

Gyaloglás Akadálymentesen Budapesten

Stratégia - II. kötet
Vízió, misszió, célok



Impresszum

Felelős kiadó: BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt.

Felelős szerkesztő: Rab Judit

Készítette: Közterület- és Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztés, Mobilitásstratégia és -Tervezés

Közreműködött: Antal Mihály, Borboláné Kovács Gabriella, Hajnal Tünde, Horváth Enikő, Imrefi Ágnes, Ivicsics Borbála, Konradék Norbert, Rab Judit

Tipográfia: BKK Arculat

Véleményezte: Bereczky Ákos, Kovács Virág Zita

A külön nem jelölt képek és illusztrációk a BKK tulajdonát képezik.

Verziószám: 1.0

Kiadva: 2026.02.18.

Tartalomjegyzék

1.	Bevezetés, Jövőkép	4
2.	Célrendszer	8
2.1.	Gyaloglási célkitűzések a budapesti stratégiákban	8
2.2.	Átfogó cél: Többen, hosszabban, gyakrabban gyalognak Budapesten	12

1. Bevezetés, Jövőkép

Budapest stratégiáinak közös metszete, hogy jövőképük alapján Budapest élhető, klímatudatos, nyitott, értékeit megosztó város, ahol biztosított az alapvető szolgáltatások akadálymentes elérhetősége és hozzáférhetősége. A különböző szintű stratégiai dokumentumok ezen jövőkép mentén keretezik a budapestiek és a város kapcsolatát - legyen szó lakhatásról, zöld környezetről vagy éppen a közlekedésről.

Otthon Budapesten

A főváros hosszú távú városfejlesztési koncepciója minden stratégiai dokumentum számára irányadó módon fogalmazza meg Budapest 2030-ra elérendő jövőképét. Ez alapján a város elsősorban az itt élő embereket szolgálja, a gazdaság szereplői számára Budapest biztosítja az innováció kereteit, biztosítja az európai kultúra hagyományainak tovább élését, mindent megtesz azért, hogy örökségét a jövő nemzedékének átadhassa, Európán belül pedig a kelet és nyugat találkozáshelyeként definiálja magát.

„Ez a jövőkép csak a város kiegyensúlyozott térbeli fejlesztésének keretében válhat valóra, Budapest lakásstruktúrája differenciált és rugalmas, sokszínű munkahelyi térségei a gazdasági élet minden területét kiszolgálják, zöld rendszere jó minőségű és megfelelő összetételű az egészséges környezet és a klímavédelem biztosítására, kompakt város jól kialakított és működtetett városszerkezettel és megfelelően differenciált központrendszerrel, az épített örökség és az innovatív új fejlesztések – értékvédelem és értékteremtés – harmonikus együttélésének színtere.”

A város térbeli fejlődése és a közlekedési rendszerének alakulása szorosan összefüggenek egymással, ennek megfelelően a főváros hosszú távú mobilitási tervének, a Budapesti Mobilitási Tervnek a legfőbb célja, hogy „Budapest és várostérsége mobilitási rendszere járuljon hozzá a klímasemlegességre törekvő, fenntartható, élhető, biztonságos, vonzó és egészséges városi környezet formálásához, hogy Budapest zöld, esélyteremtő és nyitott várossá váljon, és az életminőség javulásán keresztül fokozza a város és térsége versenyképességét.”

A Gyaloglás Akadálytalanul Budapesten stratégia kapcsolódása Budapest jövőképéhez

Mind a budapesti közterek hálózati rendszerének, mind építészeti minőségének meghatározó szerep jut a fenti jövőkép elérésében. A közterületek alakításában pedig jelentős a szerepe annak, az egyes közlekedési módok között hogyan priorizál egy város.

A gyaloglás nem csak közlekedési mód, hanem egyben a közterületi időtöltés egyik fontos eszköze is. A közterületekkel gyalogosként van a legerősebb kapcsolatunk - függetlenül attól, közlekedünk-e, vagy csak szabadidős tevékenységre használjuk, a város nyújtotta szolgáltatások és élmények, de a lakás és a munkahely is alapvetően így válnak hozzáférhetővé. A gyaloglás növelése (térben, időben, társadalomban) egy fontos eszköz jövőképe elérésében, Budapest számára ezért kiemelt fontosságú a gyaloglás kényelmes és akadálytalan biztosítása mindenki számára, aki itt él, itt dolgozik, vagy ide látogat.

A gyaloglás az ember alapvető mozgásformája, fizikai képessége és készsége arra, hogy helyet változtasson a környezetében, ennek sebességét, hatótávolságát elsődlegesen az emberi test fizikai paraméterei határozzák meg. A gyaloglás – akár eszközzel segítve - a közlekedés természetes módja, amelyhez mindenki nagyjából 1 éves korától kényelmesen és

biztonságosan hozzáférhet, és anyagi helyzetétől függetlenül mindenki számára választható. Jelen stratégia alapvetően a város közterületein végzett különféle célú gyaloglások vizsgálatára és fejlesztési javaslataira szorítkozik, nem célja az épületen belüli gyalogos mozgások vizsgálata.

