

# Gyaloglás Akadálymentesen Budapesten

Stratégia - II. kötet

Célok és intézkedések - Többen, többet, többször gyalogolnak Budapesten



## **Impresszum**

Felelős kiadó: BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt.

Felelős szerkesztő: Rab Judit

Készítette: Közterület- és Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztés, Közlekedésbiztonság és Hozzáférhetőség, Adatelemzés és Modellezés

Közreműködött: Antal Mihály, Bereczky Ákos, Borboláné Kovács Gabriella, Czigze Mariann, Horváth Enikő, Imrefi Ágnes, Konradék Norbert, Kovács Virág Zita, Rab Judit, Tóth Patrik

Tipográfia: BKK Arculat

Véleményezte:

Beleznay Éva, Dr. Benkő Melinda, Ongjerth Dániel, Kovács Gergely, Kószeghy Lea, Szilágyi-Nagy Anna, Szilágyi Anna

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

Verziószám: 2.0

Kiadva: 2026.06.17.

BKK Budapesti Közlekedési Központ  
Zártkörűen Működő Részvénytársaság  
cégjegyzékszám: 01-10-046840  
cím 1075 Budapest, Rumbach Sebestyén utca 19-21.

telefonszám: +36 30 774 1000  
fax: +36 30 774 1001  
web: [www.bkk.hu](http://www.bkk.hu)  
e-mail: [bkk@bkk.hu](mailto:bkk@bkk.hu)



**Tartalomjegyzék**

1. Jövőkép.....	4
1.1 Vízió, misszió .....	4
2. Célrendszer .....	8
2.1. Gyaloglási célkitűzések a budapesti stratégiákban .....	8
2.2. Átfogó stratégiai cél: Többben, hosszabban, gyakrabban gyalognak Budapesten .....	8
2.3. Operatív célok.....	8
2.3.1. Biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken .....	9
2.3.2. Javul a közbiztonság Budapest közterületein és közlekedési csomópontjaiban.....	9
2.3.3. Javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége .....	9
2.3.4. Nő az aktív és közösségi közlekedők aránya .....	9
2.3.5. Kényelmesebb és komfortosabb közterek jönnek létre .....	10
2.3.6. A városban gyalogosan közlekedni egyben élmény .....	10
3. Intézkedések.....	11
3.1 Az egyes intézkedési pillérek összefüggései .....	11
3.2. Infrastruktúra.....	13
3.3. Kommunikáció és szemléletformálás.....	40
3.4. Szervezet és szabályozás .....	46
4. Monitoringrendszer .....	57
4.1. Módszertan.....	57
4.2. Gyakorlati megvalósítás .....	58
4.3. Indikátorok részletes bemutatása .....	58
4.3.1. Eredményindikátorok - a beavatkozások közvetlen, rövid-középtávú kimenetei....	58
Szabályozás, szervezet, monitoring .....	59
4.3.2. Egységesített hatásindikátorok - hosszabb távú, rendszerszintű változások .....	59
Közlekedésbiztonság.....	59
Közlekedési módváltás .....	59
Környezeti minőség .....	60
Társadalmi és gazdasági hatások .....	60
4.3.2. Komplex mutatók.....	60
4.3.3. Célértékek meghatározása .....	60
5. Ütemezés.....	62

## 1. Jövőkép

Ahogy azt az I. kötetben olvashattuk, 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.

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

### 1.1 Vízió, misszió

A gyaloglás nem csak közlekedési mód, hanem egyben **a közterületi időtöltés egyik fontos eszköze** is. A közterületekkel gyalogként van a legerősebb kapcsolatunk - függetlenül attól, hogy 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 helyzettől függetlenül mindenki számára választható.

**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 javaslatokra 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 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, és 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 csökkentik 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 egyén- közösség- és városfejlesztő hatásai közép- és hosszabb távon érvényesüljenek. Ennek érdekében a stratégia megalkotásánál az alábbi alapelveket 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. Célszisztéma

### 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 hálózatához és kialakításához leginkább kapcsolódó stratégiák főbb célkitűzéseit alábbiakban foglaljuk össze.

### 2.2. Átfogó stratégiai cél: Többen, hosszabban, gyakrabban gyalogolnak Budapesten

Jelen stratégia legfőbb kitűzése, hogy mindenkinek jó élmény legyen Budapesten gyalogolni, 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 bárhol 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 nagyrészében 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.

### 2.3. Operatív célok

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

### 2.3.1. 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

### 2.3.2. 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(részek) Budapesten, a nagy közlekedési csomópontok területén éjszaka is érezzék biztonságban magukat az ott átgyaloglók
- többen válasszák az éjszakai közlekedést gyaloglással kombinálva

### 2.3.3. 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

### 2.3.4. 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

### **2.3.5. 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 (Dunapart 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 programmá emelése

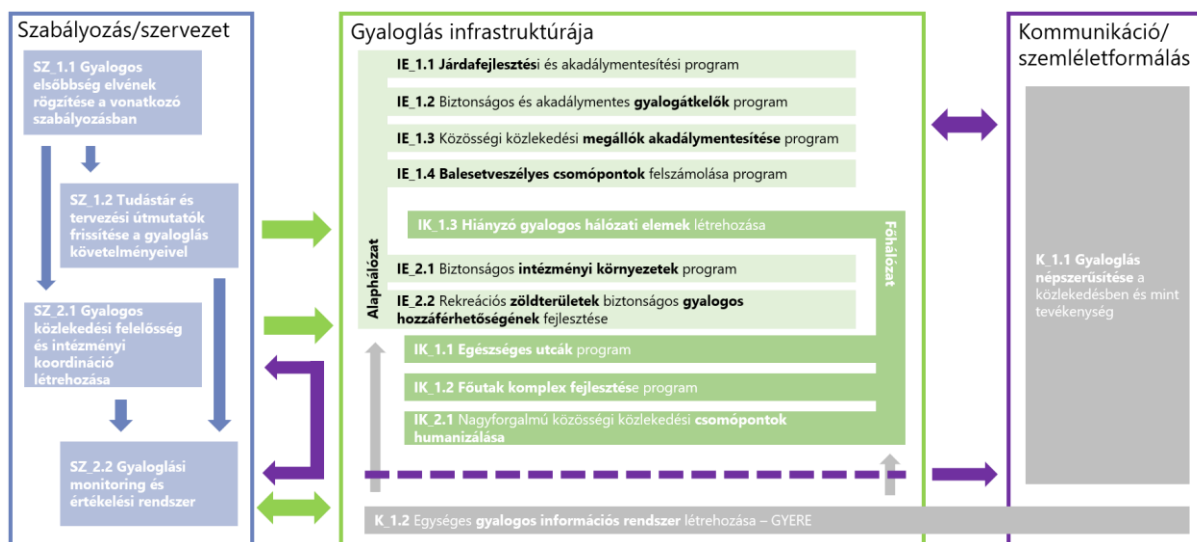
### **2.3.6. A városban gyalogosan közlekedni egyben élmény**

- 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

### 3. Intézkedések

#### 3.1 Az egyes intézkedési pillérek összefüggései

A célok elérése érdekében három fő területet azonosítottunk, ahol beavatkozás szükséges. Az **első pillér** a megvalósítás kereteit biztosító **szabályozási és szervezeti intézkedéseket** tartalmazza. A **második pillér az infrastruktúra beavatkozásokat** foglalja magában. Ezek egyrészt a teljeskörűen hozzáférhető és biztonságos alaphálózat megvalósításához szükséges programok, másrészt azok a komplex és közterületi fejlesztési programok, melyek a gyaloglás fizikai minimumfeltételein túl az inkluzivitás, a rekreáció, az egészséges zöldebb városi környezet gyalogláshoz kapcsolódó beavatkozásai. A **harmadik pillér** a gyaloglás **népszerűsítésével**, valamint az **információs igényeivel** foglalkozik.



#### Infrastruktúrafejlesztés és fenntartás – gyalogos főhálózat

A gyalogos hálózat folytonosságának és megfelelő műszaki színvonalának infrastrukturális feltételei csak programszerűen végrehajtott fejlesztésekkel valósíthatók meg. Egy-egy beavatkozás önmagában kevés a használói szemléletváltáshoz. A gyalogosnak a teljes hálózaton, lokációtól és céljától függetlenül jól gyalogolható rendszerhez kell hozzáférnie - hogy adott útkategória vagy lokáció esetében mi a jól gyalogolható, műszaki paramétereiben már eltérhet.

Az **útfelújítási program** intézkedései azok az alapvető beavatkozások, amelyek a biztonságos és akadálymentes közlekedés alapját teremtik meg a város teljes gyalogos hálózatán. Összességében ez a láb a **legnagyobb volumenű és rendszerszintű beavatkozási csomag, a gyaloglás, mint közlekedési mód elsőbbségének, fizikai feltételeinek biztosításához szükséges több évtizedes program.**

A **közterületfejlesztési program** elemei a **gyaloglás közlekedési tevékenységen túli szerepeire** teszik a hangsúlyt, a különböző funkciójú városi terek fejlesztése révén a különböző

szolgáltatások és a városi rekreáció jó hozzáférhetősége kerül fókuszba, a helyi közösségek társas interakcióit segíti, közvetlenül hat a biztonságérzetre, és a gyaloglás és közterek komfortjának biztosítása révén a budapesti lakosok életminőségére.

### **Információ és szemléletformálás – ösztönzés**

Az infrastrukturális feltételek megteremtése mellett a gyaloglás mint életmód és pozitív városi élmény pozicionálása is feladat. El kell érni, hogy ez az aktív mód legyen a természetes választás mindannyiunk számára legalább a rövidebb távolságok és a rekreációs célok elérése esetében. A választást kommunikációs és szemléletformálási eszközökkel is segíteni kell.

Ennek része, ha **láthatóvá és érthetővé** tesszük a **fizikai hálózatot, az elérhető szolgáltatásokat, mind a városi, mind a digitális térben**. Egységes szemlélet szerint kell az információs rendszert megtervezni, hogy a digitális és mentális készségektől függetlenül a gyaloglás bármely céljához a megfelelő információk rendelkezésre álljanak.

Ösztönözni kell a gyaloglást, mint mindennapi közlekedési választást, nem csak fizikai és mentális egészségre való pozitív hatása, hanem a városi környezetre, annak szolgáltatási mixére gyakorolt pozitív hatása miatt is. **Tudatosítani kell a gyaloglás egészségünkre gyakorolt hatását**, programokkal erősíteni a **társas kapcsolatainkra gyakorolt hatását**, a különböző célcsoportokat specifikus üzentekkel kell ösztönözni.

### **Szervezet és szabályozás - keretek**

A gyaloglás folytonos és azonos színvonalú hálózatot igényel, a keretek megteremtése nélkül a költséges infrastruktúra fejlesztések hatása nem lesz rendszerszintű és tartós.

A szabályozási intézkedések **keretet adnak a teljes gyalogos stratégiának**: rögzítik a gyaloglás elsőbbségét, biztosítják az egységes szakmai elveket, és megalapozzák az infrastruktúra- és programalapú beavatkozások következetes megvalósítását.

A szervezetfejlesztési intézkedések biztosítják, hogy a gyalogos stratégia **ne projekthalmazként**, hanem **a gyaloglás, mint legfontosabb városi tevékenység következetes helyzetbe hozásaként** valósuljon meg. Megfelelően integrált szervezeti keretek és működő monitoring rendszer felállítása szükséges ehhez.

### 3.2. Infrastruktúra

Az infrastruktúrát érintő intézkedések végrehajtásával, ezek eredményeképpen egy jól működő, összefüggő és biztonságos gyalogos hálózat jöhet létre Budapesten, amely támogató módon illeszkedik a városszerkezethez, a városközpontokhoz és a mindennapi élet legfontosabb helyszíneire. Ennek részeként határozható meg az **alaphálózat**, amely feladata a teljeskörű akadálymentes hozzáférhetőség és biztonságos gyalogos közlekedés biztosítása Budapest teljes közterülethálózatán, a **gyalogos főhálózat**, amely az egyes városrészeket, kiemelt központokat köti össze és tárja fel, fizikai kialakításával biztosítva a gyaloglás elsőbbségét és maximális komfortját a többi közlekedési módhoz képest, valamint a **rekreációs és zöld útvonalak hálózata**, amely a város klímaváltozás elleni védelmében játszik fontos szerepet, valamint a lakosok fizikai és mentális egészségét hivatott szolgálni.

Az útfelújítási program részeként megvalósuló beavatkozások célja, hogy

- a meglévő hálózat feleljen meg az új, felülvizsgált hatályos műszaki követelményeknek, mind a hozzáférhetőség, mind gyaloglás elsőbbsége, mind a közlekedésbiztonsági kritériumok, mind az elvárt komfortszint szempontjából;
- ennek részeként el kell végezni a járdák, burkolatok megújítását, sűríteni, illetve pótolni kell a gyalogos átkeléseket, a meglévőket pedig szükség esetén korszerűsíteni kell, mindezt a gyalogos közlekedés elsőbbségét alapul véve;
- szükséges a gyalogos hálózattal integráltan kezelni a közösségi közlekedés megállóit, nagy átszálló csomópontjait, a hosszabb utazások esetében ezzel növelve a közösségi közlekedés részarányát;
- a hálózatból hiányzó elemeket létre kell hozni a hatályos településitervnek, vonatkozó szabályozási terveknek, valamint adott városrész logikus gyalogos igényeinek megfelelően;
- mindezt önmagát magyarázó fizikai környezet létrehozásával, ahol minden közlekedő korra, nemre, mentális és fizikai képességekre tekintet nélkül biztonsággal, egymást tisztelve közlekedhet.

A közterületfejlesztési program részeként megvalósuló beavatkozások célja, hogy

- az alapvető műszaki követelményeken túl a közterek komfortszintje, mikroklímája feleljen meg a huzamosabb emberi, elsősorban gyalogos tartózkodásnak, amelynek nem kizárólag közlekedés a célja;
- a komfortszint meghatározása alapvetően az eltérő szempontból sérülékenyebb csoportok - idősek, gyerekek és nők - igényeit vegye alapul;
- ne csak a közcélú épületeink közvetlen bejárata, de azok bejárati előtere, rágyaloglási útvonala is legyen teljeskörűen akadálymentes, biztonságos, adott esetben speciális csoportoknak, igényeknek megfelelően kialakítva, mint például az iskolautcák esetében;
- legyenek gyalogosan, kerékpárral és közösségi közlekedéssel jól elérhetőek a nagyobb és fontosabb ingyenesen hozzáférhető zöld rekreációs területeink, mind a közelben élők, mind a városból távolabb érkezők számára;

- a turisztikailag népszerű, emiatt intenzíven használt közttereink kialakítása legyen alkalmas arra, hogy a turizmus forgalma és a helyi élet ne zavarja egymást, ennek megfelelően bővüljön a gyalogos övezetek száma és mérete Budapesten a gyalogos főhálózat részeként;
- a zöld infrastruktúra legyen meghatározó arculati eleme a fővárosi utcáknak;
- az utcák és köztterek kapják vissza közösségformáló szerepüket.

Ezeket a célokat csak szisztematikusan végrehajtott program típusú fejlesztésekkel, felújításokkal lehet elérni. Az infrastruktúra átalakítását meg kell előznie a vonatkozó szabályozások, műszaki paraméterek felülvizsgálata és szükséges korrekciója, valamint az üzemeltetési és fenntartási folyamatok korszerűsítése, és mindennek forrásoldali biztosítása. Fontos megjegyezni, hogy az alapvető műszaki követelmények biztosítása nem jelent logikai értelemben fejlesztést, inkább a szükséges minimum biztosítását, így nem javasolt hagyományos költséghatékonysági vizsgálatnak alávetni az egyes intézkedéseket.

A javasolt intézkedések:

**IE 1.1 Járdafejlesztési és akadálymentesítési program****IE 1.2 Biztonságos és akadálymentes gyalogátkelő program****IE 1.3 Közösségi közlekedési megállóak akadálymentesítése program****IE 1.4 Balesetveszélyes csomópontok felszámolása program****IK 1.1 Egészséges utcák program****IK 1.2 Főutak és gyűjtőutak komplex fejlesztése program****IK 1.3 Hiányzó hálózati elemek létrehozása (hidak, átjárók, lépcsők)****IE 2.1 Biztonságos intézményi környezetek program****IE 2.2 Rekreációs területek biztonságos gyalogos hozzáférhetőségének és feltárásának fejlesztése****IK 2.1 Nagyforgalmú közösségi közlekedési csomópontok humanizálása**

A javasolt felújítási és fejlesztési intézkedések összességében egy gyalogosbarát infrastruktúra, valamint egy koherens és teljes hálózat kialakításához járulnak hozzá. A holland gyakorlat (CROW) alapján az öt fő alapelv, amelynek teljesülnie kell mind hálózati, mind fizikai kialakítás szempontjából:

**1. Közvetlenség**

Az utak nem túl hosszúak, nincs felesleges várakozás az átkeléseknél, nem kényszerül kerülőutakra a városlakó. Megtételük nem jelent extrém fizikai terhelést - meredekség, extrém időjárási körülményeknek való kitettség, stb.

*Kapcsolódó intézkedések: IE 1.1, IE1.2, IK 1.3*

**2. Gyalogolhatóság**

Az utak teljeskörűen hozzáférhetőek az eltérő igényű, heterogén felhasználói csoportoknak is. Könnyen használhatóak bárki számára, a társas-csoportos használatot is lehetővé teszik. Nincs gyengepontjuk, teljes hosszukban hozzáférhetőek.

*Kapcsolódó intézkedések: IE 1.1, IE1.2, IE 1.3, IE 2.1, IE 2.2*

**3. Felismerhetőség**

Az út kialakítása segíti a környezet jobb megértését és értelmezését: a gyalogosoktól - és más közlekedőktől! - elvárt viselkedés mellett a városlakó számára is egyértelmű, mire számíthat a környezetétől. Segíti a tájékozódást, a megfelelő útvonalak kiválasztását, mind gyaloglás megkezdése előtt, mind közben, segít megismerni, mi érhető el a környéken gyalogosan.

*Kapcsolódó intézkedések: K 1.2, IE 2.1, IK 1.1, IK 1.2, IK 2.1*

#### **4. Biztonság**

Az utak a gyalogosok számára közlekedés szempontjából biztonságosak, kialakításuk és környezetbe való integrációjuk óvja a gyalogosok egészségét és szociális értelemben is biztonságos környezetet nyújtanak. A felületek esésbiztosak, nincsenek mozgást akadályozó tárgyak.

*Kapcsolódó intézkedések: IE 1.1, IE1.2, IE 1.4, IE 2.1, IK 1.3, IK 2.1*

#### **5. Vonzóság**

Az utak kialakítása vonzóvá, kellemessé teszi a gyaloglást, gyaloglásra invitáló. A vonzó utakon gyorsabbnak tűnik a haladás, nagyobb távolságra is gyakrabban használják a városlakók.

*Kapcsolódó intézkedések: IE 2.2, IK 1.1, IK 1.2, IK 2.1*

Mind az öt szempontnak való megfelelés hozzájárul ahhoz, hogy **több** - a társadalom szélesebb köre, **gyakrabban** - rövid autós utak helyett, közösségi közlekedés kiegészítésére, rekreációs célból, helyi szolgáltatások eléréséhez és **többet** - nagyobb távolságokra gyalogoljanak.

