

Одрживо урбано планирање – Концепт петнаестоминутног града

МАТЕЈА Д. ПЕТРОВИЋ, Универзитет у Београду,
Саобраћајни факултет, Београд
ORCID: 0009-0006-9142-2437

Стручни рад
UDC: 711.4

DOI: 10.5937/tehnika2506633P

ИВАН Д. ИВАНОВИЋ, Универзитет у Београду,
Саобраћајни факултет, Београд
ORCID: 0000-0001-8079-6237

ВЛАДИМИР Д. БОРИЋ, Универзитет у Београду,
Саобраћајни факултет, Београд
ORCID: 0000-0003-4482-0038

ДРАГАНА Д. ПЕТРОВИЋ, Универзитет у Београду,
Саобраћајни факултет, Београд
ORCID: 0000-0002-5660-7763

Овај рад истражује концепт петнаестоминутног града као одрживог модела урбаног развоја који тежи смањењу зависности од аутомобила и побољшању свеукупног квалитета живота у градовима. Ослањајући се на принципе одрживе урбане мобилности, рад анализира историјски контекст урбанистичког планирања и представља еволуцију идеја које су довеле до појаве концепта 15-минутног града. Кроз детаљан преглед модела истичу се предности као што су смањење емисије штетних гасова, промоција активне мобилности и унапређење социјалне укључености. Посебан акценат стављен је на анализу примера добре праксе, где су применом овог концепта трансформисане урбане средине. Рад такође указује на изазове, критике повезане са овим моделом, али и на потребу прилагођавања локалним специфичностима како би се постигли кључни циљеви одрживог урбаног развоја: близина, приступачност, инклузија и здраво животно окружење.

Кључне речи: ПОУМ (План одрживе урбане мобилности), одржива мобилност, одрживи развој, петнаестоминутни град

1. УВОД

Од саме појаве аутомобила, константно се промовисало његово коришћење јер омогућава индивидуална путовања и независност. Улични капацитети и капацитети за паркирање су стално повећавани како би се задовољила растућа саобраћајна потражња. Ово је омогућавало лакше савладавање већих растојања, па самим тим и ширења градова. Међутим, појављивали су се нови захтеви, поново се јављала потреба за повећањем капацитета и тако се ушло у зачарани круг традиционалног планира-

ња. Ово је довело до бројних негативних ефеката у виду повећане буке, загађења ваздуха и већег времена путовања. Због овога се данас тежи смањењу коришћења неодрживих видова кретања као што је путнички аутомобил и већем учешћу одрживих видова мобилности.

Као одговор на климатске промене и све лошије услове живота у градовима, појављују се бројни модели развоја градова. Урбана насеља су традиционално грађена као врло компактна како би становници своје потребе задовољили у непосредној близини, али изум аутомобила је потпуно трансформисао структуру градова, што је резултирало смањеном потребом за самоодрживим квартовима. Поред изазова повезаних са изгледом самих урбаних подручја, градови се такође суочавају са бројним другим проблемима, као што су сиромаштво, социјална неправда, неприступачност транс-

Адреса аутора: Матеја Петровић, Универзитет у Београду, Саобраћајни факултет, Београд, Војводе Степе 305

e-mail: mateja0307001@gmail.com

Рад примљен: 26.06.2025.

Рад прихваћен: 17.11.2025.

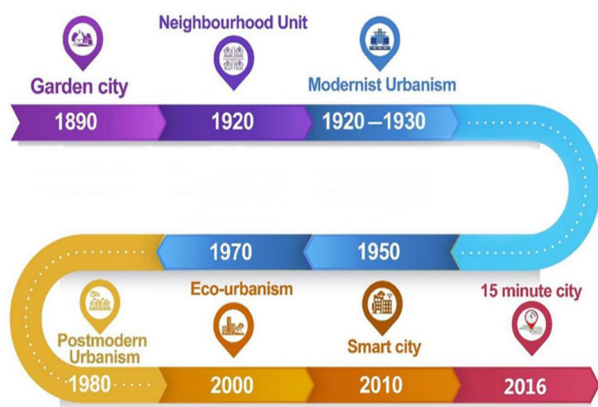
портним услугама и велики трошкови становања [1].