A gyaloglás céljait tekintve sokféle, ezért mint alapvető közlekedési forma mellett a kombinált utazások során a rá- és elgyaloglások, a rekreációs vagy szabadidős célú gyaloglás, az utcai társas létezés mozgásai mind jelen stratégia tárgyát képezik. Gyalog közlekedőnek tekinti a stratégia mindazokat, akik a közterületen gyalog, vagy járműnek nem minősülő eszközzel (például kerekesszék, rollátor, elektromos moped, babakocsi, guruló bevásárlótáska, kézikocsi, játék „motor”, gördeszka, görkorcsolya, motor nélküli roller) közlekednek. Területileg, jelen stratégia alapvetően a város közterületein végzett különféle célú gyaloglások vizsgálatára és fejlesztési javaslataira szorítkozik, nem célja az épületen belüli gyalogos mozgások vizsgálata.

A gyaloglás a városi közlekedés legegyszerűbb, leginkább demokratikus módja. Közlekedési eszköz független, költségmentes, és valamilyen formában mindenki számára hozzáférhető. A gyalogos közlekedés nem igényel technológiai vagy gazdasági erőforrást, ezért minden társadalmi réteg számára elérhető, egyenlő és igazságos. Ha a városi térszervezés a gyaloglásra épül, az a közlekedési rendszer egészének hatékonyságát és méltányosságát is növeli.

A gyaloglás az ember fizikai szükséglete is. A járás, mint mozgásforma természetes része testi működésünknek, idegrendszerünk fejlődésének és térbeli tájékozódásunknak. A gyaloglás az egyéni és közösségi egészség alapja. Rendszeres gyaloglás bizonyítottan javítja a fizikai kondíciót, csökkenti a stresszt, fejleszti a kognitív funkciókat, és mentális jólétet eredményez. Környezeti szempontból is a legfenntarthatóbb közlekedési forma: nem jár károsanyag-kibocsátással, nem terheli a környezetet zajjal vagy rezgéssel, és nem okoz infrastrukturális amortizációt.

A gyaloglás városi környezetben az emberi jelenlét alapformája: az a mozgásmód, amely összeköti a mindennapi élet helyszíneit, és közvetlen kapcsolatot teremt az ember és a város funkciói, szolgáltatásai között. A gyaloglás közben közvetlen kapcsolat jön létre az ember és a városi környezet között. A gyalogos látja, érzékeli és megtapasztalja a várost: ezáltal a gyaloglás nem csupán közlekedési tevékenység, hanem társadalmi és kulturális élmény is. A jó gyalogos környezet elősegíti az emberi találkozásokat, a helyi gazdaság működését, a közösségi életet és a városi identitás erősödését.

Az emberléptékű város alatt alapvetően azt a tér- és szolgáltatásszervezési formát értjük, ami tudatosan az emberi test léptékére, ezzel együtt pedig a szabad gyalogos mozgásra, annak paramétereire épít, legyen szó közterek kialakításáról vagy közfeladatok szervezéséről. Az emberléptékű város esetében a közlekedési módok közül a gyaloglás az emberek alapértelmezett, ösztönös választása, a hosszabb utazások esetében is az első láncszem. Ennek feltétele a biztonságos, akadálymentes és kényelmes gyalogos infrastruktúra, valamint az olyan közterületi funkció minőség, amely támogatja a városlakók kifejezett és látens igényeit az ott tartózkodásra, a pihenésre és a társas interakciókra. A gyalogos és az akadálymentes közlekedés fejlesztése az emberléptékű, egészséges, zaj- és légszennyezés-mentes városi környezet alapfeltétele. Ha Budapest a gyaloglás feltételeit javítja, azzal egyszerre szolgálja a közösség egészségét, a környezetvédelmet és az élhető városi jövőt.

A helyzetértékelés alapján megállapíthatóak azok a legfőbb problémák, amelyek a gyaloglás elterjedtségét és népszerűségét elsődlegesen befolyásolják Budapesten.

