

Pásztor Gyöngyi¹

A 15 perces város: utópia vagy túlélési stratégia? A kronourbanizmus lehetőségei és kihívásai posztszocialista városokban

Kivonat

Jelen írás célja Carlos Moreno The 15-Minute City című könyvének kritikai értelmezése, különös tekintettel a koncepció kelet-európai alkalmazásának lehetőségeire. A tanulmány Budapest, Bukarest és Kolozsvár példáin keresztül vizsgálja, hogy a modell az adott strukturális és kulturális korlátok között milyen mértékben integrálható. A szerző emellett érvel, hogy a 15 perces város nem csupán várostervezési eszköz, hanem részvételialapú városi demokráciavízió is, ha jól alkalmazzák, nemcsak parkokat és sétálóutcákat jelenthet, hanem időt, közösséget és élhetőbb hétköznapiakat is.

Kulcsszavak: 15 perces város, időtudatos várostervezés, kronourbanizmus, fenntartható városfejlesztés, városi mobilitás, zöld infrastruktúra, kelet-európai városok, szocialista várostervezési örökség, közlekedéspolitiká, gentifikáció

Abstract. The 15-Minute City: Utopia or Survival Strategy? Opportunities and Challenges of Chrono-Urbanism in Post-Socialist Cities

This paper aims to provide a critical interpretation of Carlos Moreno's The 15-Minute City, with particular attention to the concept's potential for adaptation in Eastern Europe. The study examines, through the examples of Budapest, Bucharest, and Cluj-Napoca, the extent to which the model can be integrated within structural and cultural constraints. The author argues that the 15-minute city is not merely an urban planning tool, but also a vision of participatory urban democracy; if applied well, it offers both parks, time, community, and more livable everyday urban life.

Keywords: 15-minute city, time-conscious urban planning, chrono-urbanism, sustainable urban development, urban mobility, green infrastructure, Eastern European cities, socialist urban planning legacy, transport policy, gentrification

Cikkre való hivatkozás / How to cite this article

Pásztor, G. (2025). A 15 perces város: Utópia vagy túlélési stratégia? A kronourbanizmus lehetőségei és kihívásai posztszocialista városokban. *Erdélyi Társadalom*, 23(1), 183–194. <https://doi.org/10.17177/77171.315>

¹ Szociológus, egyetemi adjunktus, Babeş–Bolyai Tudományegyetem, Magyar Szociológia és Szociális Munka Intézet. E-mail: gyongyi.pasztor@ubbcluj.ro

I. BEVEZETŐ

Álljunk meg egy pillanatra és képzeljük el: mi lenne, ha a városaink alapjaiban változnának meg? Mi lenne, ha a mindennapjaink nem a dugókban araszolással vagy órákig tartó ingázással telnének, hanem a közeli pékség illatának élvezetével, a sarkon lévő park nyugalmaival vagy egy tízperces sétával a munkahelyig? Carlos Moreno legújabb könyve, a *The 15-Minute City* (A tízenöt perces város) (2024) egy merész kérdést szegez a kortárs várostervezésben érdekelteknek: mi lenne, ha a jövő városai nem a betonrengetegek és a végtelen külvárosok mentén terjeszkednének tovább, hanem visszatárlálnának az emberi léptékhez, a közelséghez, a működő közösséghez?

Moreno szerint városaink súlyos identitásválságban vergődnek. Az autócentrikus logika, a városi funkciók erőltetett szétválasztása és a túlhajszolt életmód a városi lakók elidegenedését és idővesztését okozta – ezek miatt csúszunk lefele az életminőség lejtőjén (Moreno, 2024: 17). A megoldás? Radikális, mégis egyszerű: újra kell tanulnunk, hogyan gazdálkodjunk az időnkkel és a tereinkkel. Moreno ezt „*chrono-urbanism*”-nek nevezi – időtudatos várostervezésnek (p. 65), amely lehetővé teszi, hogy értékes időnket ne az utakon, hanem a közösségeinkben töltsük.

Carlos Moreno nem egy klasszikus utópiagyártó regényíró, hanem a Sorbonne professzora, francia–kolumbiai származású urbanista, aki már az okos városok előtt is okos városokban gondolkodott. Munkássága a „humán város – a település, ahol nem csupán léteünk, hanem élünk is –” eszméje köré szerveződik. A 15 perces város koncepciója nem a semmiből született: Jane Jacobs legendás városvédő szelleme, a new urbanism mozgalom törekvései és a globális fenntarthatósági hálózatok (C40 cities és társai) egyaránt megtalálhatók Moreno elképzelésében.

A 15 perces város koncepciója akkor robbant be igazán, amikor Párizs polgármestere, Anne Hidalgo 2020-ban hivatalosan is zászlójjára tűzte, mint a párizsi klímastratégia központi elemét – Moreno pedig tanácsadóként közvetlenül is hatott a folyamatokra. Ironikus módon a Covid-19-es világjárvány adta az utolsó nagy löketet: a bezárkózó városok felfedezték, mennyire létfontosságú, hogy az élet alapfunkciói gyalog vagy kerékpárral is elérhetőek legyenek. Mert amikor a határok bezárulnak, a valódi kérdés nem az, meddig mehetünk el; hanem az, hogy mennyi minden van elérhető közelségben.

Moreno víziója egyszerű, mégis felforgató: mi lenne, ha egy városban minden fontos dolog – a munkahelyed, az iskolád, az orvosod, a piacod vagy a kedvenc parkod – mindössze 15 pernyi távolságra lenne tőled? Gyalog vagy kerékpárral megközelíthetően. Nem volna többé órákig tartó ingázás, helyette egy kompakt, élhető és sokszínű városi szövet, ahol nem az autók diktálnának. Azaz a városvezetés célja többé nem a tér tágitása és a funkciók steril szétválasztása lenne, hanem a helyi közelség újrafelfedezése – így a város újra a lakóké lehetne (p. 10).