Ови проблеми су навели урбанисте да поново размотре облик и структуру градова, да уложе напоре како би оживели традиционални урбанизам и заговарају одржив урбани развој. Како би заштитили животну средину и побољшали услове живота, нови правци развоја су наглашавали ниво значаја кварта, децентрализоване услуге и активности како би се коришћење аутомобила svelo на минимум и промовисало коришћење немоторизованих начина кретања и јавног превоза. Управо један од таквих модела, који задовољава потребу за одрживом урбаном средином и одрживим развојем, јесте концепт „15-минутног града“ [2].

2. ИСТОРИЈСКИ РАЗВОЈ ПЛАНИРАЊА УРБАНИХ ПОДРУЧЈА

Неопходно је разумети да се до идеје 15-минутних градова није дошло одједном, већ да иза ње постоји логичан историјски контекст који је резултат развоја и промена мисли о томе како градови треба да изгледају и функционишу.

Људи су се бавили планирањем урбаних подручја од када постоје насеља, али тек је крајем 19. века започето са озбиљнијим радом у овој области. Слика 1 приказује како је након 19. века текао развој планирања насеља. На слици се могу издвојити 2 типа планирања и то планирање засновано на близини (у функцији доступности), до 30-их година прошлог века и у 21. веку, и планирање засновано на мобилности (у функцији аутомобила), од 30-их година прошлог века до почетка 21. века [2]. У наставку ће сваки концепт бити укратко описан.



Слика 1 - Историјски след планирања насеља (извор: [2])

Вртни град (garden city) подразумева стварање низа малих градова у којима би се све значајније активности налазиле у центру око кога би се налазили стамбени објекти, а на ободу би се налазила

индустрија. Негативна страна овог концепта је немогућност ширења и неодрживост [5].

У средишту квартне јединице (neighbourhood unit) би се налазила основна школа са око 1.000 ученика, што би значило да би једна квартна јединица имала око 5.000 - 6.000 становника. Саобраћајне артерије би се налазиле око кварта, док би унутрашње улице биле резервисане за становнике кварта. У модерном и постмодерном урбанизму је овај концепт употребљаван за проширење приградских стамбених насеља. Недостатак је мањак пешачке везе између квартова [6].

Основна јединица за планирање у модернизму (modernist urbanism) није био човек, већ аутомобил. Градови су проширени на предграђа јер је било лако путовати аутомобилом због улагања у путеве и могућности преласка великих растојања за кратко време. У овом концепту се не узимају у обзир потребе грађана, а сам концепт није одржив о чему је било речи [7].

Идеја постмодернизма (postmodern urbanism) је смањење коришћења аутомобила увођењем пешачких, компактних и мешовитих заједница. Међутим, циљеви нису увек остваривани јер постмодерни квартави користе слична и генерализована решења, а сваки град има своје специфичности [8]. Тада се схватило да традиционална и стандардизована решења нису адекватна и управо се у том тренутку започело са размишљањем које ће да доведе до појаве концепта планова одрживе урбане мобилности о којима ће нешто више речи бити у наредном поглављу.

У екоурбанизму (eco-urbanism) зелене површине не би требало да постоје само да би улепшале простор, већ да служе сврси (на пример пригушивање буке, третирање кишнице и слично). Основни циљеви екоурбанизма су нулта емисија угљеника и нулти отпад, али су они касније замењени алтернативним циљевима попут ниске емисије угљеника и смањење количине отпада. Идеје везане за овај концепт су веома скупе [9].

Модел паметног града (smart city) користи савремену информациону и комуникациону технологију да унапреди квалитет живота и функционисање града у реалном времену. Међутим и даље остаје потреба за неком врстом физичког приступа различитим садржајима [10].

Ту врсту физичког приступа, између осталог, промовише концепт 15-минутног града који има за циљ да претвори данашње градове у градове у којима ће све, или барем већина, дневних потреба становника бити задовољене у радијусу од 15 минута пешке или бициклом, који је одржив и пријатан за живот, рад и социјалне активности.

2.1. Планирање одрживе урбане мобилности

Доба постмодернизма је отворило тему за размишљање али није до краја пружио решење када је одрживост саобраћајног система у питању. Паралелним процесом урбанистичког и саобраћајног планирања остварују се услови за постављање чврстих темеља одрживог развоја урбаних средина. За разлику од традиционалних приступа планирања саобраћаја, одрживо планирање ставља посебан акценат на укључивање грађана и заинтересованих страна, координацију између сектора (урбанизма, транспорта, намене земљишта, животне средине, економије, социјалних политика, здравства, безбедности и енергетике) и сарадњу између различитих нивоа власти и осталих учесника у саобраћајној систему. Циљ је повећање доступности и унапређење квалитета живота кроз одрживост, економску исплативост и здрав начин живота.