Járdafejlesztési és akadálymentesítési program		IE 1.1
Intézkedés leírása	<p>A főváros területén a járdák, közterületek burkolt gyalogos felületei, a szegélyek komplex, akadálymentes felújítása (felület, szélesség, folytonosság, szegélykialakítások a tervezési útmutatóban foglaltaknak megfelelnek), valamint a hiányzó járdák kiépítése a főutak és gyűjtőutak mentén.</p> <p>Beavatkozási típusok műszaki tartalom szerint:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>0. Csak az előírt szélesség biztosítása szükséges, a felület jó állapotú (forgtech beavatkozással utépítés és felújítás nélkül, például parkolás szabályozásával)</li> <li>I. Egyszerű felújítás (csak a felület javítása, illetve akadálymentesség előírt követelményeihez szükséges elemek beépítése felületbe)</li> <li>II. Összetett felújítás (felület javításán túl az akadálymentesség előírt követelményeihez szükséges elemek beépítése, szegélyek süllyesztése, kisebb geometriai módosítások közműérintettség nélkül)</li> <li>III. Komplex felújítás (felület felújítása és akadálymentesség műszaki követelményeinek biztosítása mellett a megfelelő szélesség és geometria biztosításához a közművek és a zöld infrastruktúra is érintettek a beruházásban)</li> <li>IV. Új járda építése (a fentieken túl teljes keresztmetszet átrendezéssel járhat)</li> </ol> <p>Részben az útfelújítási program részeként javasolt végezni - azaz a felújítás foglalja magába a járdákat is! Az útfelújítási program mintájára javasolt felépíteni a fővárosi tulajdonú helyszínek előkészítését és megvalósítását, e mellett a kerületek ösztönzése is szükséges a saját tulajdonú járdák felújítására. A helyi lakóutcákban járdaépítés helyett forgalomcsillapítással és lakópihenő övezetek bevezetésével javasolt kezelni a járdahiányt, míg fő és gyűjtőutak esetén törekedni kell arra, hogy mindkét oldalon legyen kellő szélességű járda kiépítve.</p>	
Célok	<p><b>biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• senki ne haljon meg és ne sérüljön meg gyaloglás közben, ne kerüljön olyan helyzetbe, hogy gyaloglás közben veszélyeztetnie kell saját vagy mások testi épségét</li> </ul> <p><b>javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• a gyaloglás bármely céljához a közterületek mindenki számára hozzáférhetőek, elérhetőek legyenek, fizikai és mentális képességtől függetlenül</li> <li>• komplex akadálymentesség, egyetemes tervezés elvei érvényesüljenek a közterületeket is érintő beruházásoknál</li> <li>• 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</li> </ul> <p><b>nő az aktív és közösségi közlekedők aránya</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• közlekedési rendszer integrált része legyen a gyaloglás, ennek infrastruktúrája és információs rendszere</li> <li>• a közösségi közlekedésre való rágyaloglás útvonalai és az átszállások legyenek kényelmesek és vonzóak</li> <li>• többen válasszák a gyaloglást a rövid autós utak helyett</li> </ul>	
Megvalósítás ütemei	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hiányok feltérképezése gyűjtőutak és főutak mentén</li> <li>2. Állapotfelmérés és szakmai szempontrendszer alapján prioritási lista</li> <li>3. Finanszírozási modell felállítása, hogy programszerűen megvalósulhasson tulajdonostól függetlenül</li> <li>4. Előkészítés (tervezési csomagok: egyszerű felújítás (csak a felület javítása), összetett felújítás (felület javításán túl szegélyek is érintettek), komplex felújítás (felület, szegélyek mellett közmű és zöldinfra érintettség), új járda építése (teljes keresztmetszet átrendezéssel járhat)</li> <li>5. Megvalósítás</li> <li>6. Kommunikáció a megvalósításról a felhasználók számára, eredményességi mutatók bemutatása a döntéshozók számára</li> </ol>	

Fontosabb előfeltételek	Humán és pénzügyi erőforrás rendelkezésre állása Fővárosi és kerületi közös egyetértés szükséges a programban és annak finanszírozásában
Előny	Megvalósul a teljeskörű akadálymentesség a városban, a gyaloglás számára dedikált felületek minősége és biztonságossága javul, mennyisége nő, rövid távokra kényelmesebb lesz gyalogolni, így többen választják azt, jobban hozzáférhető lesz a közösségi közlekedési hálózat.
Kockázatok	A felújítandó felületek és a hiányok egy része kerületi tulajdonú terület, a kerületek aktív bevonása nélkül nem megvalósítható a program. Lassú folyamat, nincs "taktikai" szakasza. Sűrű védett beépítés, domborzat és nyíltvízi csapadékelvezetés nehezítheti a tervezést és végrehajtást.
Indikátorok	<b>Célok:</b> <b>2050-re</b> a fővárosi járdahálózat teljeskörűen, akadálymentesen megújul (km), <b>2050-re</b> a főutak és gyűjtőutak mentén a járdahiányok felszámolása (km) <b>Éves vállalás: évi 50 km járda megújul, kiépül</b> a fenti öt műszaki kategóriában <b>Eredményindikátorok:</b> E1. Megújított vagy újonnan épített járdák hossza – km/év E7. Új vagy megújított gyalogos műtárgyak (hidak, alul-/felüljárók, lépcsők) száma vagy hossza – db/km/év E10. Beavatkozásokkal javított hálózati lefedettség - % E13. Fejlesztett infrastruktúra által érintett helyi lakosok száma – fő/év E14. Gyalogos térarány a közterületi keresztmetszetben (azaz a közterület gyalogos használatra dedikált felületeinek aránya) % változás / adott projekt <b>Hatásindikátorok:</b> H5. Gyaloglás részaránya a közlekedésben (modal split) - %/év H6 Gyalogosforgalom nagysága (a gyalogos főhálózat konkrét helyszínein rendszeresen mérve) – fő/nap H10. Rövid (helyettesíthető) autós utak aránya – % H11. Nem utazás céljából rendszeresen (legalább heti 3 alkalommal) gyalogló lakosság aránya H15. Parkoló gépjárművek száma közterületen adott útszakaszon vagy helyszínen – db H16. Gépjármű-forgalom nagysága adott útszakaszon vagy helyszínen – jármű/nap H17. Lakossági elégedettség rendszeres mérése a közterületek kialakításával és a közterületek használatához kötődő biztonságérzettel kapcsolatban (elégedettek aránya) - %/év <b>Komplex mutató:</b> Gyalogolhatósági index
Megvalósítás időtartama/ időtávja	2027 Q1 – 2028 Q4 Járdafelületek állapotfelmérése (Karesz) helyi utcákban 2026 Q4 – 2027 Q1 Hiányzó járdaszakaszok beazonosítása, megvalósítás besorolása (komplex útfelújítási program keretében, vagy önálló járdaépítési program keretében) 2027 Q4 Priorizált felújítási lista előállítás (állapotfelmérés kiértékelése és szakmai szempontrendszer alapján konkrét utcaszakaszok prioritizálása, folyamatos feladatként) 2028 Q1 – 2045 Q4 Előkészítés (folyamatos) 2029 Q2 – 2050 Q4 Megvalósítás (folyamatos)
Becsült költség	<b>javasolt évi 10 Mrd Ft fővárosi kerettel indítani</b> , ebből az elején több megy előkészítésre, majd ütemezetten előkészítés és megvalósítás 10-90 % arányban. A kerületekkel érdemes megállapodni 1+1 km programban, vagy célzott pályázati programmal ösztökélni őket.
Lehetséges finanszírozási forrás	Elsősorban fővárosi és kerületi források
Területi hatály	Teljes Budapest területe, hiányok pótlása elsősorban gyűjtőutak és főutak mentén.
Térkép megjelölése	térkép, főút/gyűjtőút hiányokról, plusz walkability index

Elsődleges felelős	BFFH Városüzemeltetés, Kerületek (tulajdonos), BKK, BK, kerületi kezelők
Egyéb közreműködők	BKM Csatornázási művek, BDK, Főkert
Kapcsolódó intézkedések és ágazati stratégiák	Városból Otthon, BMT, KBS, KHT IE_1.2 Biztonságos és akadálymentes gyalogátkelő program IE_1.3 Közösségi közlekedési megálló akadálymentesítése IE 2.1 Biztonságos intézményi környezetek program
Az intézkedés célcsoportja	Városhasználók, gyalog közlekedők (kiemelten az idős korosztály, látássérült emberek, kisgyerekekkel közlekedők, mozgásukban korlátozott emberek)

## Biztonságos és akadálymentes gyalogátkelő program

IE 1.2

Intézkedés leírása	Meglévő gyalogátkelők és gyalogos átvezetések felülvizsgálata és új zebra program megvalósítása. A meglévő gyalogátkelőhelyek korszerűsítése gyalogos közlekedés, közlekedésbiztonság és közbiztonság, hozzáférhetőség szempontjából, a főutak és gyűjtőutak mentén az átkelési lehetőségek számának ellenőrzése és szükség szerinti sűrítése, hiányzó gyalogátkelők és gyalogos átvezetések létesítése.
Célok	<p><b>biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>senki ne haljon meg és ne sérüljön meg gyaloglás közben, ne kerüljön olyan helyzetbe, hogy gyaloglás közben veszélyeztetnie kell saját vagy mások testi épségét</li> </ul> <p><b>javul a közbiztonság Budapest közterületein és közlekedési csomópontjaiban</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> </ul> <p><b>javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a gyaloglás bármely céljához a közterületek mindenki számára hozzáférhetőek, elérhetőek legyenek, fizikai és mentális képességtől függetlenül</li> <li>komplex akadálymentesség, egyetemes tervezés elvei érvényesüljenek a közterületeket is érintő beruházásoknál</li> <li>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</li> </ul> <p><b>nő az aktív és közösségi közlekedők aránya</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>közlekedési rendszer integrált része legyen a gyaloglás, ennek infrastruktúrája és információs rendszere</li> <li>a közösségi közlekedésre való rágyalogás útvonalai és az átszállások legyenek kényelmesek és vonzóak</li> <li>többen válasszák a gyaloglást a rövid autós utak helyett</li> </ul> <p><b>a városban gyalogosan közlekedni egyben élmény</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>legyen gyaloglás központú a város, annak minél több szolgáltatása erre a logikára épüljön (közintézmények, kereskedelem, szolgáltatások, turizmus)</li> </ul>
Megvalósítás ütemei	<ol style="list-style-type: none"> <li>Hiányok feltérképezése (folyamatos: kiindulás az eddig összeállt hiányzó helyszínek listája)</li> <li>Közlekedésbiztonsági és hozzáférhetőségi „audit” és szakmai szempontrendszer alapján prioritási lista</li> <li>Finanszírozási modell felállítása, hogy programszerűen megvalósulhasson az érintett közterület tulajdonostól függetlenül, éves helyszínlisták összeállítása a finanszírozási keretek függvényében (első években jelen kapacitással reálisan fővárosi kivitelezésben 50 db helyszín reális)</li> </ol> <p><b>Helyszínenként</b></p>

	<p>4. Előkészítés</p> <p>5. Megvalósítás</p> <p>6. Kommunikáció a megvalósításról a felhasználók számára, eredményességi mutatók bemutatása a döntéshozók számára</p>
Fontosabb előfeltételek	Humán és pénzügyi erőforrás rendelkezésre állása a feladat végrehajtásához Fővárosi és kerületi közös egyetértés szükséges a programban és annak finanszírozásában
Előny	Megvalósul a teljeskörű akadálymentesség a városban, biztonságosabbá válik az átkelés az utakon, (kevesebb gyalogosgázolás az utakon) a gyakoribb gyalogos átvezetés jobb szolgáltatáseloszlást és kiegyensúlyozottabb gyalogos forgalmat eredményez a sűrűbb városi területeken, jobban hozzáférhető lesz a közösségi közlekedési hálózat.
Kockázatok	A közösségi közlekedés "lassításával" járhat egyes főútvonalakon és gyűjtőutakon a gyalogos keresztezési igények megfelelő kialakítása. A szabályozási keretek nem teszik mindenhol lehetővé gyalogátkelők kialakítását ott, ahol nagy lenne az igény az átvezetések kialakítására.
Indikátorok	<p><b>Célok:</b> Minden gyalogátkelő teljeskörűen akadálymentes <b>2050-re</b>, tervezési útmutató szerint Jelenleg hiányzó gyalogátkelők és gyalogos átvezetések kiépülnek <b>2050-re</b> <b>Éves cél: Évi 50 db gyalogátkelő és gyalogos átvezetés korszerűsödik és megépül</b></p> <p><b>Eredményindikátorok:</b> E2. Megújított vagy újonnan kialakított gyalogátkelők száma – db/év E10. Beavatkozásokkal javított hálózati lefedettség - % E13. Fejlesztett infrastruktúra által érintett helyi lakosok száma – fő/év</p> <p><b>Hatásindikátorok:</b> H1. Súlyos (8 napon túl gyógyuló) és halálos gyalogos balesetek száma – db/év H3. Gyalogátkelő területén bekövetkező gyalogos balesetek száma – db/év H5. Gyaloglás részaránya a közlekedésben (modal split) - %/év H6 Gyalogosforgalom nagysága (a gyalogos főhálózat konkrét helyszínein rendszeresen mérve) – fő/nap H10. Rövid (helyettesíthető) autós utak aránya – % H11. Nem utazás céljából rendszeresen (legalább heti 3 alkalommal) gyalogló lakosság aránya H17. Lakossági elégedettség rendszeres mérése a közterületek kialakításával és a közterületek használatához kötődő biztonságérzettel kapcsolatban (elégedettek aránya) - %/év</p> <p><b>Komplex mutató:</b> Gyalogolhatósági index</p>
Megvalósítás időtartama/ időtávja	<p>2026 Q1 – 2027 Q2 gyalogátkelő hiányok felmérése, gyalogátkelő akadálymentesség vizsgálata, baleseti audit</p> <p>2027 Q3 – priorizált lista felállítása</p> <p>2027 Q3 – 2045 – előkészítés (folyamatos)</p> <p>2029 Q1 – 2050 – megvalósítás (folyamatos)</p>
Becsült költség	<b>javasolt évi 2 Mrd Ft fővárosi kerettel indítani (kb 50 helyszín évente)</b> , ebből az elején több menne előkészítésre, majd ütemezetten előkészítés és megvalósítás 10-90 % arányban. A kerületekkel érdemes megállapodni 1+1 gyalogátkelőhely programban.
Lehetséges finanszírozási forrás	Elsősorban fővárosi és kerületi források
Területi hatály	Teljes Budapest területe
Térkép megjelölése	Hiányzó/nem megfelelően kialakított gyalogátkelők térképe

Elsődleges felelős	BFFH Városüzemeltetési Főosztály, Kerületek (tulajdonos), BKK, BK, kerületi kezelők
Egyéb közreműködők	BDK, BKM
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	Városból Otthon, BMT, KBS, KHT IE_1.1 Járdafejlesztési és akadálymentesítési program IE_1.3 Közösségi közlekedési megállók akadálymentesítése IE_1.4 Balesetveszélyes csomópontok felszámolása IE 2.1 Biztonságos intézményi környezetek program
Az intézkedés célcsoportja	Városhasználók, gyalog közlekedők (kiemelten az idős korosztály, látássérült emberek, kisgyerekekkel közlekedők, mozgásukban korlátozott emberek)

## Közösségi közlekedési megállók akadálymentesítése program

IE 1.3

Intézkedés leírása	A közösségi közlekedést kiszolgáló megállók és peronok teljeskörű akadálymentesítésének programja, azon helyszíneké, melyek más fejlesztési beruházásban nem érintettek. Egy megálló átépítésekor azon járdák felújítását és előírásoknak megfelelő kialakítását is magába foglalja, amelyek tartalmazzák magát a megállót, valamint a buszmegálló közelében lévő gyalogátkelő biztonságos és akadálymentes kialakítását is. Utasvárók elhelyezésének vizsgálata is a feladat része. A műszaki kialakításra a BKK megállókra vonatkozó tervezési útmutatójában foglaltak érvényesek.
Célok	<b>javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>a gyaloglás bármely céljához a közterületek mindenki számára hozzáférhetőek, elérhetőek legyenek, fizikai és mentális képességtől függetlenül</li> <li>komplex akadálymentesség, egyetemes tervezés elvei érvényesüljenek a közterületeket is érintő beruházásoknál</li> </ul> <b>nő az aktív és közösségi közlekedők aránya</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>a közösségi közlekedésre való rágyaloglás útvonalai és az átszállások legyenek kényelmesek és vonzóak</li> <li>a peronok, megállók teljeskörűen legyenek akadálymentesek, a járművek legyenek minél nagyobb arányban akadálymentesen használhatóak</li> </ul>
Megvalósítás ütemei	1. Megállók akadálymentességének felmérése 2. Prioritási lista felállítása 3. Előkészítés 4. Megvalósítás 5. Kommunikáció a megvalósításról a felhasználók számára, eredményességi mutatók bemutatása a döntéshozók számára
Fontosabb előfeltételek	Humán és pénzügyi erőforrás rendelkezésre állása (a fizikai felmérés nagyon erőforrásigényes feladat!!) Járműbeszerzéssel, valamint a járdafelújítással, gyalogátkelők fejlesztésével összehangoltan szükséges végezni BKK megállókra és peronokra vonatkozó tervezési útmutatójának frissítése
Előny	Megvalósul a teljeskörű akadálymentesség a városban, biztonságosabbá válik az átkelés az utakon, (kevesebb gyalogosgázolás az utakon) a gyakoribb gyalogos átvezetés jobb szolgáltatáseloszlást és kiegyensúlyozottabb gyalogos forgalmat eredményez a sűrűbb városi területeken, jobban hozzáférhető lesz a közösségi közlekedési hálózat

Kockázatok	A járművek közül nem lesz minden hozzáférhető. Új járművek beszerzése esetén az eltérő paraméterek miatt már akadálymentesített megállóknál is beavatkozás lehet szükséges Szükséges összehangolni a járdafejlesztéssel és a gyalogátkelők fejlesztésével- akadálymentes a megálló, de nem lehet eljutni odáig akadálymentesen
Indikátorok	Cél: Minden közösségi közlekedési megálló teljeskörűen hozzáférhető <b>2050-re</b> , tervezési útmutató szerint Éves cél: <b>Évi 150 db megálló korszerűsítése</b> <b>Eredményindikátorok:</b> E3. Akadálymentesített közösségi közlekedési megállók száma – db/év E13. Fejlesztett infrastruktúra által érintett helyi lakosok száma – fő/év <b>Hatásindikátorok:</b> H8. Közösségi közlekedés részaránya a közlekedésben (modal split) - %/év H17. Lakossági elégedettség rendszeres mérése a közterületek kialakításával és a közterületek használatához kötődő biztonságérzettel kapcsolatban (elégedettek aránya) - %/év H22. Mozgásukban korlátozott vagy látássérült utasok száma a közösségi közlekedésben (y bérlettel rendelkezők) – fő/év <b>Komplex mutató:</b> Gyalogolhatósági index
Megvalósítás időtartama/ időtávja	2025 Q3– 2026 Q1 villamosperonok felmérése 2026 Q2- 2027 Q4 busz és trolibusz megállók felmérése 2026 Q3 - villamosperonok prioritizált listája előáll 2027 Q1 – 2028 Q4 villamosperonok felújításának előkészítése 2028 Q1 – autóbusz és trolibusz megállók prioritizált listája előáll 2028 Q2 – 2045 Q4 buszmegállók felújításának előkészítése 2028 Q1 – 2050 megvalósítás (folyamatos)
Becsült költség	<b>javasolt évi 3 Mrd Ft fővárosi kerettel indítani</b> , ebből az elején több megy előkészítésre, majd ütemezetten előkészítés és megvalósítás 10-90 % arányban.
Lehetséges finanszírozási forrás	Elsősorban fővárosi forrás (esetleg EU-s program)
Területi hatály	Teljes Budapest területe
Térkép megjelölése	Akadálymentes megállók
Elsődleges felelős	BFFH Városüzemeltetés, BKK, BK, BKV
Egyéb közreműködők	BDK, BKM
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	Városhól Otthon, BMT, KBS IE 1.1 Járdafejlesztési és akadálymentesítési program IE 1.2 Biztonságos és akadálymentes gyalogátkelő program IE 2.1 Biztonságos intézményi környezetek program
Az intézkedés célcsoportja	Városhasználók (kiemelten az idős korosztály, látássérült emberek, kisgyerekekkel közlekedők, mozgásukban korlátozott emberek)