- A gyalogos felületek legfőbb problémája a szűk, rossz minőségű, leromlott járdák és az akadályokkal teli közlekedési tér. Ezek közvetlenül rontják a gyaloglás kényelmét és biztonságát. Az akadályok nem kizárólag a felületek egyenetlenségei lehetnek, a rosszul kialakított teraszok, rosszul elhelyezett közműkiállások és oszlopok, utcabútorok, egyéb közterületi tárgyak is akadályozhatják a közlekedést.
- A parkoló járművek és a szabálytalanul elhelyezett mikromobilitási eszközök rendszeresen akadályozzák a gyalogos közlekedést, csökkentve a járdák használhatóságát és biztonságát.
- A mozgásukban akadályozott, idősebb és vagy kisgyermekkel, vagy babakocsival közlekedő személyek számára sok helyen nem biztosított a folyamatos, kellő szélességű, lépcsőmentes és a tájékozódást segítő jelzésekkel támogatott gyalogos útvonal.
- A gyalogosokat fenyegető legfőbb (köz és közlekedés) biztonsági kockázatok: hiányzó vagy rosszul kialakított járdák és átkelők, közvilágítási problémák, gépjármű dominancia (ezek mennyisége és sebessége) és a figyelmetlen vezetői magatartás.
- Gyakori panasz a zöldfelületek és az árnyékot adó fák, fasorok és ivóutak hiánya, ami növeli a hőterhelést és csökkenti a gyalogos útvonalak komfortját.
- A gyaloglási élményt jelentősen rontják a környezeti ártalmak, különösen a levegőszennyezés, a zajterhelés, a burkolatok felmelegedése és a városi hőszigetelés.
- A szociális konfliktusok és a közterületi rendezetlenség csökkenti a közterek tartózkodási értékét és a gyaloglók biztonságérzetét.
- Jelentős és visszatérő probléma helyenként a köztisztaság alacsony szintje, beleértve a hulladék, ürülék és szennyeződés jelenlétét, ami rontja a gyalogosfelületek használhatóságát és esztétikai minőségét. Ide tartozik a hó és az őszi avar problémája, a járdák és közterek megtisztításának és síkosságmentesítési feladatának nincs intézményi felelőse össz-budapesti szinten, a felelősség szétaprózott, és hierarchiában leghátul helyezkedik el.

Ezeknek az elsősorban infrastruktúrát érintő problémáknak a rendszerszintű és szisztematikus felszámolása szükséges ahhoz, hogy a gyaloglás fent említett egyéni- közösségi és városfejlesztő hatásai közép- és hosszabb távon érvényesüljenek. Ennek érdekében a stratégia megalkotásánál az alábbi alapelvek érvényesülését tartottuk szem előtt:

1. Az emberi lépték és természetesség elve:

A gyaloglás az emberi mozgás alapformája – testünk, agyunk, idegrendszerünk működéséhez szervesen kapcsolódik. A városi térszervezésben így a gyaloglás a kiindulópont, nem a maradék lehetőség.

2. Fizikai és mentális egészség elve

A rendszeres gyaloglás hozzájárul a testi fittséghez, a stressz csökkentéséhez s a mentális jóléthez. Az egészséges város nem csak élhető, hanem mozgásra ösztönöz.

3. Hozzáférhetőség és közlekedési egyenlőség elve:

Mindenki – életkortól, nemtől, jövedelmi helyzettől és képességtől függetlenül – biztonságosan, önállóan és kényelmesen férhessen hozzá a közterületekhez és gyalogos útvonalakhoz, ezeken keresztül a város szolgáltatásaihoz.

4. Egyetemes akadálymentesség elve

A gyalogos környezet mindenki számára használható, felesleges akadályoktól (például fizikai akadályok, hosszabb kerülők szükségessége, bonyolult információk feldolgozásának szükségessége) mentes legyen. Az akadálymentesség nem külön igény, hanem alapvető városi minőségi követelmény.

5. Kötetlenség és rugalmasság elve:

A gyaloglás eszközfüggetlen, rugalmas és ingyenes közlekedési forma. A városi terekben való szabad mozgás függetlenséget és közösségi jelenlétet biztosít egyszerre.

6. Biztonság és komfort elve:

A gyalogos közlekedés akkor vonzó, ha a közterek fizikailag biztonságosak, és az emberek szubjektíven is biztonságban érzik magukat. A zaj, a levegőszennyezés és a forgalmi konfliktusok csökkentése a gyalogosbarát város alapfeltétele.

7. Minőségi közterületek elve

A jó közterek tiszták, zöldek, árnyasak, esztétikusak, és hozzájárulnak a városi hőterhelés és a stressz csökkentéséhez. A minőségi közterület közösségi találkozási pont, nem csupán közlekedési felület.

8. Kompakt város elve

A jó köztérhálózat – geometriája, kialakítása - segíti a térben kompakt város létrejöttét, annak gazdaságos kialakítását és üzemeltethetőségét, a kereskedelem, szolgáltatások, munkahelyek és lakhelyek térben és gazdaságilag fenntartható, de az elvárt műszaki és minőségi paramétereknek megfelelő kialakítását, a beépítésre nem szánt területek megóvását.