De mi tartja össze ezt a radikálisnak ható elképzelést? Moreno szerint négy alappillér: közelség, sokféleség, sűrűség és a digitalizáció – mintha csak egy városi alkímia innovatív receptje lenne. Vessünk ezekre egy tömör pillantást. A közelség (*proximity*) azaz a szolgáltatások és tevékenységek helyben, rövid távolságokon belül való elérhetősége, mert a közelség több mint kényelem – ez maga az életminőség (p. 93). A sokféleség (*diversity*), azaz funkcionálisan vegyes városrészek kialakítása, ahol a lakás, a munka, a bolt és a közösségi tér együtt, organikusan egyazon térben vannak (p. 103). A sűrűség (*density*) nem a zsúfoltságra vonatkozik, hanem az

emberléptékű tömörséget jelent, ahol a gyaloglás nem nyűg, hanem természetes választás (p. 106). Végül a digitalizáció és elérhetőség (*ubiquity/digitalization*) a digitális technológiák és távmunka eszközeinek integrálását jelenti a városi működésébe. Megjegyzendő ugyanakkor, hogy a négy fő alappillér továbbiakkal egészül ki, amelyeket Moreno a város „emberközpontú” újratervezésének társadalmi alapjaiként tárgyalja: környezetbarát várostervezés, társadalmi igazságosság, illetve lakossági részvétel. A hirtelen sikerű könyv jelentős hangsúlyt fektet továbbá a társadalmi kohézióra, az ökológiai lábnyom csökkentésére és a városi klímaváltozás elleni küzdelemre. Moreno szerint a városok „lokálisabbá” tétele elősegíti a szén-dioxid-kibocsátás csökkentését, mérsékli a légszennyezést és növeli a városi zöldterületek szerepét. Emellett a közösségek közötti kapcsolatok is erősödnek, hiszen a helyi boltok, közösségi terek és közszolgáltatások támogatják a városrészek társadalmi szövetét.

Moreno nem kertel: a 15 perces város nem csupán városszerkezeti reform, hanem életmódváltás is. Azt ígéri, hogy időt nyerünk, stresszt csökkentünk és újra szerves részei lehetünk a helyi közösségeinknek (p. 70). Nem csak elméletben – Párizsban például a gondolat már valóság. A francia fővárosban Anne Hidalgo polgármester vezetésével a 15 perces város nemcsak politikai jelszó, hanem gyakorlati városfejlesztési program lett (p. 129), amely három fő fronton zajlott. Ezek a következők:

1. *Közlekedési fordulat*: bringasávok avagy „coronapistes”, amelyeken az autók helyét fokozatosan átveszik a kétkerekűek. Az elgondolás megvalósítása érdekében Párizsban az első látványos lépés a kerékpáros infrastruktúra radikális fejlesztése volt. A városvezetés több száz kilométernyi új kerékpárutat létesített, gyakran az autós sávok rovására. Új típusú utcák is megjelentek: az úgynevezett „vélo-rue” (kerékpáros utca), ahol a biciklisek elsőbbséget élveznek, és az autósoknak kell alkalmazkodniuk. A cél az volt, hogy a kerékpározás ne csupán egy lehetőség legyen, hanem Párizs fő közlekedési formájává váljon – különösen az 5-10 kilométeren belüli távolságok esetén.

2. *Zöldítés*: amelynek során új parkok, nyitott iskolaudvarok, közösségi terek jönnek létre. Ezzel párhuzamosan újraértelmezték a város köztereinek szerepét is. Párizs vezetése nagyszabású intézkedéssorozatot indított, amelynek részeként több tízezer parkolóhelyet szüntettek meg, és ezek helyére fák, pihenőpadok, biciklitárolók vagy közösségi terek kerültek. Kiemelt figyelmet fordítottak az iskolák környezetére: az ún. „élő utcák” program keretében az iskolák előtti köztereket autómentessé tették, így a gyerekek és szülők számára sokkal biztonságosabb, zöldebb környezet jött létre. Az ilyen jellegű beavatkozások nemcsak a fizikai térrel, hanem a város társadalmi szövetével is dolgoznak – visszahozzák a közösség élményét a mindennapokba.

3. *Decentralizáció*: azaz a városnegyedek „mikrocentrumokká” váltak, ahol a saját utcád végén minden szükségeset megtalálhatsz (p. 129–150). Az intézkedések másik fontos pillére a közszolgáltatások lokalizálása volt. A város célul tűzte ki, hogy minden lakónegyed rendelkezzen olyan alapvető funkciókkal – óvoda, iskola, háziorvos, könyvtár, bolt –, amelyek eléréséhez az emberek jelentős részének nem kell többé hosszú távokat ingáznia. Ezzel párhuzamosan a városvezetés igyekezett a meglévő közintézményeket – például iskolákat – multifunkcionálissá alakítani. Egyes iskolák hétvégén és az esti órákban sportolási lehetőséget, kulturális programokat kínálnak a helyi lakóknak, így azok automatikusan közösségi csomópontokká is váltak.

Továbbá Párizs az új munkavégzési formák irányába is nyitott. A pandémia alatt szerzett tapasztalatokra építve a város támogatni kezdte a távmunkát, a rugalmas munkavégzést és a

helyi coworking irodák megjelenését. Ezzel nemcsak az utazási idő csökkenését ösztönözték, hanem egyben erősítették a helyi gazdaságot is.