Balesetveszélyes csomópontok felszámolása program		IE 1.4
Intézkedés leírása	Baleseti góckutatás alapján kijelölt csomópontok, melyek jelentős gyalogos (és kerékpáros) baleseti gócpontok a városban. Ezeknek a csomópontoknak a KBS és a vonatkozó fővárosi tervezési útmutatók előírásai alapján szükséges áttervezése és átépítése, cél, hogy a gyalogosok elsőbbsége, az önmagát magyarázó kialakítás, és a legvédtelenebb közlekedők védelme megvalósuljon, az intézkedés hozzájárul a Vision Zero célkitűzéshez.	
Célok	<p><b>biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Budapesten a gyalogosok jelenlétét a közterületeken forgalmi viszonyoknak tekintjük, így elvárjuk az összes járművezetőtől és mikromobilitási eszközzel közlekedőtől, hogy a KRESZnek megfelelően a város útjain és utcáin a gyalog lévők jelenlétére számítsanak és kiemelt figyelmet fordítsanak a gyalog közlekedőkre</li> <li>senki ne haljon meg és ne sérüljön meg gyaloglás közben, ne kerüljön olyan helyzetbe, hogy gyaloglás közben veszélyeztetnie kell saját vagy mások testi épségét</li> </ul> <p><b>javul a közbiztonság Budapest közterületein és közlekedési csomópontjaiban</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> </ul> <p><b>javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>komplex akadálymentesség, egyetemes tervezés elvei érvényesüljenek a közterületeket is érintő beruházásoknál</li> </ul> <p><b>nő az aktív és közösségi közlekedők aránya</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>közlekedési rendszer integrált része legyen a gyaloglás, ennek infrastruktúrája és információs rendszere</li> </ul>	
Megvalósítás ütemei	<ol style="list-style-type: none"> <li>Baleseti góckutatás alapján helyszínek listája, annak prioritizálása</li> <li>Helyszínenként</li> <li>Az egyes helyszínek akadálymentes felmérése</li> <li>Forgalomtechnikai diszpozíciók összeállítása az egyes helyszínekre</li> <li>Előkészítés</li> <li>Szemléletformáló előkommunikáció az átépítés megkezdése előtt</li> <li>Taktikai elemkészletből megvalósítás</li> <li>Átépítés</li> <li>Kommunikáció a megvalósításról a felhasználók számára, eredményességi mutatók bemutatása a döntéshozók számára</li> </ol>	
Fontosabb előfeltételek	<p>Humán és pénzügyi erőforrás rendelkezésre állása</p> <p>Fővárosi és kerületi közös egyetértés szükséges a programban és annak finanszírozásában</p> <p>Taktikai eszközkészlet beszerzése</p>	
Előny	<p>Felszámolásra kerülnek a baleseti gócpont csomópontok, jobb és biztonságosabb gyalogos közlekedési kapcsolatok jönnek létre a csomópontokon keresztül,</p> <p>csökken a közlekedési balesetek száma,</p> <p>taktikai beavatkozásként gyorsan megvalósítható projektek a helyszínek többségén</p>	
Kockázatok	<p>A tartós kiépítés magas beruházási igénnyel járhat, ahol nagyobb átépítés szükséges (közvil, közmű érintettség)</p> <p>Felmérési, diszponálási szakasz erőforrás igényes feladat</p>	
Indikátorok	<p><b>Cél:</b></p> <p>A program részeként kiválasztott csomópontok átépülnek <b>2050-re</b></p> <p><b>Éves cél: Évi 10 db balesetveszélyes közlekedési csomópont átépül</b></p> <p><b>Eredményindikátorok:</b></p>	

	<p>E4. Átépitett balesetveszélyes csomópontok száma – db/év E13. Fejlesztett infrastruktúra által érintett helyi lakosok száma – fő/év</p> <p><b>Hatásindikátorok:</b> H1. Súlyos (8 napon túl gyógyuló) és halálos gyalogos balesetek száma – db/év H2. Éves audit alapján a kiemelten balesetveszélyes csomópontok száma - db/év H3. Gyalogátkelők területén bekövetkező gyalogos balesetek száma – db/év H5. Gyaloglás részaránya a közlekedésben (modal split) - %/év H7. Kerékpáros forgalom nagysága – %/év H10. Rövid (helyettesíthető) autós utak aránya – % H17. Lakossági elégedettség rendszeres mérése a közterületek kialakításával és a közterületek használatához kötődő biztonságérzettel kapcsolatban (elégedettek aránya) - %/év</p> <p><b>Komplex mutató:</b> Gyalogolhatósági index</p>
Megvalósítás időtartama/ időtávja	<p>2026 Q3-Q4 Beazonosított helyszínek pontosítása, közterületi lehatárolás, prioritizált lista felállítása 2027 – taktikai eszközkészlet beszerzése 2027 Q1 – 2028 Q4 -akadálymentes felmérések és forgalomtechnikai diszpozíciók meghatározása az egyes helyszínekre (folyamatos) 2027 Q3 – 2029 – tervezés (folyamatos) 2028 Q2 – 2040 – taktikai kialakítás (folyamatos) 2029 Q2 - 2050 – csomópontok átépítése (folyamatos)</p>
Becsült költség	<b>Helyszínenként eltérő büdzsé, jellemzően 5-15 mrd Ft közötti összeg</b>
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi és kerületi forrás
Területi hatály	Konkrét beavatkozási helyszínek térképe
Térkép megjelölése	baleseti gócpontok a városban
Elsődleges felelős	BFFH Városüzemeltetés, BKK, BK
Egyéb közreműködők	BDK, BKM, Kerületek
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	<p>Városhól Otthon, BMT, KBS, KHT, KFHT IE 1.2 Biztonságos és akadálymentes gyalogátkelő program IK 1.2 Főutak és gyűjtőutak komplex fejlesztése program IK 1.3 Hiányzó hálózati elemek létrehozása (hidak, átjárók, lépcsők)</p>
Az intézkedés célcsoportja	<p>Városhasználók közlekedési mód szerint Rendőrség Közlekedésbiztonsággal foglalkozó szakmai szervezetek FÖRI, kerületi rendészetek</p>

Egészséges utcák program		IK 1.1
Intézkedés leírása	A Főváros 2021-2027 között futó TOP+ Egészséges utcák pályázatának folytatása. Alapvetően lakóutcák teljeskörű megújítása az Egészséges utcák (Healthy Streets) módszertana szerint, az Egészséges Utcák Tudásközpont közreműködésével. Célja a közterületek akadálymentességének biztosítása, zöldítése, kellően széles gyalogos felületek kialakítása, pihenőfelületek biztosítása, forgalomcsillapítás, kerékpározás biztonságosabbá tétele, parkolás visszaszorítása a közterületekről.	
Célok	<p><b>biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>senki ne haljon meg és ne sérüljön meg gyaloglás közben, ne kerüljön olyan helyzetbe, hogy gyaloglás közben veszélyeztetnie kell saját vagy mások testi épségét</li> </ul> <p><b>javul a közbiztonság Budapest közterületein és közlekedési csomópontjaiban</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> </ul> <p><b>javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a gyaloglás bármely céljához a közterületek mindenki számára hozzáférhetőek, elérhetőek legyenek, fizikai és mentális képességtől függetlenül</li> <li>komplex akadálymentesség, egyetemes tervezés elvei érvényesüljenek a közterületeket is érintő beruházásoknál</li> </ul> <p><b>nő az aktív és közösségi közlekedők aránya</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>közlekedési rendszer integrált része legyen a gyaloglás, ennek infrastruktúrája és információs rendszere</li> <li>többen válasszák a gyaloglást a rövid autós utak helyett</li> </ul> <p><b>kényelmesebb és komfortosabb közterek jönnek létre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>legyen mód megpihenni, ivóvízhez jutni a kiemelt gyalogos és rekreációs útvonalakon</li> <li>klímaadaptív, emberléptékű közterület hálózat jöjjön létre, a közterületek megújítása legyen Budapest szerte következetes ebben, ennek lehet eszköze az Egészséges utcák fővárosi szintű programja emelése</li> </ul> <p><b>a városban gyalogosan közlekedni egyben élmény</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a gyalogos közterületeink a közlekedési célok mellett a közösségépítési célokat és társas kapcsolatokat ápolását is tegyék lehetővé</li> <li>legyen gyaloglás központú a város, annak minél több szolgáltatása erre a logikára épüljön (közintézmények, kereskedelem, szolgáltatások, turizmus)</li> <li>többszintű köztérhálózat alakuljon ki: a budapesti léptékű és turisztikailag releváns reprezentatív terek mellett kapjon hangsúlyt a kerületek, városrészek, szomszédságok közterületeinek fejlesztése</li> <li>a gyaloglás legyen a napi szükséges, egészségmegőrző fizikai aktivitás szerves része, elsődleges eszköze</li> </ul>	
Megvalósítás ütemei	<ol style="list-style-type: none"> <li>Pályázati és finanszírozási modell felállítás</li> <li>Pályázat kiírás, tervszűrik lefolytatása</li> <li>Tervezés</li> <li>Megvalósítás</li> <li>Intézményi és lakossági kommunikáció - kommunikáció a megvalósításról és szemléletformálás a felhasználók számára, eredményességi mutatók bemutatása és szemléletformálás a döntéshozók számára</li> </ol>	
Fontosabb előfeltételek	<p>Humán és pénzügyi erőforrás rendelkezésre állása (<b>Városmegújítási keretprogram Közterületi lábának része</b>)</p> <p>Ágazati hálózati tervek rendelkezésre állnak (közlekedés, zöld és kék infrastruktúra)</p> <p><b>Kerület elkészíti gyalogos hálózati tervét + Ziffa + helyi kerékpárhálózat</b></p>	

Előny	A programban komplexen kezelhető a lakóutcák megújítása, azok teljes keresztmetszetében, javul a lakóutcák mikroklímája, csökken a szennyezésnek kitettség a lakóhelyek környezetében, helyi szolgáltatások láthatóságát és elérhetőségét javítja, helyi közösség számára biztonságos tér jön létre a társas interakciókra, a lakóhelyhez közvetlenül kapcsolódva
Kockázatok	Jelentős közmű érintettséggel járhat egyes helyszínek esetében Magas beruházási forrás igény
Indikátorok	<p>Cél: A pályázat folyamán nyertes utcák megújulnak <b>2050-re</b> <b>Éves vállalás: évi 5-8 db lakóutca megújul</b></p> <p><b>Eredményindikátorok:</b> E1. Megújított vagy újonnan épített járdák hossza – km/év E5. Megújított lakóutcák hossza – km/év E11. Létesített vagy megújított zöldfelület nagysága – m<sup>2</sup>/év E12. Telepített fák száma gyalogos főhálózaton, illetve helyi lakóutcában – db/év E13. Fejlesztett infrastruktúra által érintett helyi lakosok száma – fő/év E14. Gyalogos térarány a közterületi keresztmetszetben (azaz a közterület gyalogos használatra dedikált felületeinek aránya) % változás / adott projekt</p> <p><b>Hatásindikátorok:</b> H5. Gyaloglás részaránya a közlekedésben (modal split) - %/év H6 Gyalogforgalom nagysága (a gyalogos főhálózat konkrét helyszínein rendszeresen mérve) – fő/nap H7. Kerékpáros forgalom nagysága – %/év H10. Rövid (helyettesíthető) autós utak aránya – % H11. Nem utazás céljából rendszeresen (legalább heti 3 alkalommal) gyalogló lakosság aránya H12. Levegőszennyezési koncentráció változása – % H13. Környezeti zajterhelés változása – dB H14. Városi hőszigetelés mértéke – °C / index H15. Parkoló gépjárművek száma közterületen adott útszakaszon vagy helyszínen – db H16. Gépjármű-forgalom nagysága adott útszakaszon vagy helyszínen – jármű/nap H17. Lakossági elégedettség rendszeres mérése a közterületek kialakításával és a közterületek használatához kötődő biztonságérzettel kapcsolatban (elégedettek aránya) - %/év H18. Közbiztonsági események (bűncselekmények) száma a fejlesztési területeken – db/év H19. Helyi (adott közterülethez vagy helyszínhez kapcsolódó) kereskedelmi és szolgáltatási egységek száma – db H20. Helyi (adott közterülethez vagy helyszínhez kapcsolódó) kereskedelmi és szolgáltatási egységek bevétele – Ft</p> <p><b>Komplex mutató:</b> Gyalogolhatósági index</p>
Megvalósítás időtartama/ időtávja	2026 Q2 – 2027 Q3 Pályázati és finanszírozási modell felállítás 2027 Q4 – 2035 – pályázat kiírása (éves keretek?) 2028 – 2035 tervszűrik, tervezéstámogatás (folyamatos) 2029 – 2050 nyertes pályaművek tervezési feladatai és megvalósítása (folyamatos)
Becsült költség	A TOP+ pályázatból kiindulva bruttó 30 Mrd Ft 23 utca teljes keresztmetszetű átalakítását finanszírozza <b>Hosszú távú programként évi 10-15 Mrd Ftos keret javasolt</b>
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi forrás, EU-s pályázati pénzek
Területi hatály	Teljes Budapest területén lakóutcák
Térkép megjelölése	Megvalósult (folyamatban lévő) egészséges utcák térképe

Elsődleges felelős	BFFH
Egyéb közreműködők	BDK, BKM, BK, BKK
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	Városból Otthon, BMT, KBS, KHT, KFHT Radó Dezső terv / zöldinfrastruktúra hálózati terv IE 2.1 Biztonságos intézményi környezetek program K_1.2 Egységes gyalogos információs rendszer létrehozása – GYERE (Gyalogos Eligazító Rendszer)
Intézkedés célcsoportja	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Intézményrendszeren belül tervezési, fejlesztési és üzemeltetési területen dolgozó döntéshozók, szakértők</li><li>2. Kerületi döntéshozók, szakértők</li><li>3. Civil szervezetek</li><li>4. Lakosság</li></ol>

## Főutak és gyűjtőutak komplex gyalogos fejlesztése program

IK 1.2

Intézkedés  
leírása

A Gyalogos Főhálózati tervben gyalogos tengelyként kijelölt, elsősorban főutak és gyűjtőutak komplex fejlesztése, ami a gyaloglás komfortját, biztonságosságát növeli, a gyalogláson túl a közteréneken való minőségi időtöltést segíti.

Része a burkolatok egységes rendszerben való megújítása, a megfelelően széles járdafelületek kialakítása gyalogos közlekedés és időtöltés számára, akadálymentesség műszaki követelményeinek teljesítése, fasorok fejlesztése, megújítása és új fasorok telepítése, a megpihenés bútorai és vízelemek (ivókút, szökőkút) létrehozása, az autóforgalom közúthálózati szerepnek megfelelő csillapítása, zaj és légszennyezési hatásának csökkentése, a gyalogos keresztezések sűrítése és biztonságossá tétele, a közvilágítás korszerűsítése, esővízmegtartás rendszerének kiépítése, a mellékutcák torkolatának biztonságossá tétele.

A programot össze kell hangolni az útfelújítási programmal, annak részeként is végrehajtható, de önálló közterületfejlesztési beruházásként is megvalósítható egy-egy eleme.

Célok

**biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken**

- senki ne haljon meg és ne sérüljön meg gyaloglás közben, ne kerüljön olyan helyzetbe, hogy gyaloglás közben veszélyeztetnie kell saját vagy mások testi épségét

**javul a közbiztonság Budapest közterületein**

- 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)

**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

**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
- többen válasszák a gyaloglást a rövid autós utak helyett

**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 (Dunapart mint köztér és rekreációs tér, mesterséges vízelemek a nagyobb tereken)
- legyen mód megpihenni, ivóvízhez jutni a kiemelt gyalogos és rekreációs útvonalakon

**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 (közparkok, közintézmények, kereskedelem, szolgáltatások, turizmus)

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• többszintű köztérhálózat alakuljon ki: a budapesti léptékű és turisztikailag releváns reprezentatív terek mellett kapjon hangsúlyt a kerületek, városrészek, szomszédságok közterületeinek fejlesztése</li> <li>• a gyaloglás legyen a napi szükséges, egészségmegőrző fizikai aktivitás szerves része, elsődleges eszköze</li> </ul>
Megvalósítás ütemei	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tengelyek beazonosítása</li> <li>2. Állapotfelmérés, prioritizálás, útfelújítási programmal való összhang vizsgálata</li> <li>3. Partnerség az érintett kerületi önkormányzatokkal</li> <li>4. Érintett lakosok és szervezetek bevonása: részvételi tervezés, igényfelmérés</li> <li>4. Műszaki tartalom meghatározása, szakaszhatárok</li> <li>5. Előkészítés</li> <li>6. Megvalósítás</li> <li>7. Kommunikáció a megvalósításról a felhasználók számára, eredményességi mutatók bemutatása a döntéshozók számára</li> </ol>
Fontosabb előfeltételek	<p>Forrás rendelkezésre állása</p> <p>Ágazati hálózati tervek (közlekedés, kék-zöld infra, közművek) rendelkezésre állnak</p> <p>Elfogadott településtervezés, ennek megfelelően módosított KÉSZ-ek</p>
Előny/hatás	<p>Motorizált közlekedés környezeti káros hatásai csökkennek</p> <p>Megújuló környezet pozitívan hat a helyi vállalkozásokra</p> <p>A közterek mikroklimatikus viszonyai javulnak</p>
Kockázat	<p>Magas beruházási forrás igény,</p> <p>közművek a tengelyen túl is hozhatnak beavatkozási igényt,</p> <p>gyakori gyalogos átvezetések visszahatnak a felszíni közösségi közlekedés sebességére</p> <p>Párhuzamosan végzett nagyfelújítások hatása a városra</p>
Indikátorok	<p>Cél:</p> <p>A gyalogos főhálózati terv fő és gyűjtőútjai <b>2050-re megújulnak</b></p> <p><b>Éves vállalás: évi 5db lakóutca megújul</b></p> <p><b>Eredményindikátorok:</b></p> <p>E1. Megújított vagy újonnan épített járdák hossza – km/év</p> <p>E6. Megújított fő- és gyűjtőutak hossza – km/év</p> <p>E7. Új vagy megújított gyalogos műtárgyak (hidak, alul-/felüljárók, lépcsők) száma vagy hossza – db/km/év</p> <p>E11. Létesített vagy megújított zöldfelület nagysága – m<sup>2</sup>/év</p> <p>E12. Telepített fák száma gyalogos főhálózaton, illetve helyi lakóutcában – db/év</p> <p>E13. Fejlesztett infrastruktúra által érintett helyi lakosok száma – fő/év</p> <p>E14. Gyalogos térarány a közterületi keresztmetszetben (azaz a közterület gyalogos használatra dedikált felületeinek aránya) % változás / adott projekt</p> <p><b>Hatásindikátorok:</b></p> <p>H5. Gyaloglás részaránya a közlekedésben (modal split) - %/év</p> <p>H6. Gyalogosforgalom nagysága (a gyalogos főhálózat konkrét helyszínein rendszeresen mérve) – fő/nap</p> <p>H7. Kerékpáros forgalom nagysága – %/év</p> <p>H10. Rövid (helyettesíthető) autós utak aránya – %</p> <p>H11. Nem utazás céljából rendszeresen (legalább heti 3 alkalommal) gyalogló lakosság aránya</p> <p>H12. Levegőszennyezési koncentráció változása – %</p> <p>H13. Környezeti zajterhelés változása – dB</p> <p>H14. Városi hőszigetelés mértéke – °C / index</p> <p>H15. Parkoló gépjárművek száma közterületen adott útszakaszon vagy helyszínen – db</p> <p>H16. Gépjármű-forgalom nagysága adott útszakaszon vagy helyszínen – jármű/nap</p> <p>H17. Lakossági elégedettség rendszeres mérése a közterületek kialakításával és a közterületek használatához kötődő biztonságérzettel kapcsolatban (elégedettek aránya) - %/év</p>