2. Célrendszer

2.1. Gyaloglási célkitűzések a budapesti stratégiákban

A gyaloglás támogatása, előnyben részesítése, arányának növelése, valamint akadálymentességének biztosítása a legtöbb Budapestet érintő városfejlesztési és közlekedési stratégiában közvetlenül megjelenik, mint kiemelt cél. A gyalogláshoz, közterületek hálózatahoz és kialakításához leginkább kapcsolódó stratégiák főbb célkitűzéseit alábbiakban foglaljuk össze.

Településtervezés

Budapest Főváros Településterve jövőképében hordozza, hogy Budapest élhető, klímatudatos város legyen, ahol biztosított az alapvető szolgáltatások akadálymentes, gyalogos elérhetősége és hozzáférhetősége. A budapesti zöld és kék infrastruktúra fejlesztésének célja a gyalogos elérhetőség, a gyalogos elsőbbségű közterek, sétálóutcák hálózatának további fejlesztése, az egészséges utcák koncepció széleskörű megvalósítása.

A Településtervezés paradigma váltást tervez a közlekedésben és a gyalogos közlekedés térnyerését és felértékelését támogatja: „Budapest mobilitási igényeit a jövőben is elsősorban a közösségi közlekedéssel, valamint egyre inkább az aktív és mikromobilitás meghatározó elemeivel – a gyalogos és kerékpáros közlekedéssel – kell biztosítani, növelve azok részarányát a közlekedési módok között”. Budapest hosszú távú közlekedési elképzelései között hangsúlyosan jelenik meg a kompakt város elve, melynek érdekében támogatott az autómentes, gyalogosbarát beépítés. Emellett a lakó- és városközponti területek főhálózati elemein – az erre a célra szolgáló felületek mennyiségi növelésével, minőségi átalakításával és az akadálymentesség biztosításával – a hosszirányú és keresztirányú gyalogos közlekedés lehetőségeit javítani kell. A gyalogos aluljárók kényeszerű használatát lehetőség szerinti ki kell váltani felszínen. A lakó- és városközponti területek mellékúthálózati elemein – elsősorban a közterületi parkolás telken belüli parkolási lehetőséggel történő felváltása révén felszabaduló területeken – gyalogos és zöldfelületi elemek elhelyezését kell biztosítani. A közterületek szélességét a várható környezeti terhelés figyelembevételével nagyvonalúan kell meghatározni, hogy a gyalogos infrastruktúra, jó minőségben legyen kialakítva, ne a maradék elv alapján valósuljon meg.

A Településtervezés számos intézkedést tervez a Budapesti gyalogos mozgások segítésére:

- átszálló csomópontok gyalogsközpontú korszerűsítése,
- pesti rakpart gyalogos közlekedésének fejlesztése közúti forgalomcsillapítással összekötve,
- a Duna-szigetek elérése érdekében elsősorban gyalogos-kerékpáros hidak építése,
- összefüggő gyalogos, kerékpáros hálózat kiépítése,
- az alapellátás gyalogos elérhetőségének biztosítása új fejlesztések esetén,
- gyalogosbarát és kerékpáros végigjárhatóság és megközelíthetőség biztosítása a Duna mentén
- külsőbb rakpartszakaszokon további gyalogos átkelő, gyalogoshidak vagy aluljárók létesítése szükséges az elválasztó hatás mérséklésére.

A beavatkozásokhoz szorosan kapcsolódik az akadálymentesítés érvényesítése mellett a közlekedésbiztonság növelése a gyalog közlekedők számára.

Budapest célja, hogy 2025-ig a gyalogosan közlekedők aránya (az utazások száma szerint) 20%-ra növekedjen.

Budapesti Mobilitási Terv

A 2023-ban elfogadott Budapesti Mobilitási Terv 2030-ig terjedő időtávban határozza meg a mobilitási rendszer fejlesztését és működtetését a klímacélokkal összhangban, fenntartható, alkalmazkodóképes módon használva az információtechnológia adta digitális lehetőségeket. Az egyik legfontosabb városfejlesztési célkitűzés a kompakt város (15 perces város) megteremtése, amely lehetővé teszi a növekvő mobilitási igények mérséklését, valamint egy kompakt város szerkezet kiegyensúlyozott kialakítását azáltal, hogy a lakóhelyek, a szolgáltatások és a munkahelyek közelsége csökkenti az utazások hosszát, így előnyben részesülnek az aktív közlekedési módok és a közösségi közlekedés. A Budapest városfejlesztési és klímacéljaiból levezetett mobilitásfejlesztési stratégia átfogó célja az, hogy a kompakt városi megoldásokhoz az egész várostérségben olyan közlekedési rendszer alakuljon ki, amely hozzájárul a klímasemleges, fenntartható, élhető, biztonságos, vonzó és egészséges városi környezet létrehozásához, hogy Budapest zöld, esélyteremtő és nyitott várossá váljon, és az életminőség javulásán keresztül fokozza a város és térsége versenyképességét.