Az eredmény pedig az volt, hogy a belvárosban látványosan visszaszorult az autóforgalom, miközben nőtt a zöldfelületek aránya és a közösségi élet pezsgése. Moreno azonban figyelmeztet: a siker feltétele nem csupán a városszerkezeti átalakítás, hanem az emberek aktív bevonása, valamint a társadalmi igazságosság figyelembevétele. Mert ha nem vigyázunk, az új, élhető negyedek könnyen elit gettókká válhatnak. Mindezek ellenére Párizs esete jól mutatja, hogy a 15 perces város nem csupán egy vágyálom, hanem valóságos alternatíva lehet a hagyományos városfejlesztési modellekkel szemben. A párizsi példán keresztül látjuk, hogy a koncepció sikerének kulcsa nemcsak az infrastruktúra átalakításában rejlik, hanem abban a szemléletváltásban, amely a várost ismét emberközpontú, fenntartható és közösségi helyé kívánja tenni.

Párizs csak a kezdete volt valaminek, ami már kontinenseken ível át. Moreno könyvében nem áll meg a Szajna partjánál: világszerte keresi azokat a helyeket, ahol a 15 perces város eszméje már most is formálja a városi valóságot. Moreno könyvének második része eltérő városokban elemzi a modell különböző elemeinek a gyakorlatba ültetését és azt, ahogyan ez a városban élők mindennapjain változtat: Milánó (p. 151–162), Buenos Aires (p. 179–190), Melbourne (p. 201–221) és mások. S a könyvben említett példákon túl is számos más esetben találkozunk az elv teljes vagy részleges alkalmazásával.

Ottawa, Kanada fővárosa például a 2021-es városfejlesztési tervben hivatalosan is elkötelezte magát a „15 perces negyedek” létrehozása mellett (City of Ottawa, 2021). Az észak-amerikai város ezzel szembement a kontinens autófüggő hagyományaival, és bátran tűzte zászlajára a célt: minden lakó 15–20 percen belül gyalogosan vagy kerékpárral elérje a mindennapi életéhez szükséges szolgáltatásokat. Ottawa nem csupán a belvárosban, hanem a perifériás, széttartó külvárosi övezetekben is új, lokális központokat fejleszt – hogy a külvárosok végre ne csupán hálólhelyek legyenek, hanem élhető, önfenntartó városi sejtek.

És ott van Amszterdam, a bringások mekkája, amely évtizedekkel Moreno elmélete előtt „ráérzett” a 15 perces város logikájára (Koljensic & Verbeek, 2024). Amszterdam sűrű, mégis élhető városszövege, vegyes funkciójú negyedei és világhírű kerékpáros infrastruktúrája ma is etalonnak számít. Itt senkit sem lep meg, ha valaki a pékséget, az iskolát, a fodrást és a munkahelyét is pár perc alatt biciklivel eléri. A város régóta úgy építkezik, hogy a közelség, a közöség és az aktív mobilitás ne kivétel legyen, hanem természetes alapérték. Amszterdam nem hirdeti magát „15 perces városként”, mégis tökéletes példája annak, hogyan lehet egy metropolisz kompakt, zöld és emberléptékű egyszerre.

Ezek a példák jól mutatják: a 15 perces város nem egy francia különlegesség, hanem egy globális tendencia, amely ugyan különböző városi szövetekhez igazodva, de egyre több helyen formálja a jövő városképét. Egy kérdés azonban mindenképp fennmarad: vajon ezek a városok csak kísérleteznek – vagy épp új városi paradigmát építenek? Moreno 15 perces város modellje az utóbbi évek egyik legfelkapottabb várostervezési koncepciója lett – de ahogy az lenni szokott, nem mindenki örül ennek. Az urbanisták egyik fele rajong érte: számukra a modell a városi élet „újratervezett” verziója, ahol az emberi lépték, a sétálhatóság, a közeli zöld terek és a funkcionális sokszínűség végre nem csak prezentációkban szerepel. A progresszívebb irányzatok – például a new urbanism vagy a „complete neighborhoods” hívei pedig konkrét eszközt látnak benne, amellyel városokat tehetnek klímabarátabbá és élhetőbbé.

Csakhogya a valóság ennél makacsabb, többen már most jelzik: a modell csodás, de egyáltalán nem varázspálca. A kritikusok szerint a 15 perces város sémája jobban passzol a sűrű, történelmileg kompakt európai városokhoz – mint Amsterdam vagy Párizs –, ám alacsony sűrűségű, széttartó külvárosi területeken aligha alkalmazható „fájdalommentesen” (Sharifi, 2022: 4). Hogyan kezelje a modell elveit követő urbanista a Los Angeles-i vagy houstoni végtelen autófüggő városszöveteket, ahol a legközelebbi bolt is 5 kilométerre van? Olyan drasztikus közlekedéspolitikai és ingatlanpiaci reformokra lenne szükség, amelyek miatt még a legbátrabb város-tervezők is behúznák a féket (Sharifi, 2022: 8).

A leggyakoribb vádként azonban a gentifikációt szokták felhozni a modell ellen. Mi történik akkor, ha a 15 perces város túl jól sikerül? Számos várostervező attól tart, hogy a lokális szolgáltatásokkal felértékelt városrészek lakásárai az egekbe szöknek, kiszorítva az alacsonyabb jövedelmű lakókat (Capasso et al., 2023). Moreno maga is elismeri, hogy a modell csak akkor lehet méltányos, ha a városvezetők párhuzamosan gondoskodnak megfizethető lakhatásról és társadalmi igazságosságról (Moreno, 2024: 96). Vagyis nem elég új parkokat nyitni: közben oda kell figyelni arra is, hogy ne csak a tehetősek élvezzék ezeket.

Van még egy fontos kritika: vajon mennyire reális ma „helyhez kötött” életformát hirdetni miközben globalizált munkaerőpiacról beszélünk? Egy olyan világban, ahol emberek milliói mozognak napi szinten városok és régiók között, a 15 perces város nem tűnhet kissé nosztalgikusnak? Egyes szakértők szerint a modell nehezen veszi figyelembe a modern gazdasági struktúrák mobilitásigényét, különösen a nagyvárosi szuperingázók vagy a digitális nomádok esetében (Allam et al., 2022).