План одрживе урбане мобилности (ПОУМ) представља стратешки и интегрисани приступ за ефикасно решавање сложеног градског саобраћаја. ПОУМ подржава доношење одлука заснованих на чињеницама и одлука вођених дугорочном визијом одрживе мобилности. Кључни елемент за постизање овога је темељна процена тренутне ситуације и будућих трендова, прихваћена заједничка визија са стратешким циљевима и интегрисани сет правних, финансијских, техничких и инфраструктурних мера за постизање циљева, чија имплементација мора бити праћена систематски и проценом [3].

Методологија израде плана одрживе урбане мобилности је веома детаљна а између осталог укључује анализу и оцену постојећег стања, дефинисање визије, и разраду сценарија будућег развоја саобраћајног система.

Поред тога, јасним акционим планом дефинише мере, циљеве, изворе финансирања, индикаторе за мониторинг и надлежности за спровођење мера. У свакој од кључних методолошких фаза инсистира се на партиципацији свих интересних група како би се дошло до оптималних решења и предлога унапређења саобраћајног система.

Израда плана одрживе урбане мобилности подразумева обавезивање на принципе одрживе мобилности. Анализа постојеће мобилности становника подручја дефинише у којој мери се, и да ли се уопште проналазе трагови одрживог кретања грађана.

Решења која се предлажу у контексту одрживе мобилности треба да омогуће реализацију потреба за кретањем уз што мању емисију штетних гасова, трошкове, број саобраћајних незгода и слично [4].

3. 15-МИНУТНИ ГРАДОВИ И ЊИХОВЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ

Свако ко живи у граду треба да има директан и лак приступ основним урбаним услугама. Приступ многобројним могућностима и погодностима живота у граду, разноликост и близина другим људима је разлог што људи бирају да живе у градовима. Најлакши начин кретања у градском насељу је пешачење или бициклизам, без проблема паркирања, или чекања таксија, аутобуса или воза. Сви би требало да буду у могућности да приступе већини места на која желе да иду у року од 15 минута пешице или бициклом. Карлос Морено са Универзитета „Panthéon Sorbonne” у Паризу је овај концепт назвао „15-минутним градом“, што звучи привлачно и лако разумљиво [11].

Концепт има за циљ да обезбеди да становници града могу обављати шест основних функција: живот, рад, трговина, здравље, образовање и забава, у шетњи или вожњи бициклом од 15 минута од својих домова.

Оквир модела 15-минутног града има четири компоненте: густину, близину, разноврсност и дигитализацију [12]. Прво, град од 15 минута тежи повратку локалном и споријем начину живота где је време за путовање до посла, уместо у ту сврху, уложено у богатије односе с оним што је близу. Друго, град од 15 минута промовише урбанизацију кроз изградњу компактних, добро повезаних насеља чиме се смањује удаљености и избегава ширење градова. 15-минутни град подстиче функционалну разноврсност кроз мешовиту употребу градског простора, смањујући удаљености које се прелазе и олакшавајући свакодневни живот становника. Као савремен концепт укључује и примену модерне технологије како би олакшао свакодневни живот, рад и функционисање, било људи, било система које сусрећемо и користимо у свакодневном животу (саобраћајни систем, систем набавке намирница и робе,...) [13].

Светска пандемија COVID-19 је открила слабости у урбаном планирању које су раније биле занемарене, а појава концепта 15-минутног града је убрзала разматрање и имплементацију промена као одговор на климатске промене и последице пандемије [14].

Концепт 15-минутног града се тренутно примењује у великим европским градовима, попут Париза и Милана, и брзо стиче популарност као моћно решење за подстицање промена ка урбаној одрживости. Овај концепт приступа урбаном планирању заснованом потребама и могућностима становника али назив концепта не би требало схватити дословно, односно урбана структура на

kojoj se примењује овај концепт није строго ограничена на радијус од 15 минута, већ временски оквир у зависности од специфичности урбане средине може варирати и износити 10 или 20 минута [1].