	<p>H18. Közbiztonsági események (bűncselekmények) száma a fejlesztési területeken – db/év</p> <p>H19. Helyi (adott közterülethez vagy helyszínhez kapcsolódó) kereskedelmi és szolgáltatási egységek száma – db</p> <p>H20. Helyi (adott közterülethez vagy helyszínhez kapcsolódó) kereskedelmi és szolgáltatási egységek bevétele – Ft</p> <p><b>Komplex mutató:</b> Gyalogolhatósági index</p>
Megvalósítás időtartama/ időtávja	<p>Több futó beruházás ebbe a kategóriába esik: Nagykörút, Kossuth-Rákóczi tengely, Pesti alsó rakpart ütemei</p> <p>2026 Q4 Bevezető kampány (gyaloglás, mint rekreáció, célcsoportokra lőve)</p> <p>2027 Q1-Q2 partnerségi terv, és partner szervezetek bevonása</p> <p>2027 Q2-2028 Q4 Tematikus útvonalak és programok szervezése partnerekkel, lakossági igények felmérése</p> <p>Helyszínenként</p> <p>2027 Q2 – 2029 Q4 - műszaki diszpozíciók készítése az egyes helyszínekre (folyamatos)</p> <p>2028 -2045 – előkészítés - tervezési közbeszerzés, majd tervezések (folyamatos)</p> <p>2030 – 2050 - megvalósítás (2030-at megelőzően a jelenleg előkészítés alatt álló projektek építése zajlik, eu-s forrásból)</p>
Becsült költség	Az előkészítésre javasolt éves 2-3 Mrd Ft kerettel számolni, a megvalósítás projektenként 5-25 mrd is lehet a terület nagyságától és a beavatkozás mértékétől függően
Lehetséges finanszírozási forrás	Főváros allokál rá forrást, és bevonja a kerületeket is Következő EU-s programozás forrásai – közterületmegújítás Állami forrás
Területi hatály	Teljes Budapest területe érintett
Térkép megjelölése	Gyalogos tengelyek térképe
Elsődleges felelős	BFFH, BKK, BKM Főkeret, Kerületek
Egyéb közreműködők	BKM közművek, BK
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	<p>Városból Otthon, BMT, KBS, KFHT stb</p> <p>Útfelújítási program</p> <p>Radó Dezső terv / zöldinfrastruktúra hálózati terv</p> <p>IE 1.4 Balesetveszélyes csomópontok felszámolása program</p> <p>IK 1.3 Hiányzó hálózati elemek létrehozása (hidak, átjárók, lépcsők)</p> <p>K_1.2 Egységes gyalogos információs rendszer létrehozása – GYERE (Gyalogos Eligazító Rendszer)</p>
Az intézkedés célcsoportja	<p>Városhasználók:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>közlekedési mód szerint – kiemelten a gyalogosok (azon belül is az idősek, korosztály, látássérült emberek, kisgyerekekkel közlekedők, mozgásukban korlátozott emberek)</li> <li>Akik a köztereket nem közlekedési céllal, hanem időtöltési céllal veszik igénybe</li> </ol>

Hiányzó hálózati kapcsolatok infrastruktúra elemeinek létrehozása		IK 1.3
Intézkedés leírása	A hálózati terv alapján a meglévő zárványterületeken, egyéb fizikai akadályokon - elzárt ipari és gazdasági területek, zöldterületek, patak és folyó, domborzat, vasútvonal, nagyforgalmú utak (autópálya bevezető, térségi jelentőségű ÚT) - való, általában önálló műtárgyként megvalósuló átvezetések létrehozása, vagy hiányzó közterület, út kiépítése. Cél ezeknek a területeknek az elvágó hatásának csökkentése, átjárhatóvá tétele akadálymentesen.	
Célok	<p><b>biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>senki ne haljon meg és ne sérüljön meg gyaloglás közben, ne kerüljön olyan helyzetbe, hogy gyaloglás közben veszélyeztetnie kell saját vagy mások testi épségét</li> </ul> <p><b>javul a közbiztonság Budapest közterületein</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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</li> </ul> <p><b>javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>komplex akadálymentesség, egyetemes tervezés elvei érvényesüljenek a közterületeket is érintő beruházásoknál (hivatkozással az elfogadott irányelvekre, illetve a hiányzó irányelvek kidolgozása)</li> <li>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</li> </ul> <p><b>nő az aktív és közösségi közlekedők aránya</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>közlekedési rendszer integrált része legyen a gyaloglás, ennek infrastruktúrája és információs rendszere</li> <li>többen válasszák a gyaloglást a rövid autós utak helyett</li> </ul>	
Megvalósítás ütemei	<ol style="list-style-type: none"> <li>Hiányok feltárása a fővárosi településtervezés, kerületi szabályozási tervek és ágazati stratégiák alapján</li> <li>Helyszínek prioritizálása, az egyes helyszíneken szükséges műszaki beavatkozások meghatározása</li> <li>Tanulmánytervek készítése prioritási sorrendben (folyamatos)</li> <li>Előkészítés (folyamatos)</li> <li>Megvalósítás (folyamatos)</li> <li>Kommunikáció a megvalósításról a felhasználók számára, eredményességi mutatók bemutatása a döntéshozók számára</li> </ol>	
Fontosabb előfeltételek	<p>Forrás rendelkezésre állása</p> <p>Elfogadott településtervezés és fővárosi városfejlesztési stratégia, elfogadott kerületi szabályozási tervek</p> <p>Ágazati hálózati tervek és stratégiák</p>	
Előny/hatás	<p>Zárványterületek feltárása, helyzetbe hozása, mint fejlesztési területek,</p> <p>Hiányzó legrövidebb gyalogos utak létrejönnek,</p> <p>Elvágó hatás csökkentése a városban</p> <p>TRSZ-ek elemei lehetnek, előre tájékozódhatnak a potenciális ingatlanfejlesztők</p>	
Kockázat	<p>Költséges infrastrukturális beavatkozások,</p> <p>területi kisajátítással is járhat</p>	

Indikátorok	<p>Cél: A legfontosabb hiányzó gyalogos műtárgyak <b>2050-re megújulnak</b> <b>Éves vállalás: évi 1-3 db gyalogos műtárgy megépül</b></p> <p><b>Eredményindikátorok:</b> E1. Megújított vagy újonnan épített járdák hossza – km/év E7. Új vagy megújított gyalogos műtárgyak (hidak, alul-/felüljárók, lépcsők) száma vagy hossza – db/km/év E10. Beavatkozásokkal javított gyalogos hálózati lefedettség növekménye – % vagy km E13. Fejlesztett infrastruktúra által érintett helyi lakosok száma – fő/év E14. Gyalogos térarány a közterületi keresztmetszetben (azaz a közterület gyalogos használatra dedikált felületeinek aránya) % változás / adott projekt</p> <p><b>Hatásindikátorok:</b> H1. Súlyos (8 napon túl gyógyuló) és halálos gyalogos balesetek száma – db/év H5. Gyaloglás részaránya a közlekedésben (modal split) - %/év H6 Gyalogosforgalom nagysága (a gyalogos főhálózat konkrét helyszínein rendszeresen mérve) – fő/nap H7. Kerékpáros forgalom nagysága – %/év H10. Rövid (helyettesíthető) autós utak aránya – % H11. Nem utazás céljából rendszeresen (legalább heti 3 alkalommal) gyalogló lakosság aránya H17. Lakossági elégedettség rendszeres mérése a közterületek kialakításával és a közterületek használatához kötődő biztonságérzettel kapcsolatban (elégedettek aránya) - %/év H21. Látogatók száma kiemelt gyalogos közterületeken – fő/év</p> <p><b>Komplex mutató:</b> Gyalogolhatósági index</p>
Megvalósítás időtartama/ időtávja	<p>2026 Q3 - 2027 Q4 Hiányok feltárása, fővárosi településtervezés és ágazati stratégiák alapján, valamint a 2026 év végéig elkészülő kerületi szabályozási tervek alapján</p> <p>2028 - helyszínek prioritizálása, az egyes helyszíneken szükséges műszaki beavatkozások meghatározása</p> <p>2029 - tanulmánytervek készítése (folyamatos)</p> <p>2031 - 2038 Előkészítés - közbeszerzés, tervezési folyamat, engedélyek megszerzése (folyamatos)</p> <p>2033 – 2050 Megvalósítás (folyamatos)</p>
Becsült költség	Közlekedési infrastruktúra hiányok fokozatos felszámolása és fejlesztések éves szinten javasolt 1-15 mrd Ft, de beavatkozás műszaki tartalmának függvénye. Első években jellemzően előkészítések nagyobb arányú finanszírozása szükséges, később 10-90% os megoszlás várható a feladatok között.
Lehetséges finanszírozási források	Fővárosi allokáció forrás (Következő EU-s programozás forrásai) Állami forrás
Területi hatály	Teljes Budapest területe érintett (jellemzően fővárosi – állami területek elsősorban)
Térkép megjelölése	Gyalogos tengelyek térképe
Elsődleges felelős	BFFH Városüzemeltetés, BK, BKK
Egyéb közreműködők	BKM, Kerületek, Állam
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	Városból Otthon, BMT, KBS, KFHT, KHT Radó Dezső terv / zöldinfrastruktúra hálózati terv IE 1.4 Balesetveszélyes csomópontok felszámolása program IK 1.2 Főutak és gyűjtőutak komplex fejlesztése program K_1.2 Egységes gyalogos információs rendszer létrehozása – GYERE (Gyalogos Eligazító Rendszer)
Az intézkedés célcsoportja	Városhasználók, gyalog közlekedők (kiemelten az idős korosztály, látássérült emberek, kisgyerekekkel közlekedők, mozgásukban korlátozott emberek)

## Biztonságos intézményi környezet program

IE 2.1

Intézkedés  
leírása

Meghatározott intézmények környezetének átalakítása kiemelten gyalogos közlekedés és tartózkodás fókusszal, elsősorban a gyermekek, fiatalok, idősek és nők közterületekkel és közlekedéssel kapcsolatos szempontjait előtérbe helyezve.

- Bejárati zónák biztonságos és hozzáférhető gyalogos és kerékpáros megközelítésének biztosítása adott csoportok számára
- Közösségi közlekedési megállóktól/megállókra való rágyaloglás teljeskörűen hozzáférhető módon kialakítva
- Intézménytípustól függően:
  - lökészerű nagy forgalom, vagy folyamatos intenzív gyalogos forgalom lebonyolítására alkalmas gyalogos megközelítés és kaputérsek kialakítása
  - fizikailag sérülékeny/kiszolgáltatott helyzetben lévő látogatók fogadása
  - társadalmi integráció szempontjából fontos létesítmények környezetének magas minőségű és biztonságú kialakítása

Az elsődlegesen célzott intézmények az oktatási-nevelési intézmények, az egészségügyi intézmények, a szociális és idősellátás intézményei, a fiatalkorúak speciális intézményei. A program finanszírozná a BKK már futó iskolautca és sulizóna programját.

Célok

**biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken**

- senki ne haljon meg és ne sérüljön meg gyaloglás közben, ne kerüljön olyan helyzetbe, hogy gyaloglás közben veszélyeztetnie kell saját vagy mások testi épségét

**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

**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)

**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
- többen válasszák a gyaloglást a rövid autós utak helyett

**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

Megvalósítás ütemei	<ol style="list-style-type: none"> <li>Potenciális beavatkozási helyszínek/intézmények listája, prioritási sorrend típusonként, és típuson belül</li> <li>Intézménytípusokhoz rendelt követelmények meghatározása</li> <li>Pilot megvalósítása intézménytípusonként - taktikai kialakítás eszköztárával</li> <li>tapasztalatok alapján tervezési útmutató létrehozása/frissítése intézménytípusonként Helyszínenként</li> <li>Műszaki diszpozíció meghatározása, adott intézmény együttműködésével</li> <li>Előkészítés</li> <li>Megvalósítás</li> <li>Kommunikáció a megvalósításról a felhasználók számára, eredményességi mutatók bemutatása a döntéshozók számára</li> </ol>
Fontosabb előfeltételek	<p>Forrás rendelkezésre állása</p> <p>Intézmények és kerületek együttműködése</p> <p>Speciális igényű csoportok szükségleteinek felmérése</p> <p>Taktikai elemkészlet beszerzése</p>
Előny/hatás	<p>Gyalogos, illetve közösségi közlekedési megközelítése ezeknek az intézményeknek növekszik, csökken a közvetlen környezetükre eső zaj és legszennyezettség</p> <p>Mikroklíma javul</p> <p>Közbiztonság az intézmények közvetlen környezetében javul</p>
Kockázat	<p>Jelentős beruházási költsége lehet egy-egy helyszínek</p> <p>Intézmények együttműködési szándéka nem garantált</p> <p>Várhatóan az autóforgalom és az intézményi környezetben a közterületi parkolás visszaszorításával jár, ami okozhat egyes intézmények esetében feszültségeket</p>
Indikátorok	<p>Cél:</p> <p>A kijelölt intézményi környezetek <b>2050-re megújulnak</b></p> <p><b>Éves vállalás: évi 20 db intézményi környezet (iskolautca, sulizóna, stb) megújul</b></p> <p><b>Eredményindikátorok:</b></p> <p>E8. Megújított intézményi környezetek (pl. iskolautca, sulizóna) száma – db/év</p> <p>E11. Létesített vagy megújított zöldfelület nagysága – m<sup>2</sup>/év</p> <p>E12. Telepített fák száma gyalogos főhálózaton, illetve helyi lakóutcában – db/év</p> <p>E13. Fejlesztett infrastruktúra által érintett helyi lakosok száma – fő/év</p> <p><b>Hatásindikátorok:</b></p> <p>H5. Gyaloglás részaránya a közlekedésben (modal split) - %/év</p> <p>H6 Gyalogosforgalom nagysága (a gyalogos főhálózat konkrét helyszínein rendszeresen mérve) – fő/nap</p> <p>H7. Kerékpáros forgalom nagysága – %/év</p> <p>H10. Rövid (helyettesíthető) autós utak aránya – %</p> <p>H12. Levegőszennyezési koncentráció változása – %</p> <p>H13. Környezeti zajterhelés változása – dB</p> <p>H14. Városi hőszigetelés mértéke – °C / index</p> <p>H15. Parkoló gépjárművek száma közterületen adott útszakaszon vagy helyszínen – db</p> <p>H16. Gépjármű-forgalom nagysága adott útszakaszon vagy helyszínen – jármű/nap</p> <p>H17. Lakossági elégedettség rendszeres mérése a közterületek kialakításával és a közterületek használatához kötődő biztonságérzettel kapcsolatban (elégedettek aránya) - %/év</p> <p>H18. Közbiztonsági események (bűncselekmények) száma a fejlesztési területeken – db/év</p> <p><b>Komplex mutató:</b></p> <p>Gyalogolhatósági index</p> <p>Biztonságos és hozzáférhető iskolakörnyezet index</p>
Megvalósítás időtartama/ időtávja	<p><b>2026 Q3 – 2027 Q4</b> - Intézmények tipizálása, konkrét intézménylista, ennek priorizálása, pilot helyszínek kiválasztása</p> <p><b>2027 Q4 – 2028 Q4</b> - Műszaki követelmények meghatározása pilot helyszínekre</p> <p><b>2028 Q4 – 2029 Q4</b> - Pilotok megvalósítása taktikai elemekkel</p>

	<p><b>2030</b> – Pilotok eredményei alapján tervezési útmutatók készítése, frissítése az egyes intézménytípusokra</p> <p><b>2029 - 2035</b> - Előkészítés (folyamatos)</p> <p><b>2030 – 2050</b> - Megvalósítás (folyamatos)</p>
Becsült költség	Pilotok (típusonként egy-két helyszín: 200-500 Mft) Végző kialakítás: helyszíntől függő, 500 Mft – 2 Mrd Ft között
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi forrás, kerületi forrás, intézmények anyagi részvételével
Területi hatály	Teljes Budapest területe érintett
Térkép megjelölése	Egyes intézménytípusok térképei
Elsődleges felelős	BFFH Városüzemeltetés (+ fővárosi szociális intézmények felelőse?) BKK, BK, Kerületek
Egyéb közreműködők	BKM, intézmények
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	Városból otthon, KBS, KFHT, BMT IE 1.1 Járdafejlesztési és akadálymentesítési program IE 1.2 Biztonságos és akadálymentes gyalogátkelő program IE 1.3 Közösségi közlekedési megálló akadálymentesítése program IK 1.1 Egészséges utcák program K_1.2 Egységes gyalogos információs rendszer létrehozása – GYERE (Gyalogos Eligazító Rendszer)
Az intézkedés célcsoportja	A városban található intézmények látogatói, kiemelten a: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Oktatási intézmények- gyermekek, szülők, tanárok</li> <li>b. Egészségügyi intézmények - kiemelten az idős korosztály, betegek, fogyatékkal élő emberek, kisgyerekek és kisgyerekekkel közlekedők</li> <li>c. a szociális és idősellátás intézményei - idős korosztály, betegek, fogyatékkal élő emberek,</li> <li>d. a fiatalok speciális intézményei - gyerekek, fiatalok, szülők</li> </ul>

<b>Rekreációs területek biztonságos gyalogos hozzáféréseinek fejlesztése</b>		<b>IE 2.2</b>
Intézkedés leírása	<p>A parkok, rekreációs célú zöldterületek budapesti - elsősorban közösségi közlekedési és kerékpáros - valamint helyi szintű - elsősorban gyalogos és kerékpáros - hozzáféréseinek javítása annak érdekében, hogy a Budapesten élők vagy tartózkodók alapvetően aktív módon ériék el ezeket a területeket sportolás és kikapcsolódás céljából, és a javuló elérhetőség miatt gyakrabban keressék fel ezeket a területeket. A program részei:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Az egyes helyszínek jellemző bejáratú zónáinak biztonságos és hozzáférhető gyalogos és kerékpáros megközelítésének biztosítása</li> <li>- A fővárosi jelentőségű területek esetében a megfelelő járatsűrűségű közösségi közlekedési elérés javítása, a megállók akadálymentesítése, környezetük fejlesztése</li> </ul>	
Célok	<p><b>javul a közbiztonság Budapest közterületein</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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)</li> </ul> <p><b>a városban gyalogosan közlekedni egyben élmény</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• a gyaloglás legyen a napi szükséges, egészségmegőrző fizikai aktivitás szerves része, elsődleges eszköze</li> </ul> <p><b>kényelmesebb és komfortosabb közterek jönnek létre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• a közterek klimatikus viszonyai javuljanak, a hőszigetelést lehetőleg több zöldfelület és fák árnyéka csökkentse, legyen hangsúlyosabb része a víz a városi életnek (Dunapart mint köztér és rekreációs tér, mesterséges vízelemek a nagyobb tereken)</li> <li>• legyen mód megpihenni, ivóvízhez jutni a kiemelt gyalogos és rekreációs útvonalakon</li> </ul> <p><b>javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• a gyaloglás bármely céljához a közterületek mindenki számára hozzáférhetőek, elérhetőek legyenek, fizikai és mentális képességtől függetlenül</li> </ul>	
Megvalósítás ütemei	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Felmérések, elemzések, kapcsolati hiányok feltárása</li> <li>2. Érintettek bevonása a problémafeltárásba</li> <li>3. Egyes helyszínek kapcsán beavatkozások meghatározása</li> <li>4. Előkészítés</li> <li>5. Taktikai megvalósítás</li> <li>6. Megvalósítás</li> <li>7. Kommunikáció a megvalósításról a felhasználók számára, eredményességi mutatók bemutatása a döntéshozók számára</li> </ol>	
Fontosabb előfeltételek	<p>Forrás rendelkezésre állása Fővárosi parkok és zöld infrastruktúra hálózati terve elkészül; Zöldterületek fejlesztési programja elindul Taktikai elemkészlet beszerzése megvalósul Partnerségi terv</p>	
Előny/hatás	<p>Egészségesebb budapestiek (mentális és fizikai) a növekvő területű zöld és aktív mobilitás miatt, a népszerű rekreációs területekre vezető autóforgalom (parkolási problémák, zaj és legszennyezés) csökken, turisztikai desztináció diverzifikáció (eddig nehezen elérhető területek felkerülnek a mentális térképre), csökken a népszerű területekre eső nyomás (autó, turista, emberi tevékenység okozta terhek)</p>	
Kockázat	<p><b>Ha javul az elérhetősége a területeknek, de nem nő összességében a területek aránya, a helyszínek száma a városon belül, az túlhasználathoz vezet</b> <b>Hiába javul az elérhetőség, ha adott park vagy terület fejlesztése elmarad, nem lesz vonzó helyszín</b> Ha a közösségi közlekedési járat nem sűrű, nem lesz vonzó, hiába épül ki a kaputárság</p>	