Mindezek ellenére még a kritikusok jelentős része is elismeri: a 15 perces város nem szigorú recept, hanem inkább rugalmas eszköztár, amely segít visszaadni az embereknek a közösségi tereket, bővíteni a zöld felületeket és színesíteni a városi mobilitási lehetőségeket. Nem mindenre válasz, de egy fontos kérdésre igen: hogyan tegyünk városainkért helyben, a saját negyedünkben.

Moreno könyve pedig nem maszatol: őszintén vállalja, hogy a modell társadalmi dilemmákat is felvet. Egy élhetőbb város – ha nem vigyázunk – könnyen elit játszótérre válhat. Moreno viszont következetesen figyelmeztet: a 15 perces város csak akkor lesz valóban befogadó, ha a tervezés középpontjába a társadalmi egyenlőség és az elérhetőség kerül (p. 93: 96).

2. KELET-EURÓPA: SZOVJET MÚLT ÉS VÁROSI ÚJRAGONDOLÁS

Kelet-Európa városai azzal a paradoxonnal küzdenek: hogyan illeszthető be a 15 perces város modellje egy olyan térségbe, ahol a városszerkezet még mindig a szocialista iparosítás és központi tervezés lenyomatait hordozza? A 15 perces város, mint urbánus ideál, alapvetően egy posztindusztriális, jóléti államokban született térbeli vízió, amely az élhető, emberléptékű városrepresentációk narratíváját ötvözi a klímapolitikai célkitűzésekkel. E koncepció lokalizációjának a kérdése kelet-európai városok kontextusában sajátos vonatkozásokat vet fel, hiszen ezek a városok egyszerre őrizik a szocialista modernizáció városépítészeti lenyomatait és a neoliborális átmenet strukturális ellentmondásait.

A régió városait – Budapesttől Bukarestig – mint egyfajta örökséget máig a funkcionális szétválasztás jellemzi, a tömeges lakótelep-építés és az ipari zónák peremekre tolása. A legtöbb kelet-európai városra jellemző monofunkcionális városrész-kialakítások és a központ-periféria dichotómiája lényegileg szembemegy a 15 perces város funkcionális heterogenitásra építő logikájával. A Treija és Koroļova (2024) által öt nagy lakótelepi környezettel bíró városban (Riga, Vilnius, Tallinn, Szófia, Bukarest) végzett elemzés egyértelműen rámutat arra, hogy e zónák urbanisztikai konstrukciója nem kínál térbeli keretet a mindennapi funkciók (oktatás, rekreáció, egészségügy) egymás mellett élésére. A városszövet fizikai merevsége mellett a társadalmi mobilitás térbeli rigiditása is meghatározó: a lakók ingázása nem választás kérdése, hanem infrastruktúrába kódolt kényszer.

Míg a nyugat-európai példák (Párizs, Milánó) esetében a mobilitás tudatos visszaszorítása kulcseleme a várospolitikának, addig Bittner (2024) szerint a kelet-európai kontextusban a közlekedés kompenzatív mechanizmusként jelenik meg. Prágai esettanulmányában Bittner (2024) élesen fogalmaz: az autóhasználat elterjedtsége nem pusztán kulturális preferencia, hanem következmény. A lakónegyedek és szolgáltatások térbeli szétválása, a közlekedési infrastruktúra kiegyensúlyozatlansága, valamint a közösségi közlekedés diszfunkcionalitása az autót teszi a városi túlélés eszközévé. A 15 perces város ilyen közegben nem a szabadság tere, hanem elérhetetlen aspiráció.

S mindezeket csak alátámasztják Kelet-Európa társadalmainak kulturális és adminisztratív jellegű sajátosságai. A 15 perces város koncepciója nem csupán a szolgáltatások térbeli közelségéről szól, hanem a közösségi részvételre épülő várostervezés vízióját is megtestesíti. A helyi közösségek aktív bevonása nem csupán eszköz, hanem a városrészek élhetőségének és befogadó jellegének alapfeltétele. A várostervezés decentralizált, és a társadalmi interakciókat támogató közterek révén deliberatív irányba mozdul el (C40 Cities, 2021). Ez a gyakorlat azonban számos kelet-európai városban strukturálisan és kulturálisan is hiányzik. A centralizált tervezési rendszerek öröksége, valamint a civil társadalom korlátozott súlya a városfejlesztésben a várospolitikai részvétel formális gesztusává silányul. A városlakók nem partnerei, hanem alanyai az urbanisztikai narratíváknak – ez pedig épp a 15 perces város egyik alapját ássa alá Bittner (2024).

Hogy hogyan néz ki mindez a valóságban? Három kelet-európai város – Bukarest, Budapest és Kolozsvár – példáján keresztül próbáljuk megérteni, hogy a helyi adottságok milyen fékeket és lehetőségeket rejtenek a modell alkalmazhatósága tekintetében.

Bukarest mint Kelet-Európa egyik legnagyobb városi agglomerációja különleges esettanulmányt kínál a 15 perces város modelljének értelmezéséhez és kihívásaihoz. A város urbánus szerkezetét egyszerre határozza meg a monofunkcionális lakónegyedek szocialista öröksége, valamint az elmúlt két évtized spontán és piaci logika szerint zajló területi expanziója. A város szocialista időszakban kialakított lakótelepi rendszere, az iparhoz kötődő területi logika, valamint az ezredforduló utáni rendszertelenül szabályozott urbanizációs robbanás rendkívül inkoherens, térben széttöredezett városi szövetet eredményezett. A társadalmi egyenlőtlenségek, az infrastruktúra egyenlőtlen fejlettsége és a szolgáltatások koncentrált eloszlása mind hozzájárulnak ahhoz, hogy a 15 perces város modelljének bevezetése nem pusztán technikai, hanem mélyen strukturális kérdés legyen.

