

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, Csicze 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, Kőszeghy Lea, Szilágyi-Nagy Anna, Szilágyi Anna, Hajnal Tünde, Fejes Balázs

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

Verziószám: 2.0

Kiadva: 2026.08.28.

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
e-mail: 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: Többen, hosszabban, gyakrabban gyalognak Budapesten	8
2.3. Operatív célok.....	9
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	10
2.3.4. Nő közösségi közlekedők aránya	10
2.3.5. Kényelmesebb és komfortosabb közterek jönnek létre.....	10
2.3.6. A városban gyalogosan közlekedni egyben élmény.....	11
3. Intézkedések.....	12
3.1 Az egyes intézkedési pillérek összefüggései.....	12
3.2. Infrastruktúra	14
3.3. Kommunikáció és szemléletformálás.....	39
3.4. Szervezet és szabályozás.....	44
4. Monitoringrendszer	54
4.1. Módszertan	54
4.2. Gyakorlati megvalósítás	55
4.3. Indikátorok részletes bemutatása.....	55
4.3.1. Eredményindikátorok - a beavatkozások közvetlen, rövid-középtávú kimenetei	55
Szabályozás, szervezet, monitoring.....	56
4.3.2. Egységesített hatásindikátorok - hosszabb távú, rendszerszintű változások	56
Közlekedésbiztonság.....	56
Közlekedési módváltás.....	56
Környezeti minőség.....	57
Társadalmi és gazdasági hatások.....	57
4.3.2. Komplex mutatók	57
4.3.3. Céltértek meghatározása.....	58
5. Ütemezés	60

1. Jövőkép

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

Budapest építészeti minőségének javítása és közterei hálózatának fejlesztése egyaránt meghatározóak a jövőkép elérésében, míg a köztereket az formálja, hogy milyen szemlélettel tekintenek a döntéshozók és a városhasználók az egyes közlekedési módokra.

1.1 Vízió, misszió

A gyaloglás nem csak közlekedési mód, hanem egyben **a közterületi időtöltés egyik fontos eszköze** is. A közterületekkel gyalogosként van a legerősebb kapcsolatunk - függetlenül attól, hogy közlekedünk-e, vagy csak szabadidős tevékenységre használjuk - a város nyújtotta szolgáltatások és élmények, de az otthon 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 számára természetes mozgásforma, fizikai képesség és készség a helyváltoztatásra, ennek sebességét, hatótávolságát elsődlegesen az emberi test biológiai felépítése határozza meg. A gyaloglás – akár eszközzel segítve - a közlekedés természetes módja, amelyhez mindenki kisgyermekektől kényelmesen és biztonságosan hozzáférhet, és anyagi helyzetétől függetlenül mindenki számára választható.

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

A gyaloglás a közlekedés legegyszerűbb, legdemokratikusabb módja, minden társadalmi réteg számára hozzáférhető, egyenlő és igazságos. 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 igazságosságos. Ha a városi térszervezés a gyaloglásra épül, az a közlekedési rendszer egészének hatékonyságát és méltányosságát is növeli.

A gyaloglás az ember biológiai szükséglete. A járás, mint mozgásforma természetes része testi működésünknek, idegrendszerünk fejlődésének és térbeli tájékozódásunknak. A gyaloglás az egyéni és közösségi egészség fontos része. Rendszeres gyaloglás bizonyítottan javítja a fizikai kondíciót, csökkenti a stresszt, fejleszti a kognitív funkciókat, és mentális jólétet eredményez. Környezeti szempontból a legfenntarthatóbb közlekedési forma: nem jár károsanyag-kibocsátással, nem terheli a környezetet zajjal vagy rezgéssel, és más közlekedési módhoz képest nem okoz jelentős 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** olyan tér- és szolgáltatásszervezési formát jelent, amely tudatosan használja az emberi arányokat, épít a szabad gyalogos mozgásra, 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 nagy méretű vagy szabálytalanul 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.
- 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, a városi hőszigetelés.
- A szociális konfliktusok és a közterületi rendezetlenség csökkenti a közterek tartózkodási értékét és a gyaloglók biztonságérzetét.
- 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 és 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 gyalogosok dominálta forgalmas köztereken, helyi lakóutcákban, intézmények környezetében biztosítani kell a szabad mozgás lehetőségét, akadályok és korlátozások nélkül.

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. Cérendszer

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 kapcsolódó főbb célkitűzéseket az alábbiakban foglaljuk össze.

2.2. Átfogó stratégiai cél: Többen, hosszabban, gyakrabban gyalognak 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 különböző képességű emberek 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 választják a gyaloglást közlekedési és rekreációs céllal egyaránt, egyre hosszabb távokra, mert

- a városban bárholnan bárhova el lehet jutni gyalog; azaz minden szükséges helyen gyalogátkelő, járda található, minden városrész megfelelő gyalogos hálózattal rendelkezik, kereskedelmi-szolgáltató központjai, oktatási nevelési intézményei jól illeszkednek ehhez a 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 köztér és az épületföldszínteken megfordulók számossága miatt a nap nagyrésztében szem előtt van – megvalósulását;
- a közterületek társadalom formáló térként, a város nappaljaként 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.