A mobilitási terv holisztikus szemléletű stratégiai alapelve: a városfejlesztést szolgáló közlekedésfejlesztés, a különböző közlekedési módok – ideértve a gyaloglás - integrált fejlesztése. A BMT kiemelt stratégiai célja a biztonságos, esélyteremtő, integrált, közlekedés – a mindenki számára hozzáférhető közlekedési módok együttműködésének elősegítése, hatékony szervezés, stabil finanszírozás, az esélyegyenlőség erősítése.

A BMT „Javuló hálózati kapcsolatok” beavatkozási területe, a gyaloglás és az akadálymentesség fejlesztéséhez az „Élhető közterületek” operatív célt fogalmazta meg, amely kimondja, hogy, Budapesten az utca mindenkié, célunk olyan élhető közterületek teremtése a közlekedési hálózatok – ideértve a gyalogláshoz kiépített hálózatot is – amelyek megbízható és biztonságos működtetésével, korszerűsítésével, a közterületek újrafelosztással és zöldítéssel, az esélyegyenlőségi feltételeknek megfelelő infrastruktúra kialakításával, a forgalom csillapításával, az átmenő forgalom korlátozásával segítik az aktív közlekedőket.

A BMT Budapest közlekedési kulcsproblémái között azonosította, hogy a városban sok helyen még mindig az egyéni autóközlekedésre optimalizált a közterületek kialakítása. Ez egyaránt vonatkozik a közúti sávok számára és elosztására, a gépjárművek közterületen történő tárolásának túlzott helyigényére, a csomópontok kialakítására, a gyalogos- és kerékpáros közlekedés feltételeinek hiányára és az elhanyagolt, nagymértékben burkolt terekre, és mindez aránytalan közterület-felhasználáshoz vezet. A főváros utcái sokszor barátságtalanok és ingerszegények, a zöldfelületek aránya alacsony.

A probléma feloldására javasolt intézkedés: A gyalogosközlekedés feltételeinek javítása, városszerkezeti jelentőségű gyalogskapcsolatok kialakítása.

„A gyaloglás, mint közlekedési mód vonzóbbá tételéhez javítani kell a gyalogosközlekedés feltételein. Az intézkedés elsődleges célja, hogy Budapest akadálymentes legyen: azokon a rövid útszakaszokon, amelyek a közeli célpontokba irányulnak vagy a csomópontokon, átszállásoknál, ahol mindenképpen gyalogolni kell, a körülmények barátságossá, mindenki által hozzáférhetővé, kényelmessé és biztonságossá tétele. A komplex útfelújítások keretében Budapest kellő szélességű járdaépítésekkel, szegélyszüllyesztésekkel segíti a gyalogosok mozgását, kereszteződéseknél,

átkelőknél és azokon a helyeken is, ahol nincs kijelölt átkelési lehetőség. Ezekkel az intézkedésekkel és a gyalogos-átkelőhelyek számának növelésével csökkenthető egyes útszakaszok elválasztó hatása, javul a biztonságos átkelések lehetősége, és csökken a gépjárművek haladási sebessége is. A jobb tájékozódás érdekében kiteljesedik a közterületek gyalogoseligazító rendszere. Mivel a gyalogosan közlekedők helye alapvetően a felszínen van, ezért Budapest kiépíti a csomópontokban még hiányzó felszíni átkelőhelyeket. [...]

Budapest a belső városrészek gyalogos- és kerékpárosbarát közttereit egységes hálózatba, élhető városi szövetbe szervezi, ennek során támaszkodik arra a tapasztalatra és társadalmi támogatásra, amit az utóbbi időszak fejlesztései új építészeti minőség létrehozásával elértek (pl. Budapest Szíve Program, Széllkapu park). Budapest törekszik arra, hogy a fővárosban a gyaloglás ne kényszer legyen, hanem szívesen választott városi közlekedési alternatíva akkor is, ha azt ötperces autózással, vagy egy-két megállónyi utazással is teljesíteni lehet. A gyaloglás feltételeinek javításánál kiemelten kell figyelembe venni a mozgásukban korlátozottak, a kisgyermekkel, csomaggal és babakocsival közlekedők, az idősek szempontjait (kellően széles, a kerekesszékekkel, illetve a babakocsival a megfordulást is lehetővé tévő járdák). Budapest dolgozik a közbiztonság javításán (megfelelő közvilágítás vagy térfigyelő kamerák kihelyezése). A gyalogos-infrastruktúra fejlesztésekor Budapest fokozott figyelmet fordít a gyalogosok védelmére. A gyalogosokat érintő közbiztonsági kérdések során az idősek, a gyermekek és egyéb sérülékeny csoportok mellett a nők biztonságérzetének javításával is kiemelten foglalkozik, mert a nők a férfiak 12%-ához képest az utazásaik 18%-át teszik meg gyalog Budapesten. A járdák ezért úgy lesznek kialakítva a fővárosban, hogy a gyalogosoknak a többi közlekedési eszközzel szemben ténylegesen is előnyük legyen.”