A város funkcionális szegmentáltsága az egyik legkomolyabb kihívás. A Grădinaru et al. (2025) által végzett AI-alapú térképezés Bukarest 2. szektorában kimutatta, hogy a 15 perces elérhetőség (mind gyalogosan, mind kerékpárral) csak lokális zsebekben valósul meg – főként a belső kerületekben. Ezzel szemben a peremvidékeken, ahol az újonnan felépült lakóparkok és ipari zónák koncentrálnak, a mindennapi szolgáltatásokhoz való hozzáférés több mint 30 perces közlekedést igényel – gyakran autóval. A tanulmány által készített geoszámítások egyértelműen azt mutatják: *a 15 perces város Bukarestben jelenleg térben torzított realitás – elit zónákban töredezett valóság, a peremeken viszont illúzió.*

Bukarest ugyan számos, zöld és fenntarthatósági célokat deklaráló várospolitikai dokumentumot fogadott el, ám a kezdeményezések gyakran deklaratívák, nem strukturált stratégiák részei. Alpopi, Burcea és Popescu (2021) elemzése szerint a város urbanisztikai fejlődése a „koherens, fenntartható és egyenletes fejlődési folyamat hiányának” eredménye, amely „nem rendelkezik egyértelmű, hosszú távú vízióval” (p. 21). A szerzők szerint Bukarest „félreklasszifikált” város a 15 perces koncepció tekintetében: a nemzetközi zöldváros-rangsorokban előkelő helyeket foglal el, miközben a valós városi működés továbbra is autóalapú, központfüggő és polarizált.

Ezen túlmenően, Bukarest politikai-intézményi felépítése sem kedvez egy ilyen típusú, integrált városmodell adaptációjának. A várost hat különálló kerület és egy központi fővárosi tanács irányítja, gyakran eltérő fejlesztéspolitikai prioritásokkal és eltérő kapacitásokkal, ami a térszervezési törekvéseket széttagoltává és gyakran versengővé teszi. A 15 perces város azonban – éppen ellenkezőleg – egyfajta egységes városi ökoszisztémát feltételez, ahol a közszolgáltatások, mobilitási rendszerek és közösségi funkciók koordináltan és egyenlő módon elérhetőek. Az intézményi struktúrák sokszor széttagoltak, az egyes kerületek önkormányzatai más prioritásokkal rendelkeznek, így a közös városfejlesztési irányok kialakítása erősen fragmentált. Ez különösen problematikus egy olyan modell esetében, mint a 15 perces város, amely integrált és koordinált térszervezést igényelne.

Mindezek olyan térbeli törésvonalakat hoztak létre, amelyek strukturálisan akadályozzák a 15 perces város decentralizált, többfunkciós és emberléptékű célrendszerének megvalósulását. A 15 perces város koncepciója egyelőre nem jelenik meg explicit formában Bukarest várospolitikai dokumentumaiban, ám az utóbbi években megfigyelhetők olyan tendenciák, amelyek kompatibilisek az elmélet célkitűzéseivel, és amelyek annak beszívargását jelzik a városfejlesztési gondolkodásba.

A Covid-19-pandémia hatására Bukarestben is történt elmozdulás az aktív mobilitás (gyaloglás, kerékpározás) irányába. A JRC (Lopez Solere et al., 2023) tanulmánya szerint a város lakóinak közlekedési szokásai tendenciálisan nyitottabbak lettek a helyi léptékű közlekedésre, különösen a belső kerületekben. Bár sok esetben ezeket az infrastruktúrákat visszafejlesztették, a társadalmi igény megnőtt, különösen a fiatalabb, középosztálybeli lakosság körében. Ez a változás megágyazhat a 15 perces logika egyik alappilléreinek: a rövid távú, környezetbarát közlekedésnek.

Bizonyos városrészek – mint a Floreasca, Cotroceni vagy akár újabban az Obor környéke – elkezdtek önálló, helyi ökoszisztémaként működni. Itt gyakoriak a sűrűn egymás mellett megjelenő szolgáltatások, kávézók, egészségügyi pontok, oktatási funkciók. A Grădinaru et al. (2025) tanulmány szerint e zónákban a gyalogos elérhetőség térképezése alapján a lakók akár

helyben is el tudják intézni napi ügyeik 70–80 százalékát, szemben a peremkerületek 20–30 százalékos arányával. Ezek a térségek azonban magas presztízssű, felső középosztály által lakott negyedek, amelyek példája nem általánosítható, sőt – épp ezek a lokalizált fejlesztések növelhetik a társadalmi térbeli egyenlőtlenségeket.

Bukarest példája rávilágít arra, hogy a 15 perces város modellje a kelet-európai kontextusban nem csupán fizikai infrastruktúra kérdése, hanem mélyen gyökerező térbeli, társadalmi és intézményi egyenlőtlenségekbe ütközik. A város töredezett szerkezete, szabályozási fragmentáltsága és a zöldpolitikai törekvések gyakorlati hiánya egyelőre lehetetlenné teszi a modell integrált, városszintű megvalósítását.

Budapest a 15 perces városmodell szempontjából ellentmondásos és széttartó városi testként értelmezhető: belső kerületei sűrűek, jól ellátottak és kiváló tömegközlekedéssel kapcsolódnak a város többi részéhez – míg a külső kerületek és agglomerációs gyűrűk alacsony sűrűségűek, monofunkcionálisak és közlekedésorientáltak. E kettősség nem csupán fizikai valóság, hanem a várospolitikai és társadalmi prioritások terében is megjelenik.