	Ha nem áll rendelkezésre megfelelő erőforrás, az előkészítés, majd a kivitelezés folyamata elakad
Indikátorok	<p><b>Cél:</b> A kijelölt rekreációs területek bejárati környezetei <b>2050-re megújulnak</b></p> <p><b>Éves vállalás: évi 5 db bejárati térség megújul</b></p> <p><b>Eredményindikátorok:</b> E1. Megújított vagy újonnan épített járdák hossza – km/év E2. Megújított vagy újonnan kialakított gyalogátkelők száma – db/év E3. Akadálymentesített közösségi közlekedési megállók száma – db/év E13. Fejlesztett infrastruktúra által érintett helyi lakosok száma – fő/év</p> <p><b>Hatásindikátorok:</b> H5. Gyaloglás részaránya a közlekedésben (modal split) - %/év H6 Gyalogosforgalom nagysága (a gyalogos főhálózat konkrét helyszínein rendszeresen mérve) – fő/nap H7. Kerékpáros forgalom nagysága – %/év H10. Rövid (helyettesíthető) autós utak aránya – % H11. Nem utazás céljából rendszeresen (legalább heti 3 alkalommal) gyalogló lakosság aránya H15. Parkoló gépjárművek száma közterületen adott útszakaszon vagy helyszínen – db H16. Gépjármű-forgalom nagysága adott útszakaszon vagy helyszínen – jármű/nap H17. Lakossági elégedettség rendszeres mérése a közterületek kialakításával és a közterületek használatához kötődő biztonságérzettel kapcsolatban (elégedettek aránya) - %/év H18. Közbiztonsági események (bűncselekmények) száma a fejlesztési területeken – db/év</p> <p><b>Komplex mutató:</b> Gyalogolhatósági index</p>
Megvalósítás időtartama/ időtávja	<p>2026 Q4 - Helyszínek listája előáll</p> <p>2027 Q1-Q2 partnerségi terv és partner szervezetek bevonása</p> <p>Helyszínenként</p> <p>2027 Q1-Q4 Közösségi közlekedési és kerékpáros elérhetőség vizsgálata, konkrét beavatkozási program felállítása</p> <p>2028 -2030 – előkészítés (folyamatos)</p> <p>2029-2035 – taktikai megvalósítás (folyamatos)</p> <p>2032 – 2050 - megvalósítás (folyamatos)</p>
Becsült költség	közlekedési infrastruktúra hiányok fokozatos felszámolása és fejlesztések éves szinten javasolt 3-5 Mrd Ft, első években nagyobb arányú előkészítéssel számolva
Lehetséges finanszírozási forrás	Főváros allokál rá forrást, és bevonja a kerületeket is Következő EU-s programozás forrásai - nem közterületmegújítás, hanem mentális és fizikai egészség, klímaadaptáció fókuszokkal
Területi hatály	Teljes Budapest területe érintett
Térkép megjelölése	Rekreációs területek
Elsődleges felelős	BFFH Városépítéset és Városüzemeltetés, BKK, BKM Főkert, BK, Kerületek
Egyéb közreműködők	BKM közművek, civil partnerek, akiket a partnerségi terv feltár
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	Városból Otthon, BMT, Radó Dezső terv, KBS, KFHT stb IE 1.1 Járdafejlesztési és akadálymentesítési program IE 1.2 Biztonságos és akadálymentes gyalogátkelő program IE 1.3 Közösségi közlekedési megállók akadálymentesítése program K_1.2 Egységes gyalogos információs rendszer létrehozása – GYERE (Gyalogos Eligazító Rendszer)
Az intézkedés célcsoportja	Városhasználók - elsősorban a gyalog, közösségi közlekedéssel és kerékpárral közlekedők. A Budapesten élők vagy tartózkodók, akik aktív kikapcsolódás és sportolás céljából keresik fel a rekreációs területeket.

## Nagyforgalmú közösségi közlekedési csomópontok humanizálása

IK 2.1

Intézkedés leírása	<p>A főváros legnagyobb átszálló forgalmú csomópontjainak komplex megújítása, mind gyalogos átjárhatóság, mind hozzáférhetőség szempontjából, zöldítéssel javítva a mikroklimatikus viszonyait, és a közlekedési felületek racionalizálásával teret biztosítva adott városrészben szükséges találkozási tereknek és ehhez kapcsolódó funkcióknak, növelve ezzel a terek passzív felügyeletét. Cél a közvilágítás és az utcabútorok megújítása, a közösségi közlekedési utastájékoztatók mellett a tágabb környezet gyalogos feltárását segítő gyalogos tájékoztatók kiépítése. A terek közbiztonságának és közlekedésbiztonságának javítása. Hungária körúton kívül a napi 10000 fő feletti le/fel/átszálló utasforgalom, Hungária körúton belül a napi 20000 fő feletti le/fel/átszálló utasforgalom a helyszínlista képzésének alapja.</p>
Célok	<p><b>javul a közbiztonság Budapest közterületein és közlekedési csomópontjaiban</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>ne legyenek elhanyagolt, kivilágítatlan, a város életéből kizárt közterület(rész)ek Budapesten, a nagy közlekedési csomópontok területén éjszaka is érezzék biztonságban magukat az ott átgylógók</li> <li>többen válasszák az éjszakai közlekedést gyaloglással kombinálva</li> </ul> <p><b>javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a gyaloglás bármely céljához a közterületek mindenki számára hozzáférhetőek, elérhetőek legyenek, fizikai és mentális képességtől függetlenül</li> <li>komplex akadálymentesség, egyetemes tervezés elvei érvényesüljenek a közterületeket is érintő beruházásoknál</li> </ul> <p><b>nő az aktív és közösségi közlekedők aránya</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>közlekedési rendszer integrált része legyen a gyaloglás, ennek infrastruktúrája és információs rendszere</li> <li>a közösségi közlekedésre való rágyaloglás útvonalai és az átszállások legyenek kényelmesek és vonzóak</li> <li>legyen kényelmes és biztonságos átszállni, az átszálló, módváltó csomópontok kialakításában érvényesüljön a szolgáltatói szemlélet (átszállás, mint szolgáltatás)</li> </ul> <p><b>kényelmesebb és komfortosabb közterek jönnek létre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a közterek klimatikus viszonyai javuljanak, a hőszigetelést lehetőleg több zöldfelület és fák árnyéka csökkentse, legyen hangsúlyosabb része a víz a városi életnek (Dunapart mint köztér és rekreációs tér, mesterséges vízelemek a nagyobb tereken)</li> </ul> <p><b>a városban gyalogosan közlekedni egyben élmény</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a gyalogos közterületeink a közlekedési célok mellett a közösségépítési célokat és társas kapcsolatok ápolását is tegyék lehetővé</li> <li>többszintű köztérhálózat alakuljon ki: a budapesti léptékű és turisztikailag releváns reprezentatív terek mellett kapjon hangsúlyt a kerületek, városrészek, szomszédságok közterületeinek fejlesztése</li> </ul>
Megvalósítás ütemei	<p><b>Előkészítés</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Helyszínek listája, az egyes helyszínek pontos közterület-lehatárolása</li> <li>Finanszírozási modell felállítása, hogy programszerűen megvalósulhasson az érintett közterületek tulajdonosától függetlenül</li> </ol> <p><b>Helyszínenként:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>A helyszínek bejárása, lakossági észrevételek gyűjtése</li> <li>Közlekedési diszpozíciók összeállítása az egyes területekre, akadálymentes felmérés</li> <li>Építészeti/tájépítészeti tervpályázatok lefolytatása</li> </ol>

	<p>6. Tervezés 7. Megvalósítás 8. Kommunikáció a megvalósításról a felhasználók számára, eredményességi mutatók bemutatása a döntéshozók számára</p>
Fontosabb előfeltételek	<p>Humán és pénzügyi erőforrás rendelkezésre állása a feladatok végrehajtásához Fővárosi és kerületi közös egyetértés szükséges a programban és annak finanszírozásában Ágazati hálózati tervek rendelkezésre állnak (közlekedés, zöld és kék infrastruktúra) GYERE rendszer elkészül</p>
Előny	<p>Megvalósul a legforgalmasabb gyalogos és közösségi közlekedési csomópontok teljeskörű akadálymentessége, jobban hozzáférhető lesz a közösségi közlekedési hálózat, városi hőszigetelés, légszennyezés csökken a legforgalmasabb helyszíneken, központhiányos térségekben új alközpontok jöhetnek létre, illetve a túlterhelt központ tehermentesíthető helyi szolgáltatásokkal</p>
Kockázatok	<p>Jelentős közmű érintettséggel járhat egyes helyszínek esetében Magas beruházási igény</p>
Indikátorok	<p>Cél: A kijelölt nagyforgalmú csomópontok <b>2050-re megújulnak</b> <b>Éves vállalás: évi 1-3 db csomópont megújul</b> <b>Eredményindikátorok:</b> E2. Megújított vagy újonnan kialakított gyalogátkelők száma – db/év E3. Akadálymentesített közösségi közlekedési megállók száma – db/év E9. Humanizált nagyforgalmú közlekedési csomópontok száma – db/év E11. Létesített vagy megújított zöldfelület nagysága – m<sup>2</sup>/év E12. Telepített fák száma gyalogos főhálózaton, illetve helyi lakóutcában – db/év E13. Fejlesztett infrastruktúra által érintett helyi lakosok száma – fő/év <b>Hatásindikátorok:</b> H3. Gyalogátkelők területén bekövetkező gyalogos balesetek száma – db/év H5. Gyaloglás részaránya a közlekedésben (modal split) - %/év H6 Gyalogosforgalom nagysága (a gyalogos főhálózat konkrét helyszínein rendszeresen mérve) – fő/nap H7. Kerékpáros forgalom nagysága – %/év H8. Közösségi közlekedés utasforgalma – %/év H9. Közösségi közlekedési átszálló utasforgalom adott helyszínen – fő/nap H10. Rövid (helyettesíthető) autós utak aránya – % H12. Levegőszennyezési koncentráció változása – % H13. Környezeti zajterhelés változása – dB H14. Városi hőszigetelés mértéke – °C / index H17. Lakossági elégedettség rendszeres mérése a közterületek kialakításával és a közterületek használatához kötődő biztonságérzettel kapcsolatban (elégedettek aránya) - %/év H18. Közbiztonsági események (bűncselekmények) száma a fejlesztési területeken – db/év H19. Helyi (adott közterülethez vagy helyszínhez kapcsolódó) kereskedelmi és szolgáltatási egységek száma – db H20. Helyi (adott közterülethez vagy helyszínhez kapcsolódó) kereskedelmi és szolgáltatási egységek bevétele – Ft H21. Látogatók száma kiemelt gyalogos közterületeken – fő/év H22. Mozgásukban korlátozott vagy látássérült utasok száma a közösségi közlekedésben (y bérlettel rendelkezők) – fő/év <b>Komplex mutató:</b> Gyalogolhatósági index</p>
Megvalósítás időtartama/	<p>2026 Q3 – 2026 Q4 Beazonosított helyszínek pontosítása, közterületi lehatárolás, prioritizált lista felállítása</p>

időtávja	2027 Q1 – 2028 Q4– helyszínbemjárások, társadalmi egyeztetés, közlekedési diszpozíciók meghatározása az egyes helyszínekre (folyamatos) 2027 Q3 – 2031 – tervpályázatok lefolytatása, egyéb közbeszerzési feladatok az előkészítés részeként (folyamatos) 2028 Q1 – 2035 – tervezés (folyamatos) 2028 Q4 - 2050 – megvalósítás (folyamatos)
Becsült költség	<b>helyszínenként eltérő büdzsé, jellemzően 5-15 Mrd Ft közötti összeg (helyszínek számával becsülni végösszeget)</b>
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi forrás, EU-s pályázati pénzek, állami támogatás
Területi hatály	Konkrét helyszínek, lásd térkép
Térkép megjelölése	Nagyforgalmú közösségi közlekedési csomópontok és érintett közterületeik térképe
Elsődleges felelős	BFFH Városépítészeti Főosztály, Kerületek (tulajdonos), BKK
Egyéb közreműködők	BDK, BKM, BK, BKV
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	Városból Otthon, BMT, KBS, KHT, KFHT K_1.2 Egységes gyalogos információs rendszer létrehozása – GYERE (Gyalogos Eligazító Rendszer)
Az intézkedés célcsoportja	Városhasználók, kiemelten a közösségi közlekedéssel közlekedők, gyalogosok, mozgásukban korlátozott emberek, látássérült emberek és az idős korosztály Azok a városhasználók, akik a köztereket, ideértve a nagyobb csomópontokat is, nem csak közlekedésre, de időtöltésre (baráti találkozások, stb) is használják.

### 3.3. Kommunikáció és szemléletformálás

A gyaloglás választása nem pusztán infrastrukturális kérdés: legalább ennyire múlik azon, hogy az emberek **mit gondolnak** a gyalogos közlekedésről, és **milyen élményeket** társítanak hozzá. A hatékony kommunikáció és szemléletformálás segít abban, hogy a gyaloglás ne „kényszermegoldásként”, hanem **kézenfekvő, vonzó és tudatos döntésként** jelenjen meg a mindennapokban. Ha a város egyértelmű üzenetekkel erősíti meg, hogy a gyalogos közlekedés fontos, megbecsült és támogatott mód, az tartósan formálhatja az utazási szokásokat és normákat.

Ebben kiemelt szerepe van a **gyalogos irányjelzőknek és információs rendszernek**, amelyek a gyaloglást láthatóvá és „olvashatóvá” teszik a városi térben. Az olyan információk, mint a gyalogos útirányok, távolságok, menetidők vagy a fontos célpontok könnyű elérhetősége, csökkentik a bizonytalanságot és a mentális terhet. Ha egy gyalogos számára egyértelmű, hogy egy célpont „csak 6 perc sétára van”, sokkal nagyobb eséllyel választja a gyaloglást más közlekedési mód helyett. Az információ önmagában is ösztönző hatású: a távolságok újraértelmezésével közelebb hozza a várost.

A jól megtervezett gyalogos információs rendszer egyben **értékközvetítő eszköz** is. Nemcsak eligazít, hanem üzenetet hordoz arról, hogy a város számol a gyalogosokkal, figyel rájuk, és prioritásként kezeli a kényelmüket, biztonságukat és tájékozódásukat. Ez hozzájárul a pozitív városi élményhez, növeli a közterületek használatát, és erősíti a gyaloglás társadalmi elfogadottságát. A kommunikáció, a szemléletformálás és az irányjelző- és információs rendszer együtt képesek arra, hogy a gyaloglást ne csak lehetséges, hanem **vonzó és természetes választássá** tegyék.

Javasolt intézkedések:

#### K1.1 Gyaloglás népszerűsítése, mint városi aktivitás és közlekedési mód

#### K1.2 Egységes gyalogos információs rendszer létrehozása – GYERE (Gyalogos Eligazító Rendszer)

Gyaloglás népszerűsítése, mint városi aktivitás és közlekedési mód		K 1.1
Intézkedés leírása	<p>Átfogó gyalogos szemléletformálási kampány (helyi és városi szintű rendezvények, aktivitások), amely a városi gyaloglás fontosságára, a rövid utak gyalogosan történő megtételének fontosságára és a gyaloglás előnyeire (egyéni előnyök pl. egészségügyi, vagy társadalmi előnyök pl. gazdasági) hívja fel a budapestiek és a Budapesten közlekedők figyelmét.</p>	
Célok	<p><b>biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p><b>javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a gyaloglás bármely céljához a közterületek mindenki számára hozzáférhetőek, elérhetőek legyenek, fizikai és mentális képességtől függetlenül</li> <li>komplex akadálymentesség, egyetemes tervezés elvei érvényesüljenek a közterületeket is érintő beruházásoknál (hivatkozással az elfogadott irányelvekre, illetve a hiányzó irányelvek kidolgozása)</li> </ul> <p><b>nő az aktív és közösségi közlekedők aránya</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>közlekedési rendszer integrált része legyen a gyaloglás, ennek infrastruktúrája és információs rendszere</li> <li>többen válasszák a gyaloglást a rövid autós utak helyett</li> </ul> <p><b>a városban gyalogosan közlekedni egyben élmény</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a gyalogos közterületeink a közlekedési célok mellett a közösségépítési célokat és társas kapcsolatok ápolását is tegyék lehetővé</li> <li>legyen gyaloglás központú a város, annak minél több szolgáltatása erre a logikára épüljön (közparkok, közintézmények, kereskedelem, szolgáltatások, turizmus)</li> <li>a gyaloglás legyen a napi szükséges, egészségmegőrző fizikai aktivitás szerves része, elsődleges eszköze</li> </ul>	
Megvalósítás ütemei	<ol style="list-style-type: none"> <li>kampányok és aktivitások éves szinten történő megtervezése: <ol style="list-style-type: none"> <li>célcsoportok (pl. Budapesten közlekedők, napközben a városon belül rövid utakat megtevő emberek, idősek, gyerekek, stb)</li> <li>üzenetek és tematikák (pl. biztonságos gyalogosközlekedés, a tévhitek lebontása a gyalog 15-20 perc alatt megtehető távolságokról a városon belül, egészség- és életmód, gyerekbarát közterületek, a fejlesztésekhez kapcsolódó kommunikáció, élményalapú és kulturális tematikájú gyaloglás, városon belüli rekreációs útvonalak, hozzáférhetőség, stb)</li> <li>csatornák (pl. online és offline kiadványok, egynapos rendezvények, célcsoport-specifikus helyi és városi szintű aktivitások/séták, stb)</li> <li>intézkedések,</li> <li>erőforrások (pl Fővárosi intézményrendszeren belül megvalósítható vagy külső erőforrás, mint civilek, külsős cégek, intézmények bevonása szükséges)</li> </ol> </li> <li>ütemezések meghatározása (pl. egy évben/ hónapban többször/rendszeresen ismétlődő vagy évente egyszer megszervezendő esemény)</li> <li>kampány megvalósítása</li> <li>következő évi kampányok megtervezése</li> </ol>	
Fontosabb előfeltételek		
Előny	<ol style="list-style-type: none"> <li>a lakosság gyaloglással kapcsolatos tévhiteinek lebontása</li> <li>Egészségtudatosság erősítése</li> </ol>	