Jelen stratégia a fenti BMT célok megvalósulásának eszközeit dolgozza ki.

Közúti közlekedésbiztonsági Stratégia (KBS)

A gyalogos közlekedés kiemelt jelentőséggel bír a BKK átfogó stratégiájában, mivel a fenntartható, biztonságos és élhető városi mobilitás egyik alappillére. A gyaloglás egyik alapvető feltétele, hogy az biztonságos környezetben valósuljon meg. Ezzel foglalkozik a BKK, Otthon a budapesti utakon – Közúti közlekedésbiztonsági stratégia (röviden KBS).

A KBS kiemelt célja, hogy csökkentse a közúti közlekedés halálos áldozatainak és súlyos sérültjeinek számát, különös tekintettel a legvédtelenebb úthasználókra – köztük a gyalogosokra. A stratégia Vision Zero alapelve szerint a közlekedési rendszernek úgy kell működnie, hogy az emberi hibák ne vezessenek súlyos következményekhez. Ennek megfelelően a gyalogos közlekedés biztonságának javítása nem csupán morális, hanem rendszerszintű közlekedéspolitikai feladat is.

Budapesten az elmúlt évtizedben bekövetkezett halálos közlekedési események több, mint fele olyan úthasználókat érintett, akik nem gépjárművet vezettek – jellemzően gyalog vagy kerékpárral közlekedtek. Az események túlnyomó többsége (kb. 90%-a) járművezetői hibából ered, például gyorshajtás, figyelmetlenség vagy az elsőbbségi szabályok megsértése miatt. A gyalogosok által okozott esetek aránya elenyésző, ugyanakkor a következmények számukra gyakran súlyosak vagy végzetesek.

A jelenlegi városi közlekedési környezet sok esetben nem biztosít megfelelő védelmet a gyalogosok számára. A gyalogátkelőhelyek elhelyezése, megvilágítása és láthatósága nem minden esetben felel meg a korszerű biztonsági elvárásoknak. A forgalmas csomópontokban

gyakori a konfliktus a gyalogosok és gépjárművel közlekedők között, különösen ott, ahol nincs jelzőlámpás szabályozás vagy egyértelmű elsőbbségi viszony.

A KBS keretében megfogalmazásra kerültek olyan intézkedések és aspektusok, amelyek közvetlenül érintik a gyalogos közlekedés biztonságát. Ilyenek például:

- Széleskörű edukáció és szemléletformálás: a biztonságosabb gyalogos közlekedés érdekében
- Új gyalogosátkelőhelyek létesítése: a gyalogosok biztonságos átkelése és az elsőbbségi viszonyok egyértelműsítése érdekében, szükség esetén jelzőlámpával vagy középzigettel ellátva
- Gyalogátkelőhelyek biztonságosabbá tétele: 1000 zebra korszerűsítése, különös figyelemmel a láthatóságra, megvilágításra és az elsőbbségi viszonyok egyértelműsítésére. Az oktatási intézmények és specifikusan gyerekeket vonzó létesítmények környezetében található gyalogosátkelőhelyek esetében a gyerekekre jellemző alacsonyabb magasságot is figyelembe kell venni.
- Sebességcsökkentés a gyalogosbarát területeken: lakó-pihenő övezetek és 30 km/h zónák területének megduplázása, különösen iskolák, kórházak, idősek otthonai környékén.
- Sulizóna-program: az iskolák környezetében forgalomcsillapítás, biztonságosabb gyalogos infrastruktúra kialakítása, amely csökkenti a gyermekek kitettségét a közúti veszélyeknek.
- Gyalogosbarát felületek biztosítása: megfelelő, biztonságos és akadálymentes gyalogos infrastruktúra biztosítása széles járdákkal, sűrűn elhelyezett átkelőkkal, ahol a hálózat lehetőséget biztosít szintbeli átvezetésekkel, különös tekintettel a nagy gyalogos forgalmat vonzó létesítmények környezetében például iskolák, közösségi közlekedési csomópontok, kórházak.
- Forgalomcsillapítási beavatkozások: az átmenő gépjárműforgalom korlátozása a gyalogosforgalom által dominált területeken, emberközpontú utcakép kialakítása.
- Sebességmérő rendszerek telepítése: edukációs és szankcionáló traffiboxok kiépítése, amelyek a gyalogosok védelme érdekében csökkentik a járművezetők szabálysértő magatartását.
- Közúti biztonsági audit: minden új beruháznál és felújításnál kötelező biztonsági szempontú értékelés, különös figyelemmel a gyalogos közlekedésre. A meglévő infrastruktúrát, különösen a nagy gyalogosforgalmú helyszínek esetében időközönként felül kell vizsgálni a kockázatok csökkentése érdekében.
- Szabályok: A jogszabályok és útmutatók kialakításánál az akadálymentes, biztonságos gyalogos közlekedést és a kockázatok csökkentését szem előtt kell tartani. A gyaloglást segítőeszközöket és a gyalogos felületeket igény belevő mikromobilitási eszközöket szigorúbb szabályozás alá szükséges vonni a biztonság növelése érdekében. Valamint jogszabályban javasolt előírni a meglévő infrastruktúra felülvizsgálatának rendszeresítését.

