

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ОБЩЕСТВЕННЫЕ НАУКИ



УДК 004.728.1

Градостроительная концепция «15-минутный город»

Т.О. Кондратенко, А.Н. Корнев

Донской государственный технический университет, г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация

Аннотация

Рассматривается концепция «15-минутного города», которая становится ключевой стратегией в современном градостроительстве, направленной на создание комфортной городской среды. Актуальность данной концепции подтверждается статистическими данными ООН, согласно которым к 2050 году значительная часть мирового населения будет проживать в городах. В условиях растущей плотности застройки крайне важно обеспечивать доступность основных социальных и бытовых услуг в непосредственной близости от мест проживания горожан. В данной работе проанализированы основные принципы «15-минутного города», включая пространственную компактность, функциональную смешанность и экологическую устойчивость.

Ключевые слова: «15-минутный город», городское планирование, градостроительная концепция, уровень жизни, экологичность

Для цитирования. Кондратенко Т.О., Корнев А.Н. Градостроительная концепция «15-минутный город». *Молодой исследователь Дона*. 2025;10(5):156–159.

Urban Planning Concept of a “15-Minute City”

Tatiana O. Kondratenko, Artem N. Kornev

Don State Technical University, Rostov-on-Don, Russian Federation

Abstract

The article studies the concept of a “15-minute city”, which is becoming a leading strategy in modern urban development aimed at creating comfortable urban environment. The relevance of this concept is confirmed by the UN statistics, which forecasts living of a significant portion of the world’s population in cities by 2050. With increasing density of construction, it is crucial to ensure accessibility of the basic social and consumer services to the city residents close to the places of their living. The paper analyses the most significant principles of a “15-minute city”, such as spatial compactness, mixed functions and environmental sustainability.

Keywords: “15-minute city”, city planning, urban concept, standard of living, environmental friendliness

For Citation. Kondratenko TO, Kornev AN. Urban Planning Concept of a “15-Minute City”. *Young Researcher of Don*. 2025;10(5):156–159.

Введение. Формирование комфортной городской среды является ключевой задачей современного градостроительства [1, 2]. Согласно данным ООН, к 2050 году около 68 % мирового населения будет проживать в городах, что значительно увеличит плотность застройки и потребность в рациональном использовании городского пространства. В России, по данным Федеральной службы государственной статистики (Росстат), в 2023 году более 75 % населения уже проживает в городах, причем плотность застройки в крупных мегаполисах, таких как Москва и Санкт-Петербург, продолжает расти на 2–3 % ежегодно. Этот динамичный процесс требует нового подхода к проектированию жилых комплексов, чтобы обеспечить высокое качество жизни горожан.

Современный ритм жизни больших городов диктует необходимость сокращения времени на выполнение простых бытовых и социальных задач, таких как поход в магазин, дорога на работу, посещение врача и создание комфортных условий для досуга. Достичь этого можно лишь при условии доступности всех необходимых элементов в непосредственной близости к месту проживания. Одним из ключевых аспектов этой задачи является

создание эффективных жилых планировочных единиц, которые обеспечивают не только комфортное проживание, но и активное взаимодействие с общественными пространствами. Интеграция активных зон, таких как кафе, магазины, аптеки и медицинские учреждения, в структуру жилых комплексов способствует улучшению качества жизни жителей, обеспечивая доступ к необходимым услугам и создавая социально активные и безопасные общественные пространства.

Основная часть. Градостроительная концепция «15-минутный город» представляет собой модель городской планировки, в которой жители могут удовлетворить свои основные потребности (работа, покупки, обучение, здравоохранение, досуг) в пределах 15 минут ходьбы или езды на велосипеде от своего дома. Основные принципы данной концепции включают пространственную компактность, функциональную смешанность, благоустроенные общественные пространства, экологическую устойчивость и социальную инклюзивность. В результате анализа данной концепции были сформированы ее положительные и отрицательные стороны, представленные в таблице 1.