	3. Közlekedési módváltás ösztönzése közösségi közlekedés és aktív mobilitás irányába
Kockázatok	Kockázatot jelent, ha a kommunikációs kampányok, rendezvények mellé nem tudunk konkrét intézkedést tenni, mert úgy a kommunikációs kampány üzenete üres lesz és egyes célcsoportoknak nem teremtjük meg a megfelelő feltételeket a gyalogláshoz
Indikátorok	Cél: Egészségben eltöltött évek száma nőjön Budapesten Gyaloglás (csak gyalogos közlekedés) részaránya a modal splitben – <b>2050-re</b> 25%ra nő <b>Hatásindikátorok:</b> H5. Gyaloglás részaránya a közlekedésben (modal split) - %/év H6 Gyalogosforgalom nagysága (a gyalogos főhálózat konkrét helyszínein rendszeresen mérve) – fő/nap H21. Látogatók száma kiemelt gyalogos közterületeken – fő/év H23. Halálozási mutatók javulása Budapesten, kiemelten a főbb halálóci csoportokban, mint keringési betegségek, légzőrendszeri betegségek (KSH) H24. Várható élettartam Budapesten adott évben (KSH) H25. Egészségben eltöltött évek száma Budapesten adott évben (KSH)
Megvalósítás időtartama/ időtávja	1. Előző év Q3-Q4: a kampányok és aktivitások éves szinten történő megtervezése: 2.Q4: ütemezések meghatározása (pl. egy évben/ hónapban többször/rendszeresen ismétlődő vagy évente egyszer megszervezendő esemény) 3.Q1-Q4: kampányok, aktivitások megvalósítása 4.Q3–Q4: következő évi kampányok megtervezése
Becsült költség	Évente minimum 25 millió Ft
Lehetséges finanszírozási forrás	ÜT, Fővárosi forrás
Területi hatály	Budapest
Térkép megjelölése	
Elsődleges felelős	BKK
Egyéb közreműködők	BFFH, civil szervezetek, egészségügyi és szociális intézmények
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	Egyes beruházások kommunikációja K_1.2 Egységes gyalogos információs rendszer létrehozása – GYERE (Gyalogos Eligazító Rendszer)
Az intézkedés célcsoportja	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lakosság: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Városhasználók,</li> <li>o gyalog közlekedők (kiemelten az idős korosztály, látássérült emberek, kisgyerekekkel közlekedők, mozgásukban korlátozott emberek)</li> </ul> </li> <li>- az intézményrendszeren belül tervezési, fejlesztési és üzemeltetési területen dolgozó döntéshozók, szakértők</li> <li>- Civil szervezetek</li> <li>- Sajtó</li> <li>- Tudományos területek munkatársai</li> <li>- Kerületi döntéshozók, szakértők</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>- Oktatási szereplők</li><li>- Kulturális és közösségi intézmények</li><li>- Közlekedésbiztonsággal foglalkozó szakmai szervezetek</li><li>- Rendőrség, Főri</li></ul>
--	--

## Egységes gyalogos információs rendszer létrehozása

## – GYERE (Gyalogos Eligazító Rendszer)

K 1.2

Intézkedés leírása	<p>A gyaloglás népszerűsítése és támogatása kapcsán fontos a térben való eligazodás, tájékozódás egységes kezelése, 21. századi kihívásoknak való megfeleltetése. A városban gyalogolva digitális eszközök nélkül is lehessen tájékozódni a város kiemelt pontjai, találkozóhelyei, a köztereket aktívan használók számára fontos elemei között. A közösségi közlekedés utastájékoztatása fejlett Budapesten, különösen digitális szolgáltatások terén, de szükséges ennek fejlesztése és kiterjesztése egyrészt a speciális igényű felhasználók irányába, másrészt a gyaloglás, mint közlekedés és rekreáció további, az közlekedési eszközhasználattól eltérő információs igényeinek kielégítésére, mind a fizikai, mind a digitális térben. Ennek része a gyalogosok tájékoztatása adott helyen a környezetükben fellelhető</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- közlekedési eszközök megállóhelyei, közintézmények (egészségügy, oktatásnevelés, közhivatal), közszolgáltatások, valamint a fontosabb kereskedelmi és szolgáltató létesítmények elérhetőségéről</li> <li>- parkok, rekreációs célú terek elérhetőségéről</li> <li>- legfontosabb turisztikai desztinációkról, látványosságokról</li> </ul> <p>A digitális utazástervezés kiegészül a gyaloglás, mint közlekedési mód tervezhetőségével, főképp a speciális igényű felhasználókra.</p> <p>Az új tájékoztatási célú rendszer alkalmas a BKK minden kommunikációs csatornáján az egységes megjelenítésre és könnyen üzemeltethető. A fejlesztés eredményeképp megújulna a jelenlegi corel draw-s tervezésen alapuló térképkészítési mód, aminek köszönhetően felgyorsulna a BKK-ban a térképkészítési folyamat, így a GYERE és más rendszerek térképigényeinek kiszolgálása felgyorsul.</p> <p>A fejlesztéssel célunk, hogy a BPGO-nak és a most készülő GYERE-nek a hasznait maximalizáljuk, ezért a kialakuló térképi adatbázis integrálható lesz a FUTÁR webes, illetve applikáción futó felületeivel.</p>
Célok	<p><b>javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• a gyaloglás bármely céljához a közterületek mindenki számára hozzáférhetőek, elérhetőek legyenek, fizikai és mentális képességtől függetlenül</li> <li>• 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</li> </ul> <p><b>nő az aktív és közösségi közlekedők aránya</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• közlekedési rendszer integrált része legyen a gyaloglás, ennek infrastruktúrája és információs rendszere</li> <li>• legyen kényelmes és biztonságos átszállni, az átszálló, módváltó csomópontok kialakításában érvényesüljön a szolgáltatói szemlélet (átszállás, mint szolgáltatás)</li> </ul> <p><b>a városban gyalogosan közlekedni egyben élmény</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• legyen gyaloglás központú a város, annak minél több szolgáltatása erre a logikára épüljön (közintézmények, kereskedelem, szolgáltatások, turizmus)</li> </ul>
Megvalósítás ütemei	<p>Pilot terület kijelölése, teljes „szolgáltatási terület” kijelölése, tervezés beszerzése</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tervezés       <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Arculat (térképek, utcabútor design), térinformatikai rendszer tervezése</li> <li>b. Pilot területen gyalogosforgalmi felvételek, részletes közvéleménykutatások, service design kutatás arról, milyen információs rendszerre lenne szüksége az egyes felhasználói csoportoknak</li> <li>c. Pilot területen hálózati terv készítése és telepítési tervek készítése</li> </ol> </li> <li>2. Kivitelezés       <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Pilot területre eszközgyártás/ térinformatikai rendszer fejlesztése</li> </ol> </li> </ol>

	<p>b. Eszköztelepítés, és térinformatikai rendszer implementálása</p> <p>3. Monitoring, esetleges áttervezések, finomhangolások</p> <p>4. Teljes szolgáltatási területre hálózati terv és telepítési tervek készítése, gyártmánytervek véglegesítése</p> <p>5. Teljes szolgáltatási területre gyártás, telepítés</p>
Fontosabb előfeltételek	Fővárosi, kerületi és ágazati szereplők, valamint érintett gazdasági szereplők közös egyetértése szükséges a programban és annak finanszírozásában Főváros turisztikai stratégiája, azon belül a turizmust kiszolgáló információs rendszer koncepciója (mit jelöljünk) elkészül
Előny	Egységes fizikai és digitális tájékoztatás Teljeskörűen akadálymentes tájékoztatás
Kockázatok	Magas beruházási igény az elemek számossága miatt Egységes arculat és a tájékoztató elem kialakítása szembe mehet az egyes városrészek saját arculati elemeivel
Indikátorok	<p><b>Cél:</b> A gyaloglás információs rendszere <b>2050-re</b> megújul</p> <p><b>Hatásindikátorok</b></p> <p>H5. Gyaloglás részaránya a közlekedésben (modal split) - %/év</p> <p>H6 Gyalogosforgalom nagysága (a gyalogos főhálózat konkrét helyszínein rendszeresen mérve) – fő/nap</p> <p>H7. Kerékpáros forgalom nagysága – %/év</p> <p>H8. Közösségi közlekedés utasforgalma – %/év</p> <p>H9. Közösségi közlekedési átszálló utasforgalom adott helyszínen – fő/nap</p> <p>H10. Rövid (helyettesíthető) autós utak aránya – %</p> <p>H17. Lakossági elégedettség rendszeres mérése a közterületek kialakításával és a közterületek használatához kötődő biztonságérzettel kapcsolatban (elégedettek aránya) - %/év</p>
Megvalósítás időtartama/ időtávja	<p>2027 Q1 – 2027 Q3 – Pilot terület meghatározása, tervezés beszerzése</p> <p>2027 Q4 – 2028 Q4 – Pilot Tervezés</p> <p>2029 Q1 -2029 Q2 – Pilot kiviteli közbeszerzés</p> <p>2029 Q2 – 2030 Q3 – Pilot kivitelezés</p> <p>2030 Q3 – 2031 Q2 - Monitoring, áttervezések, finomhangolás, hálózati terv, telepítési terv a teljes szolgáltatási területre</p> <p>2031 Q3 – 2050 – Teljes szolgáltatási területen megvalósítás (folyamatos)</p>
Becsült költség	<p>Pilot tervezés: 30-50 MFt</p> <p>Pilot kivitelezés: 5-600 MFt</p> <p>Teljes szolgáltatási terület: 4-5 Mrd Ft</p>
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi forrás, kerületi forrás
Területi hatály	egész Budapest területe
Térkép megjelölése	nincs
Elsődleges felelős	BFFH városépítészet és Városüzemeltetés, BKK, kerületek
Egyéb közreműködők	BDK, BKM, BK, BKV,
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	<p>Városból Otthon, BMT</p> <p>IK 1.1 Egészséges utcák program</p> <p>IK 1.2 Főutak és gyűjtőutak komplex fejlesztése program</p> <p>IE 2.1 Biztonságos intézményi környezetek program</p> <p>IE 2.2 Rekreációs területek biztonságos gyalogos hozzáférhetőségének és feltárásának fejlesztése</p> <p>IK 2.1 Nagyforgalmú közösségi közlekedési csomópontok humanizálása</p>

### **3.4. Szervezet és szabályozás**

A szervezeti és szabályozási kérdéseket érintő intézkedések végrehajtásával, ezek eredményeképpen jöhet létre a gyaloglást, mint alapvető városi tevékenységet és városi létezési formát prioritizáló és támogató intézményi rendszer.

Az intézményi rendszer – és annak gyaloglást koordináló munkacsoportja a legfőbb feladata, hogy egyrészt

- alakuljon át a szabályozási környezet (közútkezelés, közterülethasználat, stb) a gyalogos közlekedés hátrányainak ledolgozása és a nem közlekedési célú közterülethasználatok, az ezeket támogató beavatkozások (fásítás, stb) támogatása érdekében;
- legyen dedikált éves üzemeltetési és fejlesztési keret a gyaloglás infrastruktúrájának kialakítására és fenntartására, ennek érdekében az egyes infrastruktúra beavatkozás típusú intézkedéseket is programokként fogalmazzuk meg;
- készüljön éves riport a gyalogláshoz köthető mutatókkal kapcsolatban a megtett intézkedésekről, és azok hatásairól;
- ennek érdekében legyen teljeskörű és rendszeres, reprezentatív felmérés, visszamérés szükséges minden olyan adat esetében, amely a célokhoz rendelt eredmények és hatások méréséhez, elemzéséhez szükséges;
- fővárosi érdekérvényesítés feladata, hogy a magánberuházások esetében kötetlen településrendezési szerződésekben, valamint az állami beruházások kapcsán születő megállapodásokban kapjanak nagyobb hangsúlyt az aktív közlekedési módok infrastrukturális igényei, nagy volumenű beruházások esetén azok városszöveti integrációja kapjon nagyobb hangsúlyt;
- végezetül szükséges a közterületeket érintő műszaki ágazati tervek (közlekedési hálózati tervek, zöldhálózati tervek, csapadékgazdálkodási hálózati tervek, közvilágítási mesterterv, egyéb közműhálózati tervek) által kijelölt fejlesztési irányait és elvárásait összehangoltan egy közterületi mesterterv téradatállományban összegezni.

#### **Javasolt intézkedések:**

**SZ 1.1 A gyaloglás elsőbbségének elve rögzítése a vonatkozó szabályozásokban és érintett közszolgáltatásokban**

**SZ 1.2 Tervezési útmutatók frissítése a gyaloglás szempontjainak érvényesítésével**

**SZ 2.1 Gyalogos közlekedés intézményi koordináció létrehozása**

**SZ 2.2 Gyaloglási monitoring és rendszeres értékelési rendszer**

A gyaloglás elsőbbségének elve rögzítése a vonatkozó szabályozásokban és érintett közszolgáltatásokban		SZ 1.1
Intézkedés leírása	<p>A gyaloglás elsőbbségének elve rögzítése a teljes városi döntéshozatali, szabályozási és finanszírozási rendszerben, valamint kötelező érvényesítése a tervezési, fejlesztési és üzemeltetési gyakorlatban. A gyalogos közlekedés prioritásának beépítése a fővárosi és kerületi tervezési és fejlesztési dokumentumokba, különös tekintettel a "védtelen közlekedők", azaz a gyerekek és idősek igényeire, valamint a gyaloglás és a közlekedésbiztonság közszolgáltatásként való elismerése. A teljes szabályozási környezet gyalogos szempontú felülvizsgálata és egységesítése szükséges, különös tekintettel a járdák elsődleges gyalogos használatára, parkolás tiltására, mikromobilitási konfliktusok kezelésére vagy a közterület foglalási engedélyek felülvizsgálatára (pl. Teraszok). Az intézkedés kiterjed az ellenőrzési rend és a hibakezelési gyakorlat megerősítésére.</p>	
Célok	<p><b>biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>senki ne haljon meg és ne sérüljön meg gyaloglás közben, ne kerüljön olyan helyzetbe, hogy gyaloglás közben veszélyeztetnie kell saját vagy mások testi épségét</li> </ul> <p><b>javul a közbiztonság Budapest közterületein és közlekedési csomópontjaiban</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> </ul> <p><b>javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a gyaloglás bármely céljához a közterületek mindenki számára hozzáférhetőek, elérhetőek legyenek, fizikai és mentális képességtől függetlenül</li> <li>komplex akadálymentesség, egyetemes tervezés elvei érvényesüljenek a közterületeket is érintő beruházásoknál (hivatkozással az elfogadott irányelvekre, illetve a hiányzó irányelvek kidolgozása)</li> </ul> <p><b>nő az aktív és közösségi közlekedők aránya</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>közlekedési rendszer integrált része legyen a gyaloglás, ennek infrastruktúrája és információs rendszere</li> </ul>	
Megvalósítás ütemei	<ol style="list-style-type: none"> <li><b>Jogszabályi környezet felülvizsgálata.</b> A városi közlekedési és közterületi szabályozás alapelveként rögzíteni kell a gyalogos jelenlét prioritását és normalitását, mint a városi élet alapértelmezett módját.</li> <li><b>Működési, üzemeltetési folyamatok felülvizsgálata.</b> A gyalogolhatóságot közszolgáltatásként kell kezelni, amelynek minősége, hozzáférhetősége és folyamatossága az önkormányzati felelősségvállalás részét képezi. Felül kell vizsgálni a gyalogos közlekedést érintő belső folyamatokat, üzemeltetési előírásokat és hibakezelési protokollokat annak érdekében, hogy a közterületi bejelentések és hibajavítások gyaloglási szempontból egységes, rögzített elvrendszer és megoldási módok szerint kerüljenek kezelésre. Közterület kezelési és üzemeltetési folyamat- és működési szabályzat felülvizsgálata és egységesítése, hatékony hibabejelentés és hibakezelés működtetése térinformatikai nyilvántartórendszerbe integráltnak, digitális ügykezeléssel.</li> <li><b>Jogszabályok, belső szabályzatok módosítása.</b> A jogszabályok módosításánál az akadálymentes, biztonságos gyalogos közlekedést és a kockázatok csökkentését szem előtt kell tartani. A gyaloglást segítőeszközöket és a gyalogos felületeket igénybe vevő mikromobilitási eszközöket szigorúbb szabályozás alá szükséges vonni a biztonság növelése érdekében. Valamint jogszabályban javasolt előírni a meglévő infrastruktúra felülvizsgálatának rendszeresítését.</li> </ol>	

	<p>4. <b>Intézményi keretek lefektetése.</b> A BKK, a Budapest Közút és a Főpolgármesteri Hivatal érintett szervezetei között összehangolt működés szükséges, amely biztosítja a bejelentések következetes értékelését, prioritizálását és teljesítését. Egyértelmű szabályozási és végrehajtási keret szükséges annak biztosítására, hogy a járdák elsődlegesen gyalogos használatban maradjanak, és ne szolgáljanak parkolási vagy ideiglenes járműelhelyezési célokat. A szabályozás betartatásának ellenőrzéséhez és szankcionálásához szükséges erőforrás biztosítása.</p> <p>5. <b>Belső intézményi kommunikáció.</b> Az intézményrendszeren belül a tervezési, fejlesztési és üzemeltetési területen dolgozó döntéshozók, szakértők számára átfogó kommunikáció, továbbképzés megtartása. Kapcsolódó intézkedés: K1.1 Gyaloglás népszerűsítése</p>
Fontosabb előfeltételek	<p>fővárosi–kerületi együttműködés politikai és szakmai konszenzus az átfogó működési keretek felülvizsgálatáról és a változtatás szándékáról Politikai támogatottság megléte Intézményi koordináció</p>
Előny	<p>gyalogosbiztonság és hozzáférhetőség javulása konfliktusok csökkenése egységes működés és kiszámíthatóság</p>
Kockázatok	<p>Nincs politikai konszenzus az intézményrendszer működésének reformjával kapcsolatban A szabályok megszületnek, de nincs végrehajtási kényszer</p>
Indikátorok	<p>Eredményindikátor: E18. Felülvizsgált, gyaloglást érintő jogszabályok száma – db Hatásindikátor H1. Súlyos (8 napon túl gyógyuló) és halálos gyalogos balesetek száma – db/év H2. Éves audit alapján a kiemelten balesetveszélyes csomópontok száma - db/év H3. Gyalogátkelők területén bekövetkező gyalogos balesetek száma – db/év H4. Lakossági bejelentések száma gyalogos infrastruktúra kapcsán – db/év</p>
Megvalósítás időtartama/ időtávja	<p>2026 Q1 – 2027 Q4- érintett jogszabályok, üzemeltetési és kezelési folyamatok azonosítása és a módosítási javaslatok előkészítése 2027 Q4 - 2028 Q4 – rendelet- jogszabály - folyamatkezelés módosítások végrehajtása 2028 Q2 – 2029 Q2 - szükséges intézményi és működési modellváltások végrehajtása Hosszú táv: folyamatos működés, következetes alkalmazás és felülvizsgálat</p>
Becsült költség	<p>Szabályozás tekintetében nincs plusz költsége, BFFH –BK-BKK belső erőforrással megvalósítható Ugyanakkor a működési modell és folyamatkezelési modellváltás erőforrásigénnyel jár majd, ennek becslése csak egy későbbi fázisban becsülhető</p>
Lehetséges finanszírozási forrás	Főváros
Területi hatály	Teljes Budapest területe
Térkép megjelölése	nincs
Elsődleges felelős	BFFH, BKK, BK, FÖRI
Egyéb közreműködők	BKM, BKV
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	Városból Otthon, BMT, KBS SZ_1.2 Tervezési útmutatók frissítése a gyaloglás szempontjainak érvényesítésével
Intézkedés célcsoportja	Intézményrendszeren belül tervezési, fejlesztési és üzemeltetési területen dolgozó döntéshozók, szakértők

