

КОНЦЕПЦІЯ «15-ХВИЛИННОГО МІСТА» ЯК ОСНОВА РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ СУЧАСНИХ МІСЬКИХ ПРОСТОРІВ

Вінницький національний технічний університет

Анотація

Дослідження присвячено аналізу урбаністичної концепції «15-хвилинного міста» (*The 15-Minute City*) та можливостям її інтеграції в практику вітчизняного містобудування. В рамках цієї роботи розглядаються теоретичні засади реструктуризації міського середовища шляхом децентралізації соціальної інфраструктури, розвитку пішохідно-велосипедної доступності та формування автономних житлових еко-районів. Впровадження подібних планувальних моделей спрямоване на оптимізацію транспортних потоків, радикальне зменшення щоденного автомобільного трафіку та створення екологічно сталого простору, орієнтованого на потреби людини.

Ключові слова: містобудування, 15-хвилинне місто, децентралізація, міська інфраструктура, автомобільний трафік, еко-район, сталий розвиток.

Abstract

The study is devoted to the analysis of the urban concept of the "15-minute city" (The 15-Minute City) and the possibilities of its integration into the practice of domestic town planning. Within the framework of this work, the theoretical foundations of the restructuring of the urban environment through the decentralization of social infrastructure, the development of pedestrian and bicycle accessibility, and the formation of autonomous residential eco-districts are considered. The implementation of such planning models is aimed at optimizing transport flows, radically reducing daily car traffic, and creating an environmentally sustainable space oriented to human needs.

Keywords: town planning, 15-minute city, decentralization, urban infrastructure, car traffic, eco-district, sustainable development.

Вступ

При створенні екологічно-дружніх міст використовуються високоефективні технології, які не тільки дозволяють знизити витрати, але й використовують поновлювані джерела енергії, забезпечуючи ефективне опалення та електроенергію за мінімальними витратами. Ці інноваційні методи не лише дозволяють зекономити кошти на енергозабезпеченні та утриманні міської інфраструктури, але і сприяють створенню енергоефективного та екологічно чистого середовища [1].

Однією з таких передових містобудівних стратегій є метод планування територій на принципах концепції «15-хвилинного міста», який відзначається високою автономністю житлових еко-районів. Також формування простору із наближеною до людини сферою послуг допомагає швидко та якісно розвантажити магістральні вулиці від надмірного потоку приватного транспорту. Крім того, в даній роботі нами розглянуто механізми функціонального зонування міст відповідно до сучасних вітчизняних норм проектування. Використання таких комплексних рішень не лише сприяє збереженню ресурсів часу мешканців на щоденні переміщення, але й спрямоване на створення міського середовища, що відповідає високим стандартам екологічної сталості та якості життя.

Основна частина

The 15-Minute City (15-хвилинне місто) – це сучасна містобудівна модель, яка передбачає таку просторову організацію мегаполісу, за якої всі базові потреби людини (робота, навчання, медичне обслуговування, торгівля, відпочинок та дозвілля) доступні протягом 15 хвилин ходьби пішки або поїздки на велосипеді з будь-якої точки проживання. Конструктивна реструктуризація базується на відмові від монофункціонального зонування — поділу міста на віддалені спальні райони та промислово-ділові центри. [2].

Згідно з чинними Державними будівельними нормами України (зокрема ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування та забудова територій»), сучасне містобудування має орієнтуватися на змішане використання територій (*mixed-use development*). Практична реалізація цієї моделі в межах автономного еко-району передбачає інтеграцію комерційних перших поверхів у житлові комплекси, будівництво коворкінгів поруч із житлом та створення розгалуженої мережі амбулаторій і дитячих садків у радіусі пішоїхідної доступності до 500–700 метрів.

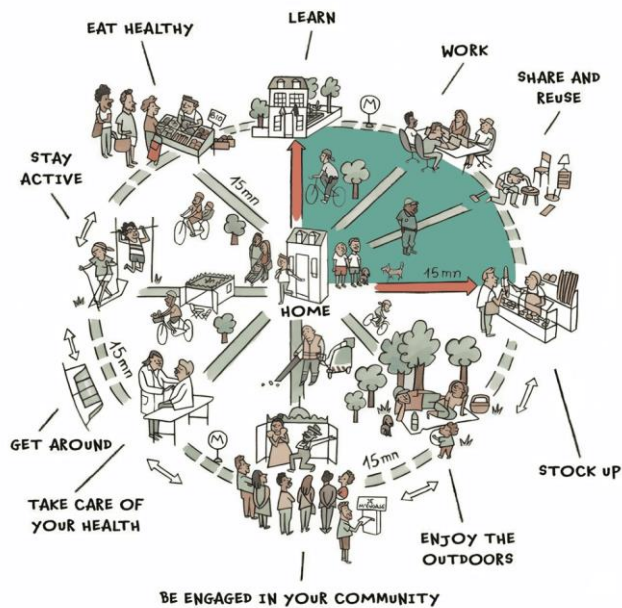


Рис.1- Загальний вигляд концепції 15- хвилинного міста.