Таблица 1

Положительные и отрицательные стороны градостроительной концепции «15-минутный город»

№ п/п	Наименование	Обоснование
Положительные стороны		
1	Улучшение качества жизни	Уменьшение времени на передвижение позволяет людям больше отдыхать, проводить время с семьей и заниматься хобби. Снижается уровень стресса, связанного с долгими поездками.
2	Экологическая устойчивость	Переход на пешеходное и велосипедное передвижение сокращает выбросы CO ₂ , снижает уровень загрязнения воздуха и шума. Это способствует улучшению состояния окружающей среды.
3	Развитие локальной экономики	При активной поддержке местных магазинов, кафе и предприятий жители будут чаще пользоваться услугами рядом с домом, что повышает устойчивость малого бизнеса.
4	Социальная сплочённость	Пешеходные пространства, парки и общественные зоны способствуют неформальному общению между жителями, что развивает чувство общности.
5	Положительное влияние на здоровье	Увеличение пешеходных прогулок и велосипедных поездок способствует повышению физической активности, снижению риска сердечно-сосудистых заболеваний и ожирения.
6	Повышение безопасности	Уменьшение автомобильного трафика снижает риск дорожно-транспортных происшествий.
Отрицательные стороны		
1	Высокие затраты на реализацию	Перестройка инфраструктуры требует крупных инвестиций: расширение пешеходных зон, создание велодорожек, адаптация зданий для многофункционального использования.
2	Проблемы в городах со сложившейся инфраструктурой	Старые города с плотной застройкой и узкими улицами трудно адаптировать под новую концепцию без значительных изменений.
3	Неравномерное распределение инфраструктуры	Важно обеспечить равный доступ к ключевым объектам (медицина, образование и т. д.), иначе некоторые районы окажутся в невыгодном положении.
4	Рост цен на жилье	Повышение привлекательности районов с развитой инфраструктурой может привести к росту цен на недвижимость, что может вытеснить социально уязвимые группы населения.
5	Проблемы для людей, работающих на дальних расстояниях	Люди, чей род деятельности связан с перемещениями или проживанием за городом, могут столкнуться с ограниченным доступом к центральным районам.
6	Климатические ограничения	В регионах с суровыми зимами или жарким климатом пешие и велосипедные прогулки могут быть затруднены, что ограничивает эффективность концепции.

Один из наиболее наглядных примеров реализации концепции «15-минутного города» можно наблюдать в родном городе ее создателя, профессора Карлоса Морено, в Париже. Для оптимизации организации потоков, комфортных пешеходных маршрутов и обеспечения равномерного доступа к важной инфраструктуре в городе применяется система городского проектирования. Этот подход сохраняет эффективность решений по расширению пешеходных зон, увеличению протяженности велосипедных дорожек и совершенствованию сети общественного транспорта.

Мэр Парижа Анн Идальго начала реализацию концепции «15-минутный город» в 2020 году. В рамках этого проекта школьные дворы были преобразованы в зоны отдыха для жителей на выходных, а такие знаковые места, как площадь Бастилии, были озеленены и оборудованы велосипедными дорожками. Кроме того, с целью поощрения парижан к использованию общественного транспорта и велосипедов, Идальго планирует сократить количество парковочных мест на 72 %, чтобы освободившиеся пространства задействовать для дальнейшего озеленения города.

Данная работа, проведенная в Париже, уже дала положительные результаты. В 2024 году протяженность велодорожек превысила 1000 км, что способствовало снижению уровня автомобильного трафика и уменьшению количества углекислого газа в атмосфере. Это также привело к повышению качества воздуха и общего уровня комфорта, улучшению безопасности на дорогах. Величина популярности использования велосипедного и общественного транспорта заметно возросла.