Постизање циљева 15-минутног града је одлично за дугорочни урбанистички план, али ефикасна имплементација је оно што је заиста важно. Потребно је ангажовати ширу јавност у развој и имплементацију концепта, као и владу, непрофитне организације, предузетнике, инвеститоре, пословне организације и академску заједницу јер ово није пројекат само за урбанисте или владине агенције, већ за све становнике града. Неопходно је дефинисати и квантификовати ко има приступ чему и где. На питање „чему је важно обезбедити приступ?“ треба да одговоре становници града, а не планери [11].

Смањивањем удаљености, побољшањем инфраструктуре за пешаке и бициклисте и јачањем јавног превоза, становници се подстичу да користе еколошки прихватљиве начине кретања. Ово смањује емисију гасова стаклене баште, саобраћајне гужве и ублажава здравствене проблеме повезане са загађењем ваздуха и физичком неактивношћу. Осим смањења времена путовања, циљ је побољшање квалитета живота, јачање социјалне равнотеже и подстицање социјализације [13].

3.1. Критике концепта 15-минутног града

Пандемија вируса COVID-19 и рестрикције попут изолације и ограничења кретања подстакле су теорије које су довеле до дезинформација о 15-минутним градовима. Једна од најчешћих критика је та да ће примена концепта 15-минутних градова допринети да грађани буду изоловани у својим домовима и четвртима и да ће им бити забрањена употреба приватних аутомобила како би се присилно смањила емисија издувних гасова [12]. Међутим, концепт има за циљ да омогући људима да задовоље своје потребе унутар кварта а не да ограничи њихова кретања на ниво кварта.

Снажан фокус на просторној близини углавном се критикује и јер промовише промене које доводе до повећане сегрегације и изолације насеља. У појединој литератури [14] се говори да се концепт фокусира на људе средње и више класе, који често већ живе у насељу са понудом изнад просека и да концепт не може решити много већи и сложенији проблем и то да градови поново постану места са пуно могућности. Такође се говори да концепт одговара једино европским градовима и градовима већих густина насељености и садржаја.

Заговорници концепта позивају на то да инвестиције под парадигмом 15-минутног града треба

да буду усмерене на насеља са нижим приходима. [14].

4. ПРИМЕРИ ДОБРЕ ПРАКСЕ

У свету постоји велики број градова који су у фази трансформације у 15-минутне градове или су је у потпуности завршили. Ове промене су започеле већ 2016. године, а значајно су убрзане након пандемије вируса COVID-19. Један од првих градова који је озбиљније почео да се бави овом тематиком је Париз у којем је овај концепт 2016. први пут и представљен.

4.1. Париз

Париз је последњих година постао светски модел за примену концепта 15-минутног града. Спроведене су бројне мере усмерене ка смањењу коришћења путничких аутомобила, повећању зеленила и слично. Током 2020. године Париз представља своју визију „15-минутног“ града, инспирисану радом Карлоса Морена.

Године 2020. представљена је стратегија „Paris En Commun“ (Заједнички Париз), која тежи смањењу путничких возила, повећању зеленила, смањењу емисије угљен-диоксида и здравом животу за све грађане. У овој стратегији је уведен и концепт 15-минутног града чији је циљ да обезбеди локалне, самоодрживе четврти које ће обезбедити достојанствено становање, рад у одговарајућим условима, могућност да се обезбеде намирнице, образовање и разонода. Стратегија придаје велику важност учешћу грађана у креирању и спровођењу плана [15].

Град је након пандемије COVID-19 интензивирао спровођење мера попут увођења привремених бициклистичких стаза, затварања улица за саобраћај и програма „школских улица“. Данас Париз има преко 1.000 километара бициклистичке инфраструктуре, укључујући бициклистичке стазе, обојене траке и преуређене аутобуске траке које су сада отворене за бициклисте [16].

Како је у Паризу присутна висока густина објеката, као и врло развијен систем јавног превоза, стратегија се фокусира на комбиновање функција, укључујући становање са продавницама у приземљу, јавне просторе у зонама школа и здравствених установа итд. Пример једне овакве улице је на слици 2.

Све ове промене су започеле са циљем смањења коришћења аутомобила како би се простор на улицама вратио пешацима и становницима. Међутим, ове мере, заједно са мерама које су реализоване након усвајања концепта 15-минутног града у стратегији из 2020. године, су довеле то тога да Париз постане град у којем становници могу

лакше приступити локалним пословима, продавницама, парковима, zdravstvenim и културним услугама на краткој удаљености од својих домова [18].