A 15 perces város eszméje formálisan nem része Budapest hivatalos városstratégiájának, de az elmúlt években egyes önkormányzati törekvések, civil kezdeményezések és fejlesztési projektek mégis utalnak a koncepció részleges beépülésére. Budapest belső kerületei – különösen a VI., VII., VIII. és IX. kerületek megújított zónái – funkcionálisan sűrűk, és a lakók többsége a mindennapi szükségleteit gyalogosan vagy tömegközlekedéssel el tudja intézni. A *Budapesti Mobilitási Terv (BMT)* 2021-es felmérése szerint a belső városrészek lakóinak több mint 65 százaléka kevesebb mint 15 percen belül hozzáfér: alapellátáshoz (orvos, patika), élelmiszerbolt-hoz, oktatási intézményhez, közösségi térhez vagy zöldfelülethez. Ez a struktúra történetileg kialakult városszövet eredménye, nem a 15 perces koncepció tudatos implementációja. Mégis, ezek a területek kvázi modellként működnek, és adaptációs mintát adhatnak más városrészek számára.

A Zakar et al. (2024) tanulmánya szerint Budapest kiemelkedően erős közösségi közlekedési hálózattal rendelkezik a kelet-európai régióban. Azonban a külső kerületek és agglomerációs települések még mindig intenzív autóhasználatra szorulnak. A főváros napi ingázási mintázataiban jól látszik, hogy a 15 perces közelség helyett még mindig domináns a hosszú távú, központosított mozgás. A BMT által előírányzott „15 perces szomszédságok” fejlesztése (pl. Józsefvárosban, Újbuda egyes részein) először forgalomcsillapítással, közterület-reallokációval és gyalogosbarát átépítésekkel próbálja megközelíteni a modellt.

Budapest néhány további kerülete is konkrétan integrálni kezdte a 15 perces város logikáját: a józsefvárosi (VIII. kerület) önkormányzat például 2022-ben elindított *Zöld VIII* programja kifejezetten a „sétaelérhetőség” növelését tűzte ki célul. Angyalföld (XIII. kerület) pedig évek óta tudatosan épít kompakt, vegyes használatú lakónegyedeket, például a Vizafogó és Marina-part környékén. Ezek a példák is azt jelzik, hogy a 15 perces város gondolata nem absztrakt ideálként, hanem részlegesen beszívargó gyakorlati elemként jelenik meg a fejlesztések szintjén.

A modell teljes implementációját azonban számos tényező akadályozza. A város decentralizált irányítása – a 23 kerület autonómiája miatt nehéz koordinált, városi szintű koncepciókat végrehajtani. Ugyanakkor a forgalomcsillapítás és parkolóhelyek megszüntetése gyakran erős lakossági ellenállást vált ki, ahogy azt például a Nagykörút zöldítésére tett kísérletek mutatták.

Budapest esete arra világít rá, hogy a 15 perces város modellje nemcsak tudatos tervezés eredményeként létezhet, hanem történeti és helyi logikák által előállított városi mintázatként is. A belváros, néhány megújuló kerület és a közlekedési hálózat már most potenciálisan megfelel a koncepció számos kritériumának, míg más területek (külkerületek, alvóvárosok, ipari zónák) teljesen kívül esnek ezen a logikán. A jövő kihívása abban rejlik, hogy e meglévő mintákra hogyan lehet tudatosan városstratégiát építeni úgy, hogy a társadalmi egyenlőtlenségeket ne reprodukálják, hanem kiegyensúlyozzák.

Végül nézzük közelebbről *Kolozsvár* példáját: egy kisebb, nem főváros esetében van-e esély a 15 perces város elveinek az implementálására? Kolozsvár az elmúlt két évtizedben Románia egyik leggyorsabban fejlődő városává vált: gazdasági húzóerejét az IT-szektor, a kreatív ipar és az egyetemek adják, miközben kulturális és történelmi identitása továbbra is erős lokális kötődéseket termel (Pásztor & Péter, 2006). Ez a kettősség – a globális tudásalapú gazdaság és a hagyományos, közép-európai városkarakter közötti dinamikus feszültség – különösen izgalmas-sá teszi a 15 perces városmodell alkalmazásának vizsgálatát.

Miközben az elmélet a decentralizációra, lokalításra és vegyes használatra épít, Kolozsvár városszerkezete egyre inkább a koncentráció, központosítás és szuburbanizáció háromszögében alakul – ami alapjaiban lehetetleníti el a 15 perces város célkitűzéseit. Bilaşco et al. (2024) tanulmánya GIS-alapú elemzéssel vizsgálta Kolozsvár funkcionális zónáit a kreatív iparágak és elérhetőségi idő alapján. A kutatás kimutatta, hogy míg a város – különösen a belváros, illetve a Măraşti és Monostor lakónegyedek – kompakt, többfunkciós városszövettel bír, és lakosai gyalogosan vagy kerékpárral 10–15 percen belül eléri a legtöbb alapfunkciót (lásd még Strinu, 2019), addig a szuburbanizált területek – például Szászfenes és Kisbács – funkcionálisan elszigeteltek. A lakosság meghatározó része innen naponta több mint 30 percet ingázik, gyakran autóval, ami nemcsak a 15 perces városmodell elveivel ellenkezik, hanem környezeti, egészségügyi és társadalmi problémákat is gerjeszt. Hasonlóan egy Coheci & Petrişor (2023) által végzett összehasonlító tanulmány Szászfenes példáján keresztül mutatja be, hogy Kolozsvár agglomerációs övezetei mennyire inkompatibilisek a 15 perces városlogikával. Ezek a településeken nincsenek munkahelyek, korlátozott az oktatás, egészségügy, zöldterület-hozzáférés, illetve a közlekedés szinte kizárólag autóalapú, a tömegközlekedés pedig elégtelen. Szászfenes mára több mint 70 ezer lakossal rendelkezik, és Kolozsvár egyik „árnyékvárosává” vált (Pásztor, 2023) – ahol a városi funkciók nélkül lakók tömegei naponta térnek vissza Kolozsvár belvárosába, hogy ott éljenek városi életet, amit lakóhelyük nem biztosít számukra. Ez a jelenség a 15 perces város strukturális antitézise.