Еще одним примером можно назвать Портленд, город в США. С 2010 года здесь активно реализуется концепция «20-минутного города», ориентированная на создание комфортной городской среды. В соответствии с разработанным планом, в целях борьбы с изменением климата, предполагается, что к 2030 году 90 % жителей смогут в течение 20 минут пешком или на велосипеде добраться до всех объектов бесплатно. Эта концепция решает две ключевые задачи: обеспечение равного доступа всех жителей ко всем социальным и бытовым сервисам, а также снижение выбросов парниковых газов за счет увеличения доли пешеходных и велосипедных маршрутов, а также активного использования общественного транспорта.

Для достижения принципиальной концепции власти Портленда провели комплексный анализ городской инфраструктуры. Были определены наиболее загруженные автомобильные маршруты и зоны с высоким транспортным спросом. На основе этих данных был разработан план работы по формированию зон для пешеходов и велосипедистов. При проектировании новых зданий активно применяются BIM-технологии [3], которые позволяют создавать энергоэффективные и многофункциональные объекты, что, в свою очередь, повышает общую доступность рабочей силы.

После реализации этой концепции Портленд стал одним из лидеров в США в области комфортной городской среды, где пешеходный и велосипедный транспорт активно вытесняют личные автомобили. Районы стали более привлекательными для фитнес-бизнеса и стартапов, что свидетельствует о качественных изменениях в жизни города.

Концепция «15-минутного города» находит свое убежище в Москве в рамках масштабной программы «Мой район» [4], инициированной мэром Москвы Сергеем Собяниным в 2018 году. Этот проект направлен на создание более развитой городской среды, в которой жители могут решить повседневные задачи в пределах 15–20 минут пешком или на велосипеде.

Основной задачей программы было устранение дисбаланса между центральными и периферийными районами города. Для этого власти Москвы сосредоточились на развитии социальной занятости, улучшении транспортной доступности, создании комфортных общественных пространств и озеленении территорий.

Важной частью программы стало масштабное озеленение и благоустройство городской среды. Высажены новые парки, скверы и прогулочные зоны. Например, территория у парка «Покровское-Стрешнево» была адаптирована для удобных прогулок, а вдоль реки Сетунь появился не только обустроенный маршрут для отдыха, но и места для культурных мероприятий и занятий спортом.

Одним из центральных направлений программы стало развитие социальной занятости. В рамках проекта в Москве капитально отремонтировали и модернизировали поликлиники, оснастив их современным оборудованием. Были построены новые школы, детские сады и спортивные центры, чтобы обеспечить доступ к образовательным и комфортным условиям в стандартной доступности.

Кроме того, внимание уделено развитию транспортной доступности. В Москве активно строятся новые станции метро, особенно в пределах Большой кольцевой линии (БКЛ), что позволяет горожанам добираться в разные районы города за минимальное время. Созданная сеть транспортно-пересадочных узлов, таких как ТПУ «Селигерская», значительно упростила пересадки между метро, автобусами и электричками. Кроме этого, в Москве активно развиваются выделенные полосы для общественного транспорта, что способствует сокращению времени в пути.

В программе также акцент сделан на развитии велосипедных и пешеходных маршрутов. Проложенные велодорожки соединяют жилые кварталы с популярными точками города, расширена сеть пунктов проката велосипедов и самокатов, что делает такие маршруты доступными для всех. Яркими изменениями стали новые велодорожки в районах Сокол и Филевский парк, а также благоустройство пешеходных улиц в районе Замоскворечье.

К тому же проект «Мой район» активно развивает местные центры притяжения, включая рынки, кафе и корпоративные услуги. Это позволит сократить необходимость частых посещений центра города для совершения покупок или получения услуг. Например, в районах Марьино и Таганский возникли современные гастрономические пространства, ставшие популярными местами встреч горожан.

Немаловажной составляющей программы стало развитие культурной жизни. Во многих районах Москвы были реконструированы библиотеки, театры и музеи, а также созданы многофункциональные общественные центры, где проводятся мастер-классы, концерты и выставки. Среди удачных примеров можно отметить реконструкцию Культурного центра «Вдохновение» в Ясенево и открытие нового общественного пространства «Парк на набережной» в Западном административном округе.

