji po vsakdanjih opravkih na kratke razdalje sočasno razmišljamo tako o kakovosti površin za hojo in varnosti pešcev v prometu kot o ciljih, ki jih lahko dosežejo uporabniki s kratkotrajno hojo. Naš cilj je, da odločitev za hojo lahko postane edina logična in praktična izbira. Naši razmisleki se navezujejo tudi na razvoj naselja ter se ujemajo z idejami o razvoju mest, ki izvirajo iz okoljevarstvenih in drugih razmislekov. V zadnjem času, še posebej po epidemiji covid-19, je v široki urbani javnosti začelo prevladovati stališče, da je 15 minut hoje tista časovna razdalja, ki odloča o tem, kdaj se uporabnik na pot raje opravi peš kot z osebnim avtomobilom (Moreno idr., 2021; Caselli idr., 2022). To spoznanje povzema tudi vse bolj aktualen koncept mesta kratkih razdalj, ki se ujema s klasičnim načelom urbanističnega načrtovanja, povzetem v konceptu sošeske. Z lokalnimi načrti hodljivosti se tako vračamo na pot načrtovanja zdravega in kakovostnega bivalnega okolja.

Hoji prijazno mesto je mesto, ki podpira prizadevanja za zdravo okolje in zdravje vseh lokalnih prebivalcev ter s celostnim in vključujočim načrtovanjem, urejanjem prostora in prometa skrbi za ugodne pogoje za hojo.

.....
Dr. Maja Simoneti

IPoP – Inštitut za politike prostora, Ljubljana, Slovenija

E-pošta: maja.simoneti@ipop.si

Jana Okoren

IPoP – Inštitut za politike prostora, Ljubljana, Slovenija

E-pošta: jana.okoren@ipop.si

Urška Didovič

IPoP – Inštitut za politike prostora, Ljubljana, Slovenija

E-pošta: urska.didovic@ipop.si

Viri in literatura

Arup (2017): *Cities Alive: Towards a walking world*. Dostopno na: <https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/cities-alive-towards-a-walking-world> (sneto 28. 11. 2022).

Brown, J. C., Winters-Stone, K., Lee, A., in Schmitz, K. H. (2012): Cancer, physical activity, and exercise. *Comprehensive Physiology*, 2(4), str. 2775–2809.

Cavill, N. (2007): *Building Health: Creating and enhancing places for healthy, active lives*. London, Blueprint for action. Heart Forum, Living Streets, C.A.B.E.

Caselli, B., Carra, M., Rossetti, S., in Zazzi, M. (2022): Exploring the 15-minute neighbourhoods. An evaluation based on the walkability performance to public facilities. *Transportation Research Procedia*, 60, str. 346–353.

Choi, K. W., Chen, C., Stein, M. B., Klimentidis, Y. C., Wang, M., Koenen, K. C., in Smoller, J. W. (2019): Assessment of bidirectional relationships between physical activity and depression among adults. *JAMA Psychiatry*, 76(4), str. 399–408.

Čeh, D., Novak, R., Kukovec, M., Luketič, M., in Žemva, G. (2017): *City-Walk: Walkability planning guide*. Dostopno na: <https://bistra.si/images/vsebinske/rezultati-projektov/CityWalk-Walkability-Planning-Guide.pdf> (sneto 9. 11. 2022).

Delhey, J., in Dragolov, G. (2015): Happier together: Social cohesion and subjective well-being in Europe. *International Journal of Psychology*, 51(3), str. 163–176.

de Leeuw, E. (2001): Global and local (glocal) health: The WHO healthy cities programme. *Global Change and Human Health*, 2(1), str. 34–45.

del Pozo Cruz, B., Ahmadi, M. in Naismith, S. L. (2022): Association of daily step count and intensity with incident dementia in 78430 adults living in the UK. *JAMA Neurology*, 79(10), str. 1059–1063.

Fox, F. A. U., Diers, K., Lee, H., Mayr, A., Reuter, M., Breteler, M. M. B., idr. (2022): Association between accelerometer-derived physical activity measurements and brain structure: A population-based cohort study. *Neurology*, 99(11), e1202-e1215.

Guh, D. P., Zhang, W., Bansback, N., Amarsi, Z., Birmingham, C. L., in Anis, A. H. (2009): The incidence of co-morbidities related to obesity and overweight: A systematic review and meta-analysis. *BMC Public Health*, 9(88), str. 1–20.

Hamer, M., in Chida, Y. (2008): Walking and primary prevention: A meta-analysis of prospective cohort studies. *British Journal of Sports Medicine*, 42, str. 238–243.