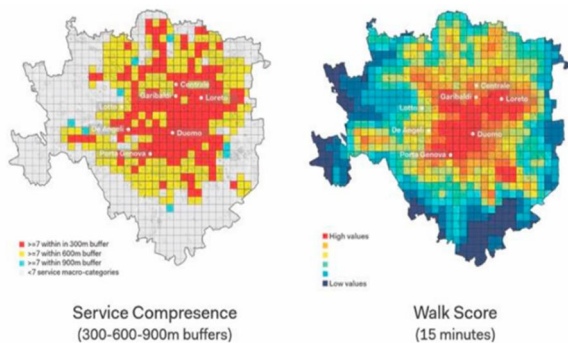


Слика 2 - Улица са стамбеним објектима и продавницама у приземљу - Париз (извор: [17])

4.2. Милано

Током пандемије 2020. године, Милано је искористио кризу као катализатор за трансформацију урбаног простора кроз концепт 15-минутног града. Усвојена је стратегија „Comune di Milano“, која има за циљ преуређење улица у просторе погодне за пешаке и бициклисте, укидањем паркинг места и смиривањем саобраћаја, а све како би се повећале друштвене интеракције, здравље и коришћење одрживих видова мобилности.

Ради испитивања потенцијала квартова широм Милана да се прилагоде концепту 15-минутног града спроведена је ГИС анализа доступности садржаја у три слоја: (1) мапирање густине становања и густине радних места, као и продукције и атракције различитих делова града; (2) мапирање основних дневних потреба, и (3) анализа проhodности коришћењем „Walk Score“-а. „Walk Score“ анализа је свеобухватан приступ јер поред удаљености укључује и нагиб, стање инфраструктуре и друге факторе који повећавају време пешачења.



Слика 3 - Приступачност услуга на 300, 600 и 900 метара (лево) и резултати Walk Score анализе (десно) (извор: [19])

Са слике 3 може се видети како, на пример, северни део града, иако у радијусу од 15-минута, односно у овом истраживању 900 метара, по „Walk Score“ анализи нема најбоље резултате због великих нагиба и других елемената непогодних за пешачење у том делу града.

Анализа је показала да, иако многе услуге постоје у близини становања, приступ инфраструктури за пешачење и бициклизам није равномеран, чиме се ограничава стварна имплементација 15-минутног града [19].

Милано показује висок потенцијал за успешну имплементацију овог концепта, али уз потребу побољшања приступачности и квалитета јавног простора како би се овај модел равномерно реализовао у свим деловима града. У међувремену, мале и јефтине промене, као што су постављање одређеног урбаног мобилијара бојење коловоза, итд. могу понудити брза, привремена и прелазна решења [20].

4.3. Амерички градови – Детроит и Портланд

Амерички градови са сличним оптимистичким плановима се такође боре да пронађу равнотежу између визије и стварности. Године 2016 је градоначелник Детроита изнео план да претвори улице са високим густинама активности изван централне зоне града, у 20-минутне пешачке четврти. Уложено је 17 милиона долара у пешачку инфраструктуру у области „Livernois-McNichols“, 14 километара североисточно од центра града. Пројекат је завршен почетком 2020. године, а резултати су ужи коловоз, шири тротоари са баштама кафића и нова расвета. Становници и власници предузећа су углавном задовољни побољшањима, јер им је омогућена шетња до супермаркета и других продавница и уживање у пријатном и зеленом амбијенту. Нажалост, та основна урбана функција је недостижна за велику већину града. Резултати ове промене су приказани на слици 4.



Слика 4 - Улични фронт у области „Livernois-McNichols“ у Детроиту (извор: [21])

До сада су већина достигнућа Детроита на тему имплементације концепта 20-минутног града била

скромна. Ово је последица ограничених финансијских ресурса, лошег јавног превоза и социјалних неједнакости присутних у различитим кварттовима у граду [18].

Планови Детроита су делимично инспирисани Портландом, који је у урбанистичким круговима познат као модел за планирање градова у САД-у. Ово је резултат иновативног приступа у урбаном планирању, високог учешћа бициклистичког саобраћаја, контролисаног ширења града и фокуса на приступачно становање. Град је 2012. године усвојио „Портланд план“, стратегију засновану на просперитету, образовању, здрављу и једнакости. Концепт „комплетних кварттова“, који подразумева приступ свим основним услугама унутар 20 минута хода или вожње бициклом, заузима централно место у стратегији. Концепт укључује различите опције приступачног становања, трговинских садржаја, комерцијалних услуга, јавних отворених простора, рекреативне објекте и повољан јавни превоз. Важан елемент „комплетног кварта“ је да је изграђен по мери човека, што значи да је погодан за шетњу и вожњу бицикла и да поседује све што је потребно да се задовоље потребе људи свих узраста и категорија.