Трансформація міського планування призводить до кардинального зниження потреби у використанні особистих автомобілів для щоденних поїздок (так звана маятникова міграція). В результаті суттєво зменшуються обсяги викидів вихлопних газів, нівелюється проблема багатогодинних заторів у години пік, а звільнені від надлишкових парковок міські території рекультивуються під зелені зони, сквери та пішохідні променади. Транспортний каркас такого міста переорієнтовується на пріоритетний розвиток громадського транспорту та капітальне будівництво безпечної велоінфраструктури, ізольованої від автомобільного полотна [3].

Характеристики реструктуризованих міських просторів чітко демонструють соціальну та економічну перевагу над класичними моделями забудови. Завдяки високій локальній щільності різнопланових сервісів активізується малий бізнес безпосередньо всередині житлових кварталів. Райони стають безпечнішими та привабливішими для інвестицій, а комунальні мережі та інженерні комунікації працюють у більш збалансованому та оптимізованому режимі без критичних перевантажень окремих вузлів.

Основні параметри планувальної структури 15-хвилинного міста включають:

1. **Радіус доступності:** Максимальна відстань до об'єктів першої необхідності становить 1–1.2 км, що дорівнює комфортній 15-хвилинній пішій прогулянці.
2. **Транспортний поділ:** Проектування міських вулиць здійснюється за принципом пріоритетності: пішохід – велосипедист – громадський транспорт – приватне авто.
3. **Екологічний ефект:** Децентралізація та зниження автомобілекористування дозволяють зменшити рівень загазованості приземного шару повітря у житлових зонах на 25–35%.
4. **Економічна доцільність:** Порівняльні орієнтовні витрати на розвиток інфраструктури в умовах різних типів містобудівного планування наведені нижче.

Параметр моделі розвитку міста	Традиційна модель (розростання міст)	Модель «15-хвилинного міста»
Довжина комунікацій на 1000 мешканців	2.5 – 3.8 км (високі капітальні витрати)	0.8 – 1.4 км (компактне укладання)
Щоденні витрати часу на логістику	60 – 90 хвилин у дорозі	Не більше 15 – 20 хвилин
Потреба у паркувальних місцях	Висока (до 40% площі кварталу)	Мінімальна (розвиток підземних хабів)

Таблиця 1. Економічні та інфраструктурні показники моделей містобудування

Аналіз фінансових витрат показує, що перехід до компактного планування потребує значних зусиль на етапі переформатування містобудівної документації (генеральних планів та зонінгу), проте повністю окупається за рахунок суттєвого зменшення видатків міського бюджету на капітальний ремонт протяжних інженерних мереж та віддалених автомобільних доріг [4].

Висновки

У сучасному містобудуванні та територіальному плануванні концепція «15-хвилинного міста» виступає безальтернативним вектором сталого розвитку людських поселень. Трансформація міських просторів на засадах автономності житлових районів, пріоритету пішохідного руху та диверсифікації локальної інфраструктури дозволяє подолати кризу транспортних колапсів, підвищити енергоефективність міських систем та якісно змінити життєвий простір, роблячи його екологічно чистим, комфортним та придатним для гармонійного життя суспільства [5].

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Планування та забудова територій : ДБН Б.2.2-12:2019. [На заміну ДБН 360-92]. Київ : Мінрегіон України, 2019. 174 с.
2. Савицька О. С. Особливості формування житлової забудови на принципах сталого розвитку. *Містобудування та територіальне планування*. 2020. Вип. 74. С. 315–324.
3. Дьомін М. М., Сидоренко О. В. Сучасні тенденції реструктуризації планувальної структури великих міст. *Досвід та перспективи розвитку міст України*. 2019. Вип. 36. С. 45–54.
4. Концепція пішохідної доступності в урбаністиці: як реалізувати принципи «15-хвилинного міста» в Україні. *Урбаністичний вісник : науково-аналітичне видання*. 2021. № 4. С. 18–25.
5. Транспортна модель Smart City: оптимізація пасажиропотоків та зниження маятникової міграції населення. *Портал інноваційного містобудування України*. URL: <https://urban-development.gov.ua/models/15-minute-city-concept> (дата звернення: 17.06.2026).

Білоус Дмитро Анатолійович – студент першого курсу, групи БМ-25м, Факультет будівництва, цивільної та екологічної інженерії, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, bilousd1524@gmail.com

Bilous Dmytro Anatoliyovych – first-year student of BM-25m group, Faculty of Civil Engineering, Civil and Ecological Engineering, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, bilousd1524@gmail.com