Internet 1: Kako hodimo v šolo? Dostopno na: <https://www.aktivnovslo.si/wp-content/uploads/Zlozenka-za-starse-PRINT.pdf> (sneto 25. 11. 2022)

Jeon, C. Y., Lokken, R. P., Hu, F. B., in van Dam, R. (2007): Physical activity of moderate intensity and risk of type 2 diabetes: A systematic review. *Diabetes Care*, 30(3), str. 744–752.

Latham, A. (2021): *COP26: Zmaga ali poraz za javno zdravje?* Dostopno na:

<https://eurohealthnet-magazine.eu/sl/cop26-a-win-or-a-loss-for-public-health> (sneto 25. 11. 2022).

Lee, I-M., in Buchner, D. M. (2008): The importance of walking to public health. *Medicine and Science in Sports and Exercise*, 40(7 Suppl.), S512–S518.

Leppo, K., Ollila, E., Peña, S., Wismar, M., in Cook, S. (ur.) (2013): *Health in all policies: Seizing opportunities, implementing policies*. Dostopno na: https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0007/188809/Health-in-All-Policies-final.pdf (sneto 28. 11. 2022).

IPoP – Inštitut za politike prostora (2019): *Mesta mestom #2: Katalog dobrih praks slovenskih mest za trajnostni urbani razvoj*. Dostopno na: https://ipop.si/wp/wp-content/uploads/2020/05/Mesta-mestom-2_web.pdf (sneto 28. 11. 2022).

Ministrstvo za infrastrukturo in prostor (2012): *Smernice za pripravo Celostne prometne strategije*. Ljubljana.

- Ministrstvo za infrastrukturo (2017): *Infrastruktura za pešce*. Ljubljana.
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., in Pralong, F. (2021): Introducing the "15-Minute City": Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), str. 93–111.
- Oliver, M., Badland, H., Mavoa, S., Witten, K., Kearns, R., Ellaway, A., idr. (2014): Environmental and socio-demographic associates of children's active transport to school: a cross-sectional investigation from the URBAN study. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 11(70), str. 1–12.
- Perry, C., Heydecker, W., Goodrich, E., Blum, R., Bassett, E., in Whitten, R. (1929): *Neighborhood and community planning*. New York, Regional plan of New York and its environs.
- Plevnik, A. (2016): *Okolje, promet in zdravje*. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo, Ministrstvo za okolje in prostor, Agencija Republike Slovenije za okolje.
- Plevnik, A., Mladenovič, L., Rye, T., Balant, M., in Hudoklin, A. (2021): *Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje. Nacionalne smernice za pravo Občinske celostne prometne strategije*. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo.
- Simoneti, M., in Halilović, N. (2020): *Zdrava mesta*. Ljubljana, IPoP – Inštitut za politike prostora.
- Simoneti, M., Okoren, J., Jakovac, G., Slapničar, A., Berlot, Š., Žemlja, K., idr. (2020): *Načrtujmo skupaj zdravo mesto! Lokalni načrt hodljivosti za Črno na Koroškem, »predlog«*. Ljubljana, IPoP – Inštitut za politike prostora in CIPRA Slovenija.
- Simoneti, M., Okoren, J., Jakovac, G., Slapničar, A., Didovič, U., Žemlja, K., idr. (2021): *Načrtujmo skupaj zdravo mesto! Lokalni načrt hodljivosti za občino Piran-Lucija, »predlog«*. Ljubljana, IPoP – Inštitut za politike prostora in CIPRA Slovenija.
- Simoneti, M., Didovič, U., Okoren, J., Jakovac, G., Žemlja, K., in Berlot, Š. (2022): *Načrtujmo skupaj zdravo mesto! Lokalni načrt hodljivosti za Mestno občino Velenje*. Ljubljana, IPoP – Inštitut za politike prostora in CIPRA Slovenija.
- Ogrin, M., Berlot, Š., Žemlja, K., Laznik, M., Mihelič, S. (2019): *Strategija hodljivosti za Kamnik z lokalnim načrtom hodljivosti*. Kamnik, Razvojni center Srca Slovenije, CIPRA Alpe in Občina Kamnik.
- Vinko, M., Bric, T. K., Korošec, A., Tomšič, S., in Vrdelja, M. (ur.) (2018): *Kako skrbimo za javno zdravje? Z zdravjem povezan vedenjski slog prebivalcev Slovenije 2016*. Ljubljana, Nacionalni inštitut za javno zdravje.
- WHO (World Health Organization) (2019): *Risk reduction of cognitive decline: WHO guidelines*. Ženeva.
- WHO (World Health Organization) (2022): *Urban design for health: Inspiration for the use of urban design to promote physical activity and healthy diets in the WHO European Region*. København, WHO Regional Office for Europe.