Ugyanakkor a város bizonyos területein – például Ecsetgyár vagy a Someş Delivery által revitalizált folyóparti zónákban – a 15 perces város modelljének alulról építkező példái is megjelennek. Ezek a terek nemcsak közlekedési szempontból jól elérhetőek, hanem kulturálisan aktívak, társadalmilag inkluzívak, lokális szolgáltatásokkal ellátottak, és – ami különösen fontos – a városlakók saját kezdeményezésére és használati mintázatai alapján fejlődtek ki. A „funkcionális gravitációs pontok” fogalma ez esetben teljes mértékben alkalmazható: ezek a közösségi terek nem top-down várospolitikai tervezés eredményei, hanem spontán „15 perces szigetek” egy még erősen centralizált városban.

Kolozsvár ugyan hivatalosan nem használja a „15 perces város” fogalmat, de a *2023-as Fenntartható Fejlődési Stratégiában* (Strategia de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Cluj-Napoca,

2023) már megjelennek az elérhetőség, helyi szolgáltatásfejlesztés és közösségi zöld terek erősítésére irányuló törekvések. Az iskolák, közösségi központok és mikromobilitási infrastruktúra fejlesztése részlegesen megfelel a koncepció egyes elveinek, még ha a rendszerszintű gondolkodás hiányzik is.

Kolozsvár esetében a 15 perces város nem áll távol az elérhetőségtől – de nem városszintű valóság, inkább térben szórt kísérleti mintázatok rendszere. A belvárosi területek, kreatív negyedek és közösségi kezdeményezések modellszerű működést mutatnak, míg az agglomerációs peremvidékek a térbeli kizárás, közlekedési determináció és funkcionális szegregáció terepei. A modell alkalmazhatósága itt a várospolitikai irányváltáson, a területi integráción, valamint az infrastruktúra decentralizálásán múlik – vagyis a 15 perces város nem esztétikai választás, hanem strukturális döntés kérdése.

A 15 perces város koncepciója Kelet-Európa városaiban inspiráló tehát, de nem akadálytalanul adaptálható modell. Bár történelmi városmagjaik – például Budapest vagy Kolozsvár belső kerületei – részlegesen már most is megfelelnek a koncepció elveinek, a szocialista örökségű, monofunkcionális városnegyedek, illetve a rendszerváltás során tömegessé váló szuburbiák, az autóorientált mobilitás és a széttagolt várospolitikai rendszerek komoly strukturális korlátokat jelentenek. A modell sikeres lokalizációja nem pusztán fizikai infrastruktúraátalakítás kérdése, hanem mélyebb társadalmi és intézményi átrendeződést is feltételez: decentralizációt, részvételiséget, valamint a közösségi terek és szolgáltatások térbeli újraegyensúlyozását. A 15 perces város Kelet-Európában csak akkor válhat valósággá, ha nem mint kész nyugati sémát importálják, hanem helyi viszonyokra szabott, társadalmilag igazságos városfejlesztési eszközzé alakul.

3. ÖSSZEGZÉS

Carlos Moreno modellje nemcsak egy várostervezési elv hanem gyakorlatias manifesztum egy igazságosabb, egészségesebb és boldogabb városi élet mellett. A 15 perces város víziója nem utópia, hanem gyakorlati útmutató – egy eszköz a városi tér újragondolásához a klímaválság és társadalmi egyenlőtlenségek korában. Moreno könyve kétségtelenül az elmúlt évek egyik legprovokatívabb városrendezési munkája. Erősségei között elsőként említhető a közérthetőség: a 15 perces város koncepciója nem csupán szakembereknek szól, hanem a városlakókhoz is közvetlenül beszél. A kötet pozitívuma, hogy nem csupán teoretikus fejtegetések gyűjteménye, hanem valódi esettanulmányokra támaszkodik – Párizstól Buenos Airesig, Milánótól Melbourne-ig.

Moreno egyik legnagyobb ütőkártyája a komplexitás: miközben időgazdálkodási kérdéseket boncol (kronourbanism), figyel a közösségi terek, a mobilitás és a társadalmi egyenlőség szempontjaira is. Emellett vállaltan kritikus önmagával szemben – elismeri, hogy a 15 perces város eszméje nem mentes a kockázatoktól (például a gentifikáció veszélyétől vagy a túlzott lokalitás problémájától).

Ugyanakkor a modell gyengeségei sem kerülhetők meg. A legnagyobb kritika talán az, hogy a keret – bár univerzálisnak tűnik – alapvetően mégis a kompakt, sűrű városszövetű, európai városokra lett „optimalizálva”. Moreno példái többségében olyan városok szerepelnek, amelyek

már eredendően kisebb léptékűek, központi maggal és jól kiépített tömegközlekedési hálózattal rendelkeznek. Ugyanakkor helyenként idealista, különösen ott, ahol a globális mobilitási igényeket próbálja alábecsülni. A modern gazdasági és társadalmi mozgásterek – például a regionális és nemzetközi munkavállalók, digitális nomádok vagy multinacionális központok dolgozóinak realitása – nem mindig illeszkednek a „15 perces lokalitás” világképebe.

