



érmaterület: Környezetvédelem,
zöldfelületek, városfejlesztés
Altéma: területhasználát,
területgazdálkodás, területfejlesztés
Altémán belüli speciális téma:
Várostervezési elvek



BP Műhely

15 perces város



Alapdokumentum

Háttérdokumentum

1 Bevezető

A „15 perces város”, mint várostervezési elv, vagy akár politikai szlogen az utóbbi időben mind gyakrabban hallgató a közbeszédben, ezért fontosnak tartjuk a fogalom tisztázását és kritikai elemzését, valamint alkalmazásának helyes módjának bemutatását.

A dokumentum célja, hogy tárgyyszerű, Budapest-specifikus háttértudást adjon a 15 perces város koncepciójáról, tisztázza a félreértéseket, bemutassa a mérhetőség keretét, és rövid-középtávú szakmai javaslatot fogalmazzon meg a fővárosi és kerületi döntéshozók, valamint a nyilvánosság számára.

2 Mi a 15 perces város?

A 15 perces város elvei szerint kialakított településen **az alapfokú szolgáltatások** (bolt, egészségügyi ellátás, óvoda, általános iskola) **15 percen belüli gyaloglással elérhetőek** a lakóhelytől számítva.

2.1 Mennyiben új a jelenség?

A "*Ville du quart d'heure*", vagyis a negyedórás város koncepciója Carlos Moreno francia-kolumbiai várostervezőtől származik a 2010-es évekből, de valójában a gyakorlatban már sokkal korábban alkalmaztak hasonló elvet: ez volt a **szomszédsági egység** (neighbourhood unit), ami már a **19-20. század fordulóján is ismert volt a várostervezésben**, de hazánkban igazán a szocialista időszakban terjedt el. **Ezek alapján méretezték a magyar lakótelepeket is**, általában egy-egy általános iskola köré.

2.2 A 15 perces város jellemzői

A koncepció tulajdonképpen a hagyományos, többfunkciós, sűrűn lakott belvárosi jellegű lakóövezetek „újrafeltalálása”. Minden funkció közel van, gyorsan és egyszerűen elérhető, nincs szükség hosszú utazásra, „le lehet ugrani a boltba egy doboz tejért”. A koncepció értelemszerűen **megfelelően sűrűn lakott, kompakt várost eredményez**, illetve ez a feltétele. A városszétfolyás sújtotta, alapvetően gépkocsiközlekedésre tervezett területeken nem működhet – és nem működik - a gyakorlatban sem. Elég csak egy elővárosi hétköznapra gondolni, ahol a gyerekek délutáni programjának megszervezése hatalmas logisztikai feladat.

Maga a 15 perces város újrafelfedezett koncepciója is egy erre adott válasznak tekinthető.

3 Előnyök

A 15 perces város kompakt, sűrűn lakott, így nincs városszétfolyás, viszonylag kis területen megvalósítható, nincs a városkörnyéket felemészítő túlzott és alacsony sűrűségű beépítés.

A gépkocsihasználat minimális, ennél fogva az ezzel járó környezeti terhelés is.

Nincsenek felesleges utazási idők, közlekedési dugóban eltöltött órák. **Mentálisan is kellemesebb** az ott lakóknak az érzés, hogy minden közel van, nincsenek egy- vagy akár két autóhoz kötve akár a legalapvetőbb szolgáltatások igénybevételéhez is. A sűrűn lakott és többfunkciós területen az emberek „jobban egymás szeme előtt” vannak, így kisebb a bűnelkövetések száma is – elvileg.

4 Hátrányok és veszélyek

A 15 perces várost kritizálói **túlzott, alapvetően baloldali társadalommérnökségnek** tartják, ami az emberek szabadságának (főleg mobilitási szabadságának) korlátozására törekszik.

Való igaz, hogy a koncepciót eddig főleg baloldali vezetésű városokban alkalmazzák, főleg Anne Hidalgo, Párizs szocialista polgármestere, vagy Milánó és Barcelona hagyományosan baloldali városvezetése, de Karácsony Gergely is több alkalommal is felvetette.

A 15 perces város elvének alkalmazása **gyakran komoly gépkocsikorlátozással jár együtt**. Kritikusai, például **Jordan Peterson szerint a „15 perces zónák” egyfajta gettók**, ahová a kormányok szinte belekényszerítik az embereket, korlátozva az egyéni mobilitást.

Fontos azonban megjegyezni, hogy a város fogalma egészen mást jelent egy európai, mint egy angolszász konzervatív gondolkodó embernek: az Egyesült Államokban a lakhatás alapegysége a családi ház, ahonnan autóval lehet bejutni a városi autópályán át a toronyházakból álló „citybe”, ami összehasonlíthatatlan **a hagyományos európai várossal, ami valójában maga a 15 perces város**.

Tulajdonképpen a 15 perces város elvének helytelen alkalmazásával jöttek létre a valóban sok helyen gettószerű lakótelepek, ahol minden szolgáltatás valóban elérhető 15 perc alatt, aminek (is) következtében bizonyos társadalmi csoportok szinte egész életük során nem hagyják el a területet (no-go zónák).

5 A 15 perces város elvének követendő alkalmazása

Az elképzelés egy „magától értetődő” hagyományos városi jelenség újrafelhasználása, de nem szabad dogmatikusan kezelni. Alapvetően helyes és támogatandó, hogy a városlakó mindennapi apró ügyek intézéséhez ne kényszerüljön gépkocsihasználatra, viszont vannak élethelyzetek, mikor erre feltétlenül szükség van.

A 15 perces város konkrét alkalmazása során alközpontok jönnek létre „15 perces köröknek” megfelelően, ami Budapest minden városstratégiai elképzelésével összevág, de az „összvárosnak” is van és kell, hogy legyen egy központja, ami bizonyos funkcióknak biztosít helyet, miközben az ottani lakosoknak is „15 perces városa”.

Fontos, hogy a „15 perces körök” egymással is összeköttetésben álljanak, mind közösségi közlekedést, mind a gépjárműforgalmat tekintve, hiszen így **megmarad a városlakó mobilitási szabadsága**. A 15 perces város elvének helyes alkalmazása, a megfelelő laksűrűségű, kompakt város, ami a rozsdavezeteket is (újra)hasznosítja. Megfelelő ellenszer lehet a városszétfolyás (Metropolisz-jelenség) ellen, ami jelenleg Budapest és az agglomeráció egyik legsúlyosabb környezeti-társadalmi-várostervezési-közlekedési problémája.



BP Műhely