Tervezési útmutatók frissítése a gyaloglás szempontjainak érvényesítésével		SZ 1.2
Intézkedés leírása	Egységes gyalogos tervezési irányelvek és tudástár kialakítása, amely összehangolja a gyalogos, akadálymentességi és gyerekbarát tervezési útmutatókat. Integrált, számonkérhető kritériumrendszer és normatív műszaki követelmények meghatározása, valamint jó gyakorlatok és megoldáscsomagok rendszerezése. A tervezési útmutatók fővárosi közútkezelői rendeletben előírt alkalmazása felmenő rendszerben történik, a célzott programok mellett az utak fenntartása, üzemeltetése során figyelmet kell fordítani az előírt műszaki követelmények biztosítására.	
Célok	<p><b>biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>senki ne haljon meg és ne sérüljön meg gyaloglás közben, ne kerüljön olyan helyzetbe, hogy gyaloglás közben veszélyeztetnie kell saját vagy mások testi épségét</li> </ul> <p><b>javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a gyaloglás bármely céljához a közterületek mindenki számára hozzáférhetőek, elérhetőek legyenek, fizikai és mentális képességtől függetlenül</li> <li>komplex akadálymentesség, egyetemes tervezés elvei érvényesüljenek a közterületeket is érintő beruházásoknál (hivatkozással az elfogadott irányelvekre, illetve a hiányzó irányelvek kidolgozása)</li> </ul> <p><b>nő az aktív és közösségi közlekedők aránya</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>közlekedési rendszer integrált része legyen a gyaloglás, ennek infrastruktúrája és információs rendszere</li> <li>legyen kényelmes és biztonságos átszállni, az átszálló, módváltó csomópontok kialakításában érvényesüljön a szolgáltatói szemlélet (átszállás, mint szolgáltatás)</li> </ul> <p><b>kényelmesebb és komfortosabb közterek jönnek létre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a közterek klimatikus viszonyai javuljanak, a hőszigetelést lehetőleg több zöldfelület és fák árnyéka csökkentse, legyen hangsúlyosabb része a víz a városi életnek (Dunapart mint köztér és rekreációs tér, mesterséges vízelemek a nagyobb tereken)</li> <li>legyen mód megpihenni, ivóvízhez jutni a kiemelt gyalogos és rekreációs útvonalakon</li> <li>klímaadaptív, emberléptékű közterület hálózat jöjjön létre, a közterületek megújítása legyen Budapest szerte következetes ebben, ennek lehet eszköze az Egészséges utcák fővárosi szintű programja emelése</li> </ul>	
Megvalósítás ütemei	<p>A gyalogos infrastruktúra egységes és magas színvonalú kialakítása érdekében elsődlegesen a hazai szabványok és műszaki előírások, valamint a releváns nemzetközi irányelvek adaptálásával a budapesti sajátosságokhoz igazított útmutató létrehozása és egységes arculati megfeleltetése kiemelt feladat. A gyalogos infrastruktúra tervezése és üzemeltetése érdekében egységes, számonkérhető normatív műszaki követelményrendszert kell kialakítani, amely minden közterületi beavatkozás során kötelező érvénnyel alkalmazandó. A követelményeknek ki kell terjedniük a gyalogos közlekedés biztonságát, hozzáférhetőségét, folyamatosságát és komfortját meghatározó alapvető paraméterekre.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Akadálymentességi követelményrendszer felülvizsgálata.</b> Olyan egységes, Budapest egészére vonatkozó akadálymentességi követelményrendszert kell kialakítani, amely nem külön dokumentumként, hanem a tervezési irányelvekbe integráltan jelenik meg, és a tervezéstől az üzemeltetésig minden gyalogos területre alkalmazandó, és figyelembe veszi a racionális költséggel megvalósítható megoldásokat. Az érvényben lévő</li> </ol>	

	<p>rendeletek, akadálymentesítési szabványok, kezelői előírások és utügyi műszaki előírások közötti <b>összhangot biztosítani szükséges</b>. Az esetleges ellentmondásokat fel kell tárni és fel kell oldani, valamint az érintett szervezetek közötti rendszeres szakmai egyeztetést és koordinációt biztosítani kell az egységes alkalmazás érdekében.</p> <p>2. <b>Egységes gyalogos tervezési irányelvek kialakítása és integrálása a tervezési útmutatókba.</b> A gyalogos, akadálymentességi és gyerekbarát tervezési szempontok összehangolása, valamint beépítése a meglévő és készülő fővárosi útmutatókba (BKK Közterületek és közutak tervezési útmutatója, Akadálymentes környezet tervezési útmutatója, Szegélyzóna tervezési útmutató, sulizóna útmutató, valamint a készülő behajtásszabályozási és forgalomcsillapítási útmutató, ZIFFA, teraszok és kitelepülések előírásai). Mindezek során <b>integrálni</b> szükséges a nemzetközi szakmai irányelveket és jó gyakorlatokat, továbbá az akadálymentességi és egyetemes tervezési elveket, valamint a gyalogosbarát, emberléptékű várostervezési megközelítéseket annak érdekében, hogy az esetleges ellentmondások feloldásra kerüljenek, és a gyalogos szempontok minden tervezési és üzemeltetési helyzetben következetesen érvényesüljenek. Ennek keretében <b>össze kell hangolni a vonatkozó</b> utügyi műszaki előírások és kapcsolódó rendeletek gyalogos elsőbbségre és átkelésre vonatkozó <b>szabályait</b>, a gyalogátkelőhelyek létesítésére és kialakítására vonatkozó előírásokat (beleértve a „zebra minimum” elveket), a közterület-használati és közútkezelési rendeleteket, valamint az akadálymentesítési jogszabályokat és szabványokat, különös tekintettel a taktilis jelzések (TWSI) alkalmazására. A <b>budapesti alkalmazás</b> során e követelményrendszert a különböző beépítési és közterületi típusokra (pl. belvárosi terek, főútvonalak, lakóutcák, intézményi környezetek) adaptálni kell, biztosítva a műszaki előírások következetes értelmezését, az esetleges ellentmondások feloldását, valamint az arculati elemek – burkolatok, jelzések, utcabútorok és információs rendszerek – egységes, a városi identitást erősítő kialakítását.</p> <p>3. <b>Tudástár, arculati tervek és helyspecifikus tervezési példatár.</b> Digitális tudástár és példatár létrehozása, amely jó gyakorlatokat, műszaki megoldásokat és mintaprojekteket gyűjt össze Budapest különböző típusú helyszíneire (pl. belvárosi terek, főutak, lakóterületek, intézményi környezetek), valamint támogatja a kerületek közötti tudásmegosztást és egységes tervezési gyakorlatot. Egészséges utcák Tudásközpont keretein belül, annak bővítésével javasolt megvalósítani.</p> <p>4. <b>Belső intézményi kommunikáció.</b> Az intézményrendszeren belül a tervezési, fejlesztési és üzemeltetési területen dolgozó döntéshozók, szakértők számára átfogó kommunikáció, továbbképzés megtartása. Kapcsolódó intézkedés: K1.1 Gyaloglás népszerűsítése</p>
Fontosabb előfeltételek	<p>Szakértői pool felállítása Műszaki jogszabályok felülvizsgálata a gyaloglás előnyben részesítése érdekében megtörténik</p>
Előny	<p>egységes tervezési szempontrendszer, emiatt gyorsabb projektelőkészítési fázis Egységesebb közterületi arculat a fővárosban Önmagát magyarázó közutak terjedése</p>
Kockázatok	<p>Tervezési útmutatók érvényesítése ma is erőforrás igényes folyamat Egyes kiemelt helyszíneken korlátozottan alkalmazható (pl. örökségvédelmi kritériumok)</p>

Indikátorok	<p><b>Eredményindikátorok:</b> E15. Felülvizsgált tervezési és szabályozási útmutatók száma – db</p> <p><b>Hatásindikátorok:</b> H5. Gyaloglás részaránya a közlekedésben (modal split) - %/év H1. Súlyos (8 napon túl gyógyuló) és halálos gyalogos balesetek száma – db/év H2. Éves audit alapján a kiemelten balesetveszélyes csomópontok száma - db/év H3. Gyalogátkelők területén bekövetkező gyalogos balesetek száma – db/év</p>
Megvalósítás időtartama/ időtávja	<p>2026 Q1 – 2027 Q1 - Normatív műszaki követelmények meghatározása a gyalogos infrastruktúrára 2027 Q1- Q4 - Egységes akadálymentességi kritériumrendszer felállítása 2027 Q4 – 2029 Q2 -Tervezési útmutatók frissítése, a gyalogos, akadálymentességi és gyerekbarát tervezési útmutatók összehangolása egységes rendszerbe. Gyalogos tervezési kézikönyv és útmutatók kidolgozása különböző városi helyzetekre. Akadálymentességi kritériumrendszer integrálása a tervezési és kezelői előírásokba (nem külön dokumentumként) 2027 Q1 Egészséges utcák Tudásközpont keretein belül a gyaloglásra fókuszáltan digitális tudástár és példatár létrehozása a tervezők és önkormányzatok számára 2027 Q1 - Jó gyakorlatok és mintaprojektek gyűjtése és rendszerezése (hazai és nemzetközi) (folyamatos) 2027 Q1 - Kerületek közötti tapasztalatcsere és szakmai fórumok működtetése (folyamatos)</p>
Becsült költség	Külső szakértők bevonása - 50 Mft
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi forrás
Területi hatály	Teljes Budapest területe
Térkép megjelölése	
Elsődleges felelős	BFFH, BKK, BK
Egyéb közreműködők	BKM, Kerületek
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	Városból Otthon, BMT, KBS SZ_1.1 A gyaloglás elsőbbségének elve rögzítése a vonatkozó szabályozásokban és érintett közszolgáltatásokban
Intézkedés célcsoportja	Intézményrendszeren belül tervezési, fejlesztési és üzemeltetési területen dolgozó döntéshozók, szakértők

Gyalogos közlekedés intézményi koordináció létrehozása		SZ 2.1
Intézkedés leírása	Dedikált gyalogos közlekedési intézményi keret (ügynökség vagy munkacsoport) létrehozása egyértelmű felelősségi körökkel, koordinációs és programmenedzsment feladatokkal. A fővárosi és kerületi szereplők, szakcégek közötti együttműködés, adatmegosztás és fejlesztések összehangolása, valamint a civil és szakmai szereplők bevonásának intézményesítése.	
Célok	<p><b>biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>senki ne haljon meg és ne sérüljön meg gyaloglás közben, ne kerüljön olyan helyzetbe, hogy gyaloglás közben veszélyeztetnie kell saját vagy mások testi épségét</li> </ul> <p><b>javul a közbiztonság Budapest közterületein és közlekedési csomópontjaiban</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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</li> </ul> <p><b>javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a gyaloglás bármely céljához a közterületek mindenki számára hozzáférhetőek, elérhetőek legyenek, fizikai és mentális képességtől függetlenül</li> <li>komplex akadálymentesség, egyetemes tervezés elvei érvényesüljenek a közterületeket is érintő beruházásoknál (hivatkozással az elfogadott irányelvekre, illetve a hiányzó irányelvek kidolgozása)</li> </ul> <p><b>nő az aktív és közösségi közlekedők aránya</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>közlekedési rendszer integrált része legyen a gyaloglás, ennek infrastruktúrája és információs rendszere</li> <li>legyen kényelmes és biztonságos átszállni, az átszálló, módváltó csomópontok kialakításában érvényesüljön a szolgáltatói szemlélet (átszállás, mint szolgáltatás)</li> </ul> <p><b>a városban gyalogosan közlekedni egyben élmény</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>legyen gyaloglás központú a város, annak minél több szolgáltatása erre a logikára épüljön (közparkok, közintézmények, kereskedelem, szolgáltatások, turizmus)</li> </ul>	
Megvalósítás ütemei	<p><b>1. Dedikált gyalogos közlekedési szervezeti egység létrehozása</b></p> <p>A gyalogos közlekedés fejlesztése jelenleg több szervezet és szereplő között megosztott feladat, amelynek következtében a felelősségi körök, döntési mechanizmusok és végrehajtási folyamatok nem egységesek. Ennek kezelése érdekében szükséges egy <b>önálló, dedikált gyalogos közlekedési szervezeti egység (ügynökség / alosztály / munkacsoport)</b> létrehozása, amely egyértelmű felelősségi körrel képviseli a gyalogos szempontokat, koordinálja a fővárosi és kerületi szereplők munkáját, és biztosítja a stratégiai célok következetes érvényesítését. Az egység megrendelői, koordinációs és szakmai támogató szerepet lát el, valamint biztosítja az intézményközi együttműködés és a társadalmi bevonás strukturált kereteit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Szervezeti egység létrehozása és működési modell kidolgozása</b> (ügynökség / alosztály / munkacsoport formában, egyértelmű feladat- és hatáskörökkel)</li> <li><b>Megrendelői és koordinációs szerep meghatározása</b> a közterület-kezelők és szolgáltatók irányában, felelősségi körök tisztázása</li> <li><b>Fővárosi–kerületi koordinációs rendszer kialakítása</b> rendszeres egyeztetési és döntés-előkészítési mechanizmusokkal</li> </ul>	

- **Kerületi gyalogos referenci hálózat létrehozása** (kapcsolattartók, programfelelősök kijelölése minden kerületben)
- **Gyalogos és akadálymentességi ellenőrző szerep érvényesítése**
- **Adat- és információmegosztási rendszer működtetése**
- **Kommunikációs és szemléletformáló, edukációs tevékenységek tartalmi összehangolása** (Kapcsolódó intézkedés: KSZ02\_Gyaloglás népszerűsítése)

## 2. Kerületi gyalogolhatósági programok indítása fővárosi partnerségben

A gyalogosbarát város kialakítása csak a fővárosi és kerületi szintek összehangolt együttműködésével valósítható meg. Ennek érdekében szükséges egy olyan **fővárosi partnerségi és támogatási rendszer** kialakítása, amely ösztönzi és segíti a kerületeket komplex, hálózati szemléletű gyalogos fejlesztési programok kidolgozásában és megvalósításában. A program célja, hogy a gyalogolhatóság fejlesztése **ne eseti beavatkozások mentén**, hanem területi alapon, integrált módon történjen, figyelembe véve a különböző városrészek eltérő adottságait és igényeit.

- **Fővárosi támogatási és pályázati rendszer működtetése:** A kerületi gyalogos fejlesztések ösztönzésére egységes pályázati és finanszírozási rendszer kialakítása, amely komplex, területi alapú programokat támogat, és nem egyedi beavatkozásokat.
- **Komplex, hálózati szemléletű kerületi programok kialakítása:** A gyalogolhatóság fejlesztése teljes városrészekre kiterjedő, összefüggő beavatkozások mentén történjen (kapcsolatok erősítése, hiányok felszámolása, fő célpontok elérhetősége) hálózati terv alapján a kerületek közreműködésével, a helyi igények képviselésével.
- **Szakmai támogatás és tudásmegosztás biztosítása (lásd. Sz-1.2):** A kerületek számára módszertani segítség, tervezési útmutatók, mintaprojektek és jó gyakorlatok biztosítása, valamint a tapasztalatok rendszerszintű megosztása.
- **Közös főváros–kerület projektek és pilotok megvalósítása (lásd “IE” és “IK” intézkedések koordinálása):** Kiemelt területeken (pl. alközpontok, iskolakörnyezetek, főútvonalak) közös fejlesztések indítása, amelyek mintaként szolgálnak a további beavatkozásokhoz.
- **Monitoring, értékelés és differenciált fejlesztési megközelítés (lásd Sz 1.2 és Sz-2.2):** A programok eredményeinek egységes indikátorok mentén történő nyomon követése, valamint a fejlesztések igazítása a városrészek eltérő adottságaihoz (belső–külső területek)

## 3. Intézményi és civil együttműködések erősítése

A gyaloglás népszerűsítése és a gyalogosbarát városi környezet kialakítása nem kizárólag infrastrukturális kérdés, hanem **közösségi és kulturális folyamat** is. Ennek érdekében szükséges az intézmények, civil szervezetek és helyi közösségek aktív bevonása, valamint egy **strukturált partnerségi rendszer kialakítása**, amely összehangolja a gyalogláshoz kapcsolódó programokat, és erősíti azok társadalmi beágyazottságát.