Összegzésként Moreno felvetése fontos hozzájárulás a fenntartható és emberközpontú várostervezés nemzetközi diskurzusához. A 15 perces város nem csodaszor, de erős, jól érthető keret arra, hogyan gondoljuk újra városi tereinket. A könyv legnagyobb ereje talán abban rejlik, hogy vitát gerjeszt – a városok élhetőségéről, a közösségi terek fontosságáról és arról, mennyire érdemes lokális szempontok szerint újraszabni városi életünket. Moreno nem egy univerzális csodaszert tesz az asztalra, sokkal inkább kaput nyit: városaink adottságaihoz igazítva, helyi közösségekkel együttműködve találhatunk rá arra az útra, ahol a város újra az embereké lehet – és nem csupán az autóké vagy a befektetőké (p. 123). A könyv zárása pedig éppen ezért ütős: az időnk nem a dugókban, hanem a parkokban és a sarki közösségi térben lenne a legjobb helyen (p. 139).

Kelet-Európa szempontjából a modell egyszerre inspiráló és korlátokba ütköző. A történelmi városmagokban (pl. Budapest, Kolozsvár belvárosi negyedei) a 15 perces város gondolata ma is élő valóság, ám a paneles külvárosok, az átmenet éveiben tömegessé vált szuburbiák vagy a társadalmi egyenlőtlenségekkel terhelt városszövetek nehezebben vehetők rá a modell befogadására. Ez esetben is Moreno könyve inkább rugalmas gondolati keretet kínál, semmint kész receptet. A kérdés inkább az, hogy a régió városai mennyire tudják ezt a keretet a saját történeti és társadalmi adottságaikra szabni. A 15 perces város, ha jól alkalmazzák, nemcsak parkokat és sétálóutcákat jelenthet, hanem időt, közösséget és élhetőbb hétköznapiakat is. A tét tehát nem kevesebb, mint visszaszerezni a városi életidőt – de nem mindegy, hogy hol és hogyan.

SZAKIRODALOM REFERENCES

- Alpopi, C., Burcea, Ș. G., & Popescu, R. I. (2021). Analysis of urban planning in Bucharest. Current and future challenges. *Proceedings of Administration and Public Management International Conference*, 17(1), 18–25.
- Allam, Z., Jones, D., & Thondoo, M. (2022). The resilience paradox of the 15-minute city. *Journal of Urban Management*, 11(1), 19. <https://doi.org/10.1016/j.jum.2021.12.001>
- Bilașco, Ș., Horeczki, R., Rácz, S., Sanda, R., Vasile, D., Iuliu, V., Ioan, F., & Sestras, P. (2024). Spatial analysis of creative industries for urban functional zones: A GIS-based comparative study in Eastern European regional centres: Cluj-Napoca (Romania) and Pécs (Hungary). *Applied Sciences*, 14(3), 1088. <https://doi.org/10.3390/app14031088>
- Bittner, J. (2024). Accessibility of local amenities to reduce car dependency: The Prague case. *AESOP Congress Proceedings*.
- C40 Cities. (2021). *Green and thriving neighbourhoods guidebook*. https://www.c40.org/wp-content/uploads/2021/10/C40-Arup-GTN-Guidebook_2021.pdf

- Capasso, L., Ferilli, G., & Ferrara, C. (2023). Gentrification risks in proximity-based urban models. *Cities*, 136, 104289. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104289>
- City of Ottawa. (2021). *15-minute neighbourhoods baseline report*. https://documents.ottawa.ca/sites/default/files/15-minute_baseline_report_en.pdf
- Cocheci, R. M., & Petrișor, A. I. (2023). Challenges for sustainable suburban communities: Comparing Romanian and Italian metropolitan areas. *Italian Journal of Planning Practice*, 13(1), 47–75.
- Easterling, K. (2014). *Extrastatecraft: The power of infrastructure space*. Verso Books.
- Grădinaru, A. P., Badea, A.-C., Ene, A., & Badea, G. (2025). The integration of geospatial analyses based on AI in GIS in the context of the “15-minute city” concept. *E3S Web of Conferences*, 608, 05008. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202560805008>
- Koljensic, P., & Verbeek, T. (2024). All-inclusive 15-minute city? A fine-grained analysis of spatial accessibility inequality in Amsterdam. *AESOP Annual Congress 2024 Proceedings*. <https://proceedings.aesop-planning.eu/index.php/aesopro/article/view/2895>
- Lopez Soler, J. R., Christidis, P., & Vassallo, J. M. (2023). Evolution of teleworking and urban mobility changes driven by the COVID-19 pandemic across European cities. 10.1016/j.trpro.2023.02.199 (online)
- Transportation Research Procedia*, 69. Moreno, C. (2024). *The 15-minute city: A solution to saving our time & our planet*. Wiley.
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the 15-minute city: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), 93–111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- Pásztor, Gy. (2023). Városról falura. A romániai szuburbanizáció folyamata a népszámlálási adatok tükrében. *Erdélyi Társadalom*, 21(2), 83–94.
- Pásztor, Gy., & Péter, L. (2006). Kolozsvár mint márka – Útban egy posztmodern város felé? *Erdélyi Társadalom*, 4(2), 65–80.
- Pásztor, Gy., & Péter, L. (2009). Urban housing problem in Romania: The legacy of communist block of flats. *Studia Universitatis Babeș-Bolyai, Sociologia*, 1, 79–100.
- Sharifi, A. (2022). A critical review of 15-minute city research. *Sustainable Cities and Society*, 78, 103604. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2021.103604>
- Strinu, O. (2019). The five-minute-walk distance concept: Case study – City of Cluj-Napoca, Romania. *Studia UBB Geographia*, 64(2), 89–100. <https://doi.org/10.24193/subbgeogr.2019.2.04>
- Treija, S., & Koroļova, A. (2024). Understanding mobility behaviour in large housing estates: A critical application of the 15-minute city concept. *AESOP Congress Proceedings*.
- Zakar, M., Máthé, C., Szegedi, S., Vas, O. O., Horváth, G., & Tóth, T. (2024). Challenges and opportunities for advancing electric carsharing in Central Europe. *Folia Geographica*, 66(2), 83–119.