A stratégia **a teljes infrastruktúra** fenti célkitűzéseinek megfelelő **átalakítására 2050-et tűzi ki céldátumnak**: a jelenlegi bizonytalan önkormányzati feladatfinanszírozási rendszert alapul véve ekkorra vállalható, hogy a főváros területén minden akadálymentességi probléma és hálózati hiány felszámolásra kerül, valamint teljeskörűen megújul mind a kerületi önkormányzatok, mind a fővárosi önkormányzat kezelésében lévő közúthálózat és kapcsolódó gyalogutak. Ugyanakkor javasolt bizonyos területeken 2050-et megelőző célokat kitűzni. **2030-ra** vállalható, hogy a fővárosi tulajdonú területeken **felszámolásra kerül a járdán való parkolás, a villamosmegállók 50%-a akadálymentes** legyen, **létesüljön 200 db új gyalogátkelőhely**, és mindezek eredményeképp a **gyalogos közlekedés utazásszám alapú aránya elérje a 20%-ot. 2035-re** reálisan vállalható, hogy **minden fővárosi kezelésű út szegélye akadálymentes** kialakítást kapjon és az összes fővárosi **közüti aluljárót tartalmazó csomópont akadálymentesítve** legyen lehetőleg felszíni gyalogátkelőkkal. **2040-re** vállalható, hogy **minden főút beépítéssel érintett oldalát akadálymentes járdák** kísérik, **megfelelő sűrűségű gyalogátkelőkkal**, ma még hiányzó szakaszokon is, **a teljes budapesti metróhálózat akadálymentes** legyen, és **minden helyi lakóutca forgalomcsillapított övezet része** legyen, vagy fizikai forgalomcsillapítással legyen kialakítva.

A szabályozási környezet és kapcsolódó műszaki előírások reformja, a koordináció felállítása és a monitoringrendszer létrehozása 2030-ig végrehajtandó feladatok.

2.3. Operatív célok

Annak érdekében, hogy többen, többször és nagyobb távokra válasszák a gyaloglást, az alábbi operatív célokat 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 számítsanak a gyalogsok jelenlétére és kiemelt figyelmet fordítsanak a gyalog közlekedőkre
- senki nem hal meg vagy sérül meg gyaloglás közben, nem kerül 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 biztonságosan gyalogolható, nemtől és kortól függetlenül mindenki számára adott az alapvető biztonságérzet gyaloglás közben – azaz minden közterület biztonságos (objektív) és az ott tartózkodó, gyalogló emberek is biztonságban érzik magukat (szubjektív)

- nincsenek elhanyagolt, kivilágítatlan, a város életéből kizárt közterület(rész)ek Budapesten, a közlekedési csomópontok területén sötétedés után is biztonságban érzik magukat az ott átgyaloglók
- többen választják az éjszakai közösségi közlekedést gyaloglással kombinálva

2.3.3. Javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége

- a gyaloglás bármely céljához a közterületek mindenki számára térben és időben hozzáférhetőek, fizikai és mentális képességtől függetlenül
- komplex akadálymentesség, egyetemes tervezés elvei érvényesülnek 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 közösségi közlekedők aránya

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

2.3.5. Kényelmesebb és komfortosabb közterek jönnek létre

- a közterek klimatikus viszonyai javulnak, a hőszigetelést több zöldfelület és fák árnyéka csökkenti, hangsúlyosabb része a víz a városi életnek (Duna-part mint köztér és rekreációs tér, mesterséges vízelemek a nagyobb tereken)
- van mód megpihenni, ivóvízhez jutni a kiemelt gyalogos és rekreációs útvonalakon
- klímaadaptív, emberléptékű közterület hálózat jön létre, a közterületek megújítása Budapest szerte következetes fejlesztés eredménye, ennek egyik eszköze az Egészséges utcák fővárosi szintű programja 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 lehetővé teszik
- a város gyaloglás központú, a szolgáltatások szervezését (közintézmények, kereskedelem, szolgáltatások, turizmus) ez az elv határozza meg
- többszintű köztérhálózat alakul ki: a budapesti léptékű és turisztikailag releváns reprezentatív terek mellett hangsúlyt kap a kerületek, városrészek, szomszédságok közterületeinek fejlesztése
- a gyaloglás 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 intézkedési területet azonosítottunk, ahol beavatkozások szükségesek. Az **első pillér az infrastruktúra beavatkozásokat** foglalja magában. Ezek egyrészt a teljeskörűen hozzáférhető és biztonságos közterülethálózat 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 **második pillér** a gyaloglás **népszerűsítésével**, valamint az **információs igényeivel** foglalkozik. A **harmadik pillér pedig** a megvalósítás kereteit biztosító **szabályozási és szervezeti intézkedéseket** tartalmazza.



1. Ábra: az intézkedési pillérek összefüggései (BKK)

Infrastruktúrafejlesztés és fenntartás – gyalogos hálózat

A gyalogos hálózat folytonosságának és megfelelő műszaki színvonalának infrastrukturális feltételei csak a stratégia céljain alapuló programok végrehajtásával valósíthatók meg. Egy-egy beavatkozás önmagában kevés a használói szemléletváltáshoz. A gyalogosnak a teljes hálózaton jól gyalogolható rendszerhez kell hozzáférnie - hogy adott útkategória vagy lokáció esetében mi a jól gyalogolható, műszaki paramétereiben már eltérhet.

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