- **Partnerségi hálózat és koordináció kialakítása:** A kulturális, oktatási, egészségügyi és civil szereplők bevonásával működő együttműködési rendszer létrehozása, amely összehangolja a kerületi gyalogolhatósági és kommunikációs programokat, és biztosítja a szinergiák kihasználását.
- **Kulturális és közösségi intézmények bevonása:** Kulturális intézmények, közösségi terek és programok aktív szerepvállalásának erősítése a gyaloglás ösztönzésében, valamint ezek kapcsolatának kialakítása a gyalogos útvonalhálózattal.
- **Civil és oktatási szereplők aktivizálása:** Civil szervezetek, iskolák és egyetemek (a jövő szakembereinek) bevonása szemléletformáló, edukációs és közösségi programokba, különös tekintettel a gyerekek és fiatalok elérésére.
- **Egészségügyi intézmények bevonása:** egészségmegőrző és prevenció programokban és gyaloglás szerepének növelése
- **Közösségi programok és élményalapú kezdeményezések megvalósítása** Séták, tematikus programok, helyi események és kampányok szervezése, amelyek a

	<p>gyaloglást, mint közösségi élményt és életmódot erősítik. Kapcsolódó intézkedés: KSZ02_Gyaloglás népszerűsítése</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Lakossági bevonás és visszacsatolás erősítése:</b> A helyi közösségek bevonása a tervezési és fejlesztési folyamatokba, valamint folyamatos visszajelzési és együttműködési lehetőségek biztosítása.</li> </ul>
Fontosabb előfeltételek	<p>szervezeti és költségvetési döntés szerepkörök tisztázása szereplők közti megállapodás és felelősségek rögzítése</p>
Előny	<p>Eredményesebb és hatékonyabb együttműködés a stratégia végrehajtására egységes szakmai működés Gyorsabban megvalósuló és jobban koordinált fejlesztések</p>
Kockázatok	<p>intézményi párhuzamosságok koordináció túlterheltsége és elfogadottságának hiánya</p>
Indikátorok	<p><b>Eredményindikátorok:</b> E16. Gyaloglással kapcsolatos éves monitoring- és értékelő jelentések száma – db E19. Koordinált, gyalogos fókuszú projektek száma – db E20. Partnerségi együttműködések száma – db E21. Dokumentált jó gyakorlatok száma – db <b>Hatásindikátorok:</b> H4. Lakossági bejelentések száma gyalogos infrastruktúra kapcsán – db/év H5. Gyaloglás részaránya a közlekedésben (modal split) - %/év H23. Halálozási mutatók javulása Budapesten, kiemelten a főbb haláloki csoportokban, mint keringési betegségek, légzőrendszeri betegségek (KSH) H24. Várható élettartam Budapesten adott évben (KSH) H25. Egészségben eltöltött évek száma Budapesten adott évben (KSH)</p>
Megvalósítás időtartama/ időtávja	<p>2026 Q4 – 2027 Q3 szervezeti- működési modell felállítása 2027 Q2 - Q4 - partnerségek feltárása 2027 Q4 – programmenedzsment (folyamatos)</p>
Becsült költség	<p>Szervezet felállításának költségei - modell függő, van e felesleges kapacitás a koordinációra kijelölt szervezetnél Programok költségei - éves programozási keret - kapcsolódva más intézkedésekhez azok költségére, vagy önálló büdzsé (javasolt kezdő éves keret az első 3 évre: évi 50-150 Mft)</p>
Lehetséges finanszírozási forrás	<p>Fővárosi forrás + kerületi kiegészítő forrás programok esetében</p>
Területi hatály	<p>Teljes Budapest területe</p>
Térkép megjelölése	
Elsődleges felelős	<p>BFFH (működési modellről előzetes döntés szükséges)</p>
Egyéb közreműködők	<p>kerületi önkormányzatok, BKK, BK, BKM Partnerek: civil szervezetek, kulturális intézmények</p>
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	<p>Városhól Otthon, BMT, KBS K_1.1 Gyaloglás népszerűsítése, mint városi aktivitás és közlekedési mód</p>
Intézkedés célcsoportja	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Intézményrendszeren belül tervezési, fejlesztési és üzemeltetési területen dolgozó döntéshozók, szakértők</li> <li>2. Kerületi döntéshozók, szakértők</li> <li>3. Civil szervezetek</li> <li>4. Oktatási szereplők</li> <li>5. Kulturális és közösségi intézmények</li> <li>6. Lakosság</li> </ol>

Gyaloglási monitoring és rendszeres értékelési rendszer		SZ 2.2
Intézkedés leírása	Egységes gyaloglási monitoring rendszer kialakítása, amely rendszeresen gyűjti és elemzi a gyalogos (és mikromobilitási) adatokat, a közterületek állapotát, a szolgáltatási szinteket és a felhasználói visszajelzéseket. Az eredmények alapján éves riportálás, nyilvános kommunikáció és folyamatos visszacsatolás biztosítása a döntéshozatalhoz. Az egyes beruházások kapcsán elő és utómérések a gyalogos forgalomra, a mikroklimatikus mutatókra, a kapcsolódó városi térfalak funkcionális működésére gyakorolt hatás vizsgálata érdekében.	
Célok	<p><b>nő az aktív és közösségi közlekedők aránya</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>közlekedési rendszer integrált része legyen a gyaloglás, ennek infrastruktúrája és információs rendszere</li> </ul> <p><b>kényelmesebb és komfortosabb közterek jönnek létre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>klímaadaptív, emberléptékű közterület hálózat jöjjön létre, a közterületek megújítása legyen Budapest szerte következetes ebben, ennek lehet eszköze az Egészséges utcák fővárosi szintű programmá emelése</li> </ul> <p><b>a városban gyalogosan közlekedni egyben élmény</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>legyen gyaloglás központú a város, annak minél több szolgáltatása erre a logikára épüljön (közparkok, közintézmények, kereskedelem, szolgáltatások, turizmus)</li> </ul>	
Megvalósítás ütemei	<p>1. Mérési és adatinfrastruktúra kialakítása</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>városi szintű gyalogos monitoring- és adatrendszer kialakítása és üzemeltetése</li> <li>gyalogos és mikromobilitási adatok rendszeres gyűjtése és térinformatikai feldolgozása</li> <li>kiemelt helyszíneken gyalogosforgalmi mérések bevezetése</li> <li>közterület-használati, infrastruktúra-minőségi és szolgáltatási szint adatok integrálása</li> <li>hibabejelentések és üzemeltetési adatok rendszerbe kapcsolása</li> <li>felelős szervezeti egység, módszertan és adatkezelési keretek kijelölése</li> </ul> <p>2. Elemzés, indikátorok és értékelés</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>gyalogosforgalmi és használati mintázatok elemzése</li> <li>kulcs indikátorok (pl. használat, biztonság, komfort, hozzáférhetőség) rendszeres nyomon követése</li> <li>kiemelt közterületek és fő gyalogos tengelyek célzott vizsgálata</li> <li>mikroklimatikus mutatók (pl. zaj, hőterhelés) mérése és hatásvizsgálata</li> <li>projektszintű elő- és utómérések alkalmazása (pl. átalakítások hatásának értékelése)</li> <li>gyalogos fókuszú közlekedésbiztonsági elemzések (rendszerszintű okokra fókuszálva)</li> </ul> <p>3. Riportálás, visszacsatolás és döntéstámogatás</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>éves monitoring jelentés készítése a gyalogos közlekedés helyzetéről és a beavatkozások hatásairól</li> <li>A stratégia előrehaladásának és a költségek felhasználásának nyomon követése</li> <li>A monitoring eredményeinek beépítése a fejlesztési prioritások és beruházási döntések meghatározásába</li> <li>a szabályozás, tervezés és üzemeltetés közötti eltérések feltárása és korrigálása</li> <li>Átlátható, közérthető kommunikáció a lakosság és szakmai partnerek felé</li> </ul>	

	<p>4. Lakossági visszajelzések és társadalmi bevonás</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rendszeres lakossági elégedettségmérések és közvélemény-kutatások</li> <li>• Felhasználói visszajelzések integrálása a monitoring rendszerbe</li> <li>• Közösségi bevonás a tervezési és értékelési folyamatokba</li> </ul>
Fontosabb előfeltételek	intézményi felelős kijelölése városkommunikációs folyamatba integrálás
Előny	adatvezérelt döntéshozatal Átláthatóság, hiteles kommunikáció stratégiai célok nyomon követhetősége
Kockázatok	Mérési módszer infrastruktúrája költséges lehet GDPR bonyodalmakat okozhat egyes adatok feldolgozhatóságánál Bizonyos mérések erősen emberi erőforrás igényesek (pl. gyalogolhatósági index)
Indikátorok	<p><b>Eredményindikátorok:</b> E16. Gyaloglással kapcsolatos éves monitoring- és értékelő jelentések száma – db E17. Rendszeres gyalogosforgalmi mérési helyszínek száma – db</p> <p><b>Hatásindikátorok:</b> H4. Lakossági bejelentések száma gyalogos infrastruktúra kapcsán – db/év H17. Lakossági elégedettség rendszeres mérése a közterületek kialakításával és a közterületek használatához kötődő biztonságérzettel kapcsolatban (elégedettek aránya) - %/év</p>
Megvalósítás időtartama/ időtávja	2026 Q2 – 2027 Q4 indikátorok és módszertan kialakítása, alapmérések 2027 Q4 - monitoring rendszer bevezetése - első riport 2027 Q4 – monitoringrendszer üzemeltetése (folyamatos)
Becsült költség	Gyalogos forgalom mérésének kiépítése - 200-400 Mft Rendszeres adatvásárlás (környezeti adatok) - évi 50 Mft
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi forrás
Területi hatály	Teljes Budapest területe
Térkép megjelölése	
Elsődleges felelős	BKK, BK
Egyéb közreműködők	FPH, BKV, BKM
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	Városból Otthon, BMT, KBS
Az intézkedés célcsoportja	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Intézményrendszeren belül tervezési, fejlesztési és üzemeltetési területen dolgozó döntéshozók, szakértők</li> <li>2. Civil szervezetek</li> <li>3. Sajtó</li> <li>4. Tudományos területek munkatársai</li> </ol>

## 4. Monitoringrendszer

A monitoring rendszer célja, hogy átfogó képet adjon a gyaloglás helyzetéről: egyrészt mérje annak mennyiségét, minőségét és biztonságát, másrészt értékelje a különböző beavatkozások hatását mind előzetesen (ex-ante), mind utólagosan (ex-post). Emellett fontos szerepe, hogy támogassa a források hatékony elosztását és a prioritások kijelölését, valamint biztosítsa az átlátható, rendszeres beszámolást a döntéshozók és az érintettek számára.

A monitoring rendszer nem csupán riportálási eszköz, hanem a fejlesztési és beruházási döntések közvetlen támogatását szolgálja, ennek érdekében szükséges erősíteni a monitoring és a döntéshozatal kapcsolatát. A monitoring eredményei közvetlenül beépülnek a fejlesztési prioritások, beruházási döntések és közterület-átalakítások kijelölésébe.

Jelenleg a gyaloglásra vonatkozó egységes és rendszeresen gyűjtött adatok köre korlátozott, és a közlekedési módok összehasonlításában egyértelműen ez a terület tekinthető a leginkább adathiányosnak. Mindez nem kizárólag budapesti sajátosság: nemzetközi példák is rámutatnak a probléma általánosságára. Stockholm esetében például a gyalogos stratégia kifejezetten önálló, kulcsfontosságú beavatkozásként nevesíti a monitoring rendszer kiépítését, hangsúlyozva, hogy az nem pusztán támogató funkciót tölt be, hanem a szakpolitikai célkitűzések megvalósításának alapvető eszköze. Budapesten is szükséges egy kulcs alintézkedés a városi szintű gyalogos forgalommérési hálózat kialakítására.

### 4.1. Módszertan

A gyaloglás támogatására tett intézkedések hatásainak nyomon követésére olyan monitoring- és értékelési keretrendszer kialakítása szükséges, amely egységes, transzparens és hosszú távon is fenntartható módon képes mérni a beavatkozások eredményeit és hatását. A módszertani megközelítés központi eleme, hogy a legfőbb stratégia cél elsődleges mennyiségi változásai - többen, többször, többet gyalognak - mellett a kapcsolódó környezeti és közlekedésbiztonsági hatásokat is vizsgálja. Célunk az eredményesség és a stratégia előrehaladásának mérésén túl, hogy **pontosan visszamérhető és adatalapon bizonyítható** - a későbbiekben pedig ez alapján tervezhető - **legyen, a gyaloglás térben, időben és társadalomban való kiterjedése, az élhető városi környezet kialakulása és a helyi kereskedelem és szolgáltatás működése hogyan erősítik egymást**, helyi és budapesti szinten egyaránt.

Ennek érdekében minden konkrét nagyobb infrastruktúra beavatkozás kapcsán szükséges elő és utómérések végzése a gyalogos (és egyéb kapcsolódó) forgalomra, az idősorosan és helyszínhez kötötten rendelkezésre álló külső adatforrások (baleseti adatok, környezeti adatok, forgalmi/bevételi adatok, stb) beavatkozás előtti és azt követő elemzése.

A gyaloglás szempontjából kiemelt városrészekre a stratégia megalkotásával párhuzamosan **gyalogolhatósági vizsgálat** készült, ennek pontos módszertanát a Helyzetértékelés kötet vonatkozó melléklete tartalmazza. Ezeket a vizsgálatokat szintén szükséges lesz elvégezni minden olyan beavatkozás esetén, ami a kijelölt és előzetesen felmért területeken valósul meg. Minden egyéb terület vagy tengely esetében pedig javasoljuk a felmérést beavatkozás előtt, majd félévvel a beavatkozás megvalósulása után elvégezni.

## 4.2. Gyakorlati megvalósítás

Magának a monitoring rendszernek felállítása önmagában egy intézkedés, mivel **jelenleg nem adottak Budapesten a rendszeres, műszeres gyalogos forgalom mérésének műszaki feltételei** - ellentétben az autóforgalom (1000 db detektor 1 Mrd, a kerékpárforgalom (30 db, 10 milliós), vagy a közösségi közlekedés utasforgalom mérésével (szenzorok 2 mrd) - **kizárólag projektek kapcsán történik kézi adatfelvétel vagy kamerakép-feldolgozás, esetleg közvetett adatok feldolgozásával**. A rendszeres automatikus mérés ugyanakkor az összefővárosi és a tartós hatás, vagy lassabb változások kimutatása szempontjából kritikus. A gyalogos főhálózat tengelyein, a nagy átszálló csomópontokban, valamint a rekreációs területek bejárati térségei kapcsán szükséges a mérési hálózat telepítése.

A monitoring rendszer fejlesztése két, egymásra épülő szakaszban valósul meg. Az induló szakaszban a hangsúly a kiemelt helyszínek mérésén, az alapindikátorok kialakításán, valamint a projektszintű elő- és utómérések elvégzésén van, amelyeket éves riportálás egészít ki. Ezt követően a bővítési szakaszban a rendszer kiterjed a teljes városi lefedettségre, és egy komplex indikátorrendszer kerül kialakításra – például a gyalogolhatósági index formájában –, továbbá széles körben alkalmazásra kerülnek a mikroklimatikus és minőségi mérések. A folyamat során kiemelt cél a kulcs teljesítménymutatók (KPI-ok) folyamatos megerősítése és finomhangolása.

## 4.3. Indikátorok részletes bemutatása

### 4.3.1. Eredményindikátorok - a beavatkozások közvetlen, rövid-középtávú kimenetei

#### Infrastruktúra

Az egyes infrastruktúra fejlesztési programok kapcsán releváns indikátorok a konkrét fizikai beavatkozások eredményeit számszerűsítik, alapvetően adott program indulásáig felmért alapadatokhoz képest a változás mérését teszik lehetővé, az első beavatkozásoktól kezdődően, a programok teljes időtartama alatt, alapvetően évente.

- E1. Megújított vagy újonnan épített járdák hossza – km/év
- E2. Megújított vagy újonnan kialakított gyalogátkelők száma – db/év
- E3. Akadálymentesített közösségi közlekedési megállóknak száma – db/év
- E4. Átépített balesetveszélyes csomópontok száma – db/év
- E5. Megújított lakóutcák hossza – km/év
- E6. Megújított fő- és gyűjtőutak hossza – km/év
- E7. Új vagy megújított gyalogos műtárgyak (hidak, alul-/felüljárók, lépcsők) száma vagy hossza – db/km/év
- E8. Megújított intézményi környezetek (pl. iskolautca, sulizóna) száma – db/év
- E9. Humanizált nagyforgalmú közlekedési csomópontok száma – db/év
- E10. Beavatkozásokkal javított gyalogos hálózati lefedettség növekménye – % vagy km
- E11. Létesített vagy megújított zöldfelület nagysága – m<sup>2</sup>/év
- E12. Telepített fák száma gyalogos főhálózaton, illetve helyi lakóutcában – db/év
- E13. Fejlesztett infrastruktúra által érintett helyi lakosok száma – fő/év

E14. Gyalogos térarány a közterületi keresztmetszetben (azaz a közterület gyalogos használatra dedikált felületeinek aránya) % változás / adott projekt

### **Szabályozás, szervezet, monitoring**

Ezek az indikátorok elsősorban azt vizsgálják, hogy az adott beavatkozás létrejött-e, működik-e a gyakorlatban, illetve milyen mértékben épült be a város mindennapi működésébe.

A szabályozási környezet és monitoring rendszer felállítása kapcsán, rövid távon (1-3 év) releváns indikátorok:

E15. Felülvizsgált tervezési és szabályozási útmutatók száma – db

E16. Gyaloglással kapcsolatos éves monitoring- és értékelő jelentések száma – db

E17. Rendszeres gyalogosforgalmi mérési helyszínek száma – db

E18. Felülvizsgált, gyaloglást érintő jogszabályok száma – db

A koordináló szervezet működése kapcsán, középtávon (3-10 év) releváns indikátorok:

E19. Koordinált, gyalogos fókuszú projektek száma – db

E20. Partnerségi együttműködések száma – db

E21. Dokumentált jó gyakorlatok száma – db

### **4.3.2. Egységesített hatásindikátorok - hosszabb távú, rendszerszintű változások**

Az intézkedések hatásait mérő indikátorok, intézkedéstől függően ugyanaz az indikátor mérhet közvetett vagy közvetlen hatást.

### **Közlekedésbiztonság**

H1. Súlyos (8 napon túl gyógyuló) és halálos gyalogos balesetek száma – db/év

H2. Éves audit alapján a kiemelten balesetveszélyes csomópontok száma - db/év

H3. Gyalogátkelők területén bekövetkező gyalogos balesetek száma – db/év

H4. Lakossági bejelentések száma gyalogos infrastruktúra kapcsán – db/év

### **Közlekedési módváltás**

H5. Gyaloglás részaránya a közlekedésben (modal split) - %/év

H6 Gyalogosforgalom nagysága (a gyalogos főhálózat konkrét helyszínein rendszeresen mérve) – fő/nap

H7. Kerékpáros forgalom nagysága – %/év

H8. Közösségi közlekedés utasforgalma – %/év

H9. Közösségi közlekedési átszálló utasforgalom adott helyszínen – fő/nap

H10. Rövid (helyettesíthető) autós utak aránya – %

H11. Nem utazás céljából rendszeresen (legalább heti 3 alkalommal) gyalogló lakosság aránya

### **Környezeti minőség**

H12. Levegőszennyezési koncentráció változása – %

H13. Környezeti zajterhelés változása – dB

H14. Városi hőszigetelés mértéke – °C / index

H15. Parkoló gépjárművek száma közterületen adott útszakaszon vagy helyszínen – db

H16. Gépjármű-forgalom nagysága adott útszakaszon vagy helyszínen – jármű/nap

H17. Lakossági elégedettség rendszeres mérése a közterületek kialakításával és a közterületek használatához kötődő biztonságérzettel kapcsolatban (elégedettek aránya) - %/év

### **Társadalmi és gazdasági hatások**

H18. Közbiztonsági események (bűncselekmények) száma a fejlesztési területeken – db/év

H19. Helyi (adott közterülethez vagy helyszínhez kapcsolódó) kereskedelmi és szolgáltatási egységek száma – db

H20. Helyi (adott közterülethez vagy helyszínhez kapcsolódó) kereskedelmi és szolgáltatási egységek bevétele – Ft

H21. Látogatók száma kiemelt gyalogos közterületeken – fő/év

H22. Mozgásukban korlátozott vagy látássérült utasok száma a közösségi közlekedésben (y bérlettel rendelkezők) – fő/év

H23. Halálozási mutatók javulása Budapesten, kiemelten a főbb halálteki csoportokban, mint keringési betegségek, légzőrendszeri betegségek (KSH)

H24. Várható élettartam Budapesten adott évben (KSH)

H25. Egészségben eltöltött évek száma Budapesten adott évben (KSH)

#### **4.3.2. Komplex mutatók**

Ide tartoznak azok az összetett indexek is, amelyek egy-egy többtényezőn alapuló komplex jelenséget vizsgálnak, részindikátorokra bontva.

1. Gyalogolhatósági index
2. Biztonságos és hozzáférhető iskolakörnyezet index

#### **4.3.3. Célértékek meghatározása**

A fenti eredmény-, illetve hatásindikátorokra építve határozhatóak meg a **legfontosabb mutatók kapcsán azon célértékek**, melyek elérése/teljesülése esetén a stratégia végrehajtása eredményesnek mondható, legfőbb célját, hogy a **teljeskörűen akadálymentes gyaloglás**

**feltételeinek biztosításával többen, többször és többet gyalognak Budapesten**, sikeresen elérte. A javasolt mutatók:

- **Eredményindikátorok:**
- **Akadálymentes járdák aránya – 2050-re 100%**
- **Teljeskörűen akadálymentes kijelölt gyalogátkelők - jelzőlámpa esetén hangjelzéssel kialakítva - aránya – 2050-re 100%**
- **Akadálymentes közösségi közlekedési megállók aránya – 2050-re 100%**
- **Járdahiánnyal érintett fő- és gyűjtőutak arányának csökkenése – 2050-re 0%**
- **Hatásindikátorok:**
- **Vision Zero elérése– 2050**
- **Gyaloglás (csak gyalogos közlekedés) utazásszám alapú részaránya a modal splitben – 2050-re 25 %**
- **Egészségben eltöltött évek számának növekedése - 2050-re +3(?) év**

## **5. Ütemezés**

Az ütemezési javaslatot az első 5 év forrásigényeinek feltüntetésével az intézkedési terv társadalmasítását követően fogalmazzuk meg.