A Gyaloglás Akadálytalanul Budapesten stratégia ezekkel az irányelvekkel és konkrét programokkal összhangban készül, hogy a két stratégia egymást erősítve járul hozzá a budapesti gyalogos közlekedés átfogó javításához.

2.2.Átfogó cél: Többen, hosszabban, gyakrabban gyalognak Budapesten

Jelen stratégia legfőbb célkitűzése, hogy mindenkinek jó élmény legyen Budapesten gyalogni, ezzel hozzájárulva ahhoz, hogy Budapest 2040-re egy emberléptékű, élhető város legyen, erős helyi kötődésű szolgáltató és kereskedelmi szektorral, fenntartható turizmussal. A gyaloglás akkor lesz jó élmény, ha biztonságos és kényelmes, pozitív ingergazdag környezetben történik, minden korosztályban minden képességű ember számára elérhető, biztonságos és vonzó alternatíva, különös tekintettel az idősekre, a gyerekekre és a mozgásukban vagy bármilyen más módon korlátozott személyekre.

A stratégia átfogó célja tehát, hogy egyre többen és gyakrabban válasszák a gyaloglást közlekedési és rekreációs céllal egyaránt, egyre hosszabb távokra, mert

- a városban bárholnan bárhova el lehet jutni gyalog; azaz minden szükséges helyen gyalogátkelő, járda található, minden városrész megfelelő belső gyalogos hálózattal rendelkezik, kereskedelmi-szolgáltató központjai, oktatási nevelési intézményei jól illeszkednek ehhez a belső hálózathoz, a távolabbi városrészeket egymással gyalogosan jól megközelíthető, gyors eljutást biztosító közösségi közlekedési hálózat köti össze, az iránymutatás és tájékoztatás rendszere város szerte egységes.
- a gyaloglás hátrányai, veszélyei, akadályai csökkennek/megszűnnek; azaz a gyalogos közlekedés infrastruktúrája teljeskörűen hozzáférhető mindenki számára, kialakítása minden közlekedő számára önmagát magyarázó környezetet biztosít, a közterületek épített és természeti elemei fizikai komfortot biztosítanak a gyalogláshoz, a kialakítás módja segíti a passzív felügyelet - a közterület a köztéren és az épületföldszinteken megfordulók számossága miatt a nap nagyrésztében szem előtt van - megvalósulását.
- a közterületek társadalom formáló térként, a város nappalijaként működnek, ahol élmény időt tölteni, azaz nem kizárólag közlekedés célú használatra optimalizáltak, marad tér a rekreáció, a társas interakció számára, az épületekben megtelepedő kereskedelmi és szolgáltató funkciók hozzáférhetősége és láthatósága egységes elvek mentén biztosított, teret hagy a városrészek önálló identitása kifejezésének, kiemeli és keretezi a város természeti és épített értékeit, hozzájárul egy fenntarthatóbb turizmus működéséhez.

Annak érdekében, hogy többen, többször és nagyobb távokra válasszák a gyaloglást, az alábbi konkrét célok teljesülése szükséges:

1. biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken

- Budapesten a gyalogosok jelenlétét a közterületeken forgalmi viszonyoknak tekintjük, így elvárjuk az összes járművezetőtől és mikromobilitási eszközzel közlekedőtől, hogy a KRESZ-nek megfelelően a város útjain és utcáin a gyalog lévők jelenlétére számítsanak és kiemelt figyelmet fordítsanak a gyalog közlekedőkre
- senki ne haljon meg és ne sérüljön meg gyaloglás közben, ne kerüljön olyan helyzetbe, hogy gyaloglás közben veszélyeztetnie kell saját vagy mások testi épségét

2. javul a közbiztonság Budapest közterületein és közlekedési csomópontjaiban

- Budapest a nap minden órájában legyen biztonságosan gyalogolható, nemtől és kortól függetlenül mindenki számára legyen adott az alapvető biztonságérzet gyaloglás

közben – azaz minden közterület legyen biztonságos (objektív) és az ott tartózkodó, gyalogló emberek érezzék magukat biztonságban (szubjektív)