Программа «Мой район» продемонстрировала впечатляющие результаты. За время ее реализации в Москве появилось более 150 благоустроенных парков и скверов, построено свыше 40 новых школ и 60 детских садов, создано более 50 транспортно-пересадочных узлов. Общая протяжённость велосипедных дорожек увеличилась до 1200 км, а уровень озеленения территории города вырос на 35 %.

Таким образом, программа «Мой район» стала стремительной адаптацией концепции «15-минутного города» к московским условиям. Благодаря комплексному подходу удалось не только повысить комфортность городской среды, но и сократить время на переезд, снизить нагрузку на центр города и улучшить экологическую обстановку. Этот проект способствует формированию домашнего уюта в современном мегаполисе, где жители смогут решать повседневные задачи в своем районе, не затрачивая на это много времени.

Заключение. В завершение стоит отметить, что концепция «15-минутного города», хотя и не является новой идеей в градостроительстве, в современных условиях приобретает особую актуальность. Ее фрагментарные элементы, присутствовавшие в крупных городах на протяжении веков, сегодня находят новое воплощение благодаря стремлению мегаполисов повысить комфортность городской среды, улучшить экологическую ситуацию и снизить нагрузку на транспортные системы. Реализация данной концепции в таких городах, как Париж, Портленд и Москва, подтверждает ее эффективность и востребованность. Интеграция управления «15-минутным городом» позволяет создать сбалансированное и удобное городское пространство, обеспечивающее доступ жителей ко всем необходимым услугам рядом с домом, что позиционирует эту модель как перспективное направление в градостроительной практике XXI века.

Список литературы

1. СП 42.13330.2016. *Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений*. URL: <https://rkc56.ru/attach/orenburg/docs/kodeks/SP-42-13330-2016-Svod-pravil-Gradostroitelstvo.pdf?ysclid=mfdnrph78q882477405> (дата обращения: 15.03.2025).
2. СП 531.1325800.2024. *Градостроительство. Модели городской среды. Общие положения*. URL: <https://www.minstroyrf.gov.ru/upload/iblock/7a0/m70511bhns3ey2gp5bi08ul9g558cerx/SP-531.pdf> (дата обращения: 15.03.2025).
3. СП 333.1325800.2020. *Информационное моделирование в строительстве. Правила формирования информационной модели объектов на различных стадиях жизненного цикла*. URL: https://expert.tmbreg.ru/files/Gosudarstvenn/sp_333.pdf (дата обращения: 15.03.2025).
4. *Правительственная программа «Мой район»*. URL: <https://mos.ru> (дата обращения: 16.03.2025).

Об авторах:

Татьяна Олеговна Кондратенко, кандидат технических наук, доцент кафедры «Строительство уникальных зданий и сооружений» Донского государственного технического университета (344003, Российская Федерация, г. Ростов-на-Дону, пл. Гагарина, 1), tkondratenko@donstu.ru

Артём Николаевич Корнев, магистрант кафедры «Строительство уникальных зданий и сооружений» Донского государственного технического университета (344003, Российская Федерация, г. Ростов-на-Дону, пл. Гагарина, 1), artem_kornev@list.ru

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Все авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

About the authors:

Tatiana O. Kondratenko, Cand.Sci. (Engineering), Associate Professor of the Construction of Unique Buildings and Structures Department, Don State Technical University (1, Gagarin Sq., Rostov-on-Don, 344003, Russian Federation), tkondratenko@donstu.ru

Artem N. Kornev, Master's Degree Student of the Construction of Unique Buildings and Structures Department, Don State Technical University (1, Gagarin Sq., Rostov-on-Don, 344003, Russian Federation), artem_kornev@list.ru

Conflict of Interest Statement: the authors declare no conflict of interest.

All authors have read and approved the final manuscript.