Током пандемије COVID-19, преко 140 километара улица је претворено у зелене коридоре. План такође промовише здраву исхрану, урбану пољопривреду и активно укључивање заједнице [15].

Ипак, изазови и даље постоје, а то су велике раздаљине, доминација аутомобила и неједнак приступ могућностима повољног становања што угрожава универзалност концепта.

4.4. Мелбурн

Мелбурн у свом плану развоја „План Мелбурн 2017–2050“ усваја концепт 20-минутних кварттова као кључни елемент одрживог урбаног развоја. Циљ је да се обезбеди да већина свакодневних потреба становника буде доступна у радијусу од 20 минута хода, вожње бициклом или јавним превозом од куће. Тај концепт подразумева безбедно, приступачно и добро повезано окружење које пружа јавне просторе, услуге, локалне могућности за запослење и приступ квалитетном транспорту.

Фокус је стављен на развој мешовитих зона са довољном густином становања (најмање 25 стамбених јединица по хектару) како би се омогућила економски исплатива мобилност и приступачност. Иако централни и средњи делови Мелбурна већ испуњавају критеријуме 20-минутног града, план тежи примени овог модела и на периферна насеља. Нарочито се улаже у пешачку и бициклистичку инфраструктуру, као и у флексибилан јавни

превоз. Поред тога, план предвиђа озелењавање, урбано баштованство и јачање социјалне интеракције како би се унапредио квалитет живота у свим кварталовима [15].

4.5. Шангај

Као главни индустријски и комерцијални центар Кине, Шангај се суочава са изазовима урбаног развоја, попут саобраћајних гужви и загађења. Као одговор, 2017. године је уведен концепт „15-минутног круга живота заједнице“ („Community Life Circle” – CLC), са циљем да се обезбеде основне услуге попут здравства, образовања и трговине унутар 15 минута пешице од дома [22].

Овај модел тежи да подстакне пешачење, смањи моторни саобраћај и емисије штетних гасова и унапреди квалитет живота. Шангај се фокусира на стварање пријатног, одрживог и паметног урбаног окружења где су посао, образовање и рекреација доступни на пешачкој удаљености. Планирање укључује повећање јавних простора, бољу доступност јавних услуга и унапређење саобраћајне инфраструктуре са акцентом на одрживост и здрав начин живота.

Поред тога, Шангај активно развија дигиталну инфраструктуру и паметне градске системе, иако се суочава са изазовима као што су недовољно иновативно планирање и ниска укљученост грађана у процес планирања. Ипак, кроз иницијативу 15-минутног града и паметног урбаног развоја, Шангај тежи да постане одржив град, прилагођен потребама својих становника и изазовима климатских промена [23].

5. ЗАКЉУЧАК

Иако концепт 15-минутног града представља савремен и атрактиван модел одрживог урбаног планирања, његова успешна примена зависи од локалних урбанистичких, друштвених и економских услова. Урбане средине које су настале пре периода модернизма имају погодну структуру за имплементацију овог концепта, али недостатак садржаја, неравномерна доступност услуга и ограничени ресурси и даље представљају озбиљне изазове.

С тим у вези, важну улогу у унапређењу урбаног планирања има израда Плана одрживе урбане мобилности (ПОУМ), јер се они у својој суштини заснивају на принципима које промовише и сам концепт 15-минутног града, попут одрживе мобилности, доступности, ефикасног просторног планирања и социјалне инклузије. ПОУМ омогућава систематску анализу постојећег стања и планирање мера које могу олакшати идентификацију потенцијала у вези са просторним плани-

рањем, а конкретно и за развој 15-минутних градова.

Комбиновање ПОУМ-а и концепта 15-минутног града пружа добру основу за будуће трансформације градова, усмерене ка смањењу зависности од аутомобила, унапређењу јавног простора и креирању хуманијег и здравијег животног окружења за све становнике и будуће генерације.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Allam, Zaheer, et al. The '15-Minute City' concept can shape a net-zero urban future. *Humanities and Social Sciences Communications* 9.1, 1-5, 2022.
- [2] Khavarian-Garmsir, Amir Reza, et al. From Garden City to 15-Minute City: A historical perspective and critical assessment. *Land* 12.2, 512, 2023.
- [3] SUMP_Croatian.pdf (rupprecht-consult.eu)
- [4] Ђорић В, *Стратегије и тактике* – писана предавања, Саобраћајни факултет универзитета у Београду, Катедра за планирање и регулисање саобраћаја
- [5] Britannica, The Editors of Encyclopaedia. "garden city". Encyclopedia Britannica, 1 Feb. 2024, <https://www.britannica.com/topic/garden-city-urban-planning>, приступљено 13.04.2024.
- [6] Meenakshi, Neighborhood Unit and its Conceptualization in the Contemporary Urban Context, Institute of Town Planners, *India Journal* 8 - 3, July - September 2011, 81 – 87, 2011.
- [7] <https://www.archiobjects.org/modernism-in-urban-planning-mechanization-or-humanity/>, приступљено 14.04.2024.
- [8] <https://lorikgagica.medium.com/post-modern-urbanism-a-global-overview-d37ce62ecac2>, приступљено 19.04.2024.
- [9] <https://www.archdaily.com/977930/what-is-ecological-urbanism>, приступљено 20.04.2024.
- [10] <https://www.bigrentz.com/blog/anatomy-of-a-smart-city>, приступљено 01.05.2024.
- [11] <https://www.15minutecity.com/blog/hello>, приступљено 02.04.2024.
- [12] '15-minute city' is an urban planning concept that promotes easy access to essential amenities | Reuters, приступљено 10.04.2024.
- [13] https://www.google.rs/books/edition/The_15_Minute_City/U_L6EAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0#pli=1, приступљено 12.03.2024.
- [14] 210629_giz_15_TUMI_Strategic_Outlook_the_15_Minute_City.indd (transformative-mobility.org), приступљено 21.04.2024.
- [15] Pozoukidou G, Chatziyiannaki Z. 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia. Sustainability, 928. <https://doi.org/10.3390/su13020928>, 2021.
- [16] Salome Gondgadze, Anne Maassen, *Paris Vision for '15-Minute City Sparks A Global Movement*, World Resources Institute, January 25, 2023.
- [17] <https://www.planetizen.com/definition/15-minute-city>, приступљено 19.05.2024.
- [18] F. O'Sullivan and L. Bliss, *From Paris to Portland, cities are attempting to give residents everything they need within a few minutes of their front doors. Can it work-without leaving anyone out?*
- [19] Fulvia Pinto, Mina Akhavan, Scenarios for a Post-Pandemic City: urban planning strategies and challenges of making „Milan 15-minutes city“, *Transportation Research Procedia*, Volume 60, 2022, Pages 370-377, <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.12.048>.
- [20] https://moodle2.units.it/pluginfile.php/363576/mod_resource/content/1/From%20Paris%20to%20Portland%2015%20minutes.pdf
- [21] <https://smm.studio/en-us/work/livernois-streetscape/>, приступљено 12.05.2024.
- [22] Tan, Ran, and Yu Wu. Chapter Exploring sustainable ecosystems in the "15-minute" urban living circle-take Shanghai Urban Space Season 2021, 2023.
- [23] Gu, Runyu. *The New Trend of Smart Cities and the Era of Comprehensive Integration-Take Shanghai as an Example*, 2023.

SUMMARY

SUSTAINABLE URBAN PLANNING – THE FIFTEEN-MINUTE CITY CONCEPT

This paper explores the concept of the 15-minute city as a sustainable model of urban development that aims to reduce dependence on automobiles and improve the overall quality of life in cities. Based on the principles of sustainable urban mobility, the paper analyzes the historical context of urban planning and presents the evolution of ideas that led to the emergence of the fifteen-minute city concept. Through a detailed review of the model, key benefits such as the reduction of greenhouse gas emissions, the promotion of active mobility, and the enhancement of social inclusion are highlighted. Special emphasis is placed on the analysis of good practice examples, where the implementation of this concept has transformed urban environments. The paper also addresses the challenges and criticisms associated with this model, as well as the need for adaptation to local specificities in order to achieve the core goals of sustainable urban development: proximity, accessibility, inclusion, and a healthy living environment.

Key Word: *SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan), sustainable mobility, sustainable development, fifteen-minute city*