- ne legyenek elhanyagolt, kivilágítatlan, a város életéből kizárt közterület(rész)ek Budapesten, a nagy közlekedési csomópontok területén éjszaka is érezzék biztonságban magukat az ott átgyaloglók
- többen válasszák az éjszakai közlekedést gyaloglással kombinálva

3. javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége

- a gyaloglás bármely céljához a közterületek mindenki számára hozzáférhetőek, elérhetőek legyenek, fizikai és mentális képességtől függetlenül
- komplex akadálymentesség, egyetemes tervezés elvei érvényesüljenek a közterületeket is érintő beruházásoknál (hivatkozással az elfogadott irányelvekre, illetve a hiányzó irányelvek kidolgozása)
- Budapesten és annak minden városrészben kialakul egy többszintű, folytonos gyalogos főhálózat, amely feltárja és összeköti a város főbb kereskedelmi és szolgáltató, munkahelyi célú és lakhatási területeit
- a beékelődő barnamezős területek, az egyéb átjárhatatlan fizikai akadályok – nagyforgalmú utak, vasútvonalak, Duna és patakjai – új gyalogos átvezetések és kapcsolatok révén integrálódnak a város mindennapi életébe

4. nő az aktív és közösségi közlekedők aránya

- közlekedési rendszer integrált része legyen a gyaloglás, ennek infrastruktúrája és információs rendszere
- a közösségi közlekedésre való rágyaloglás útvonalai és az átszállások legyenek kényelmesek és vonzóak
- a peronok, megállók teljeskörűen legyenek akadálymentesek, a járművek legyenek minél nagyobb arányban akadálymentesen használhatóak
- legyen kényelmes és biztonságos átszállni, az átszálló, módváltó csomópontok kialakításában érvényesüljön a szolgáltatói szemlélet (átszállás, mint szolgáltatás)
- többen válasszák a gyaloglást a rövid autós utak helyett

5. kényelmesebb és komfortosabb közterek jönnek létre

- a közterek klimatikus viszonyai javuljanak, a hőszigetelést lehetőleg több zöldfelület és fák árnyéka csökkentse, legyen hangsúlyosabb része a víz a városi életnek (Duna-part mint köztér és rekreációs tér, mesterséges vízelemek a nagyobb tereken)
- legyen mód megpihenni, ivóvízhez jutni a kiemelt gyalogos és rekreációs útvonalakon
- klímaadaptív, emberléptékű közterület hálózat jöjjön létre, a közterületek megújítása legyen Budapest szerte következetes ebben, ennek lehet eszköze az Egészséges utcák fővárosi szintű programja emelése

6. a városban gyalogosan közlekedni egyben élmény

- a gyalogos közterületeink a közlekedési célok mellett a közösségépítési célokat és társas kapcsolatok ápolását is tegyék lehetővé
- legyen gyaloglás központú a város, annak minél több szolgáltatása erre a logikára épüljön (közintézmények, kereskedelem, szolgáltatások, turizmus)
- többszintű köztérhálózat alakuljon ki: a budapesti léptékű és turisztikailag releváns reprezentatív terek mellett kapjon hangsúlyt a kerületek, városrészek, szomszédságok közterületeinek fejlesztése
- a gyaloglás legyen a napi szükséges, egészségmegőrző fizikai aktivitás szerves része, elsődleges eszköze

- készüljön fenntartható turizmus stratégia a városban, amely épít a gyaloglás infrastruktúrájára

7. létrejön a támogatási-intézményi rendszer

- alakuljon át a szabályozási környezet (közútkezelés, közterülethasználat, stb) a gyalogos közlekedés hátrányainak ledolgozása és a nem közlekedési célú köztérhasználatok, az ezeket támogató beavatkozások (fásítás, stb) támogatása érdekében
- legyen dedikált éves üzemeltetési és fejlesztési keret a gyaloglás infrastruktúrájának kialakítására és fenntartására: közlekedésbiztonsági kiskorrekciók, járdaépítési és felújítási program, gyalogátkelők létesítése és korszerűsítése program, közösségi közlekedési megállók és megközelítésük akadálymentesítése program, zöldfelületlétesítési program, stb
- készüljön éves riport a gyalogláshoz köthető mutatókkal kapcsolatban a megtett intézkedésekről, és azok hatásairól
- ennek érdekében legyen teljeskörű és rendszeres, reprezentatív felmérés, visszamérés minden olyan adat esetében, amely a célokhoz rendelt eredmények és hatások méréséhez szükséges
- magánberuházások esetében kötendő településrendezési szerződésekben kapjanak nagyobb hangsúlyt az aktív közlekedési módok infrastrukturális igényei, nagy volumenű beruházások esetén azok városszöveti integrációja kapjon nagyobb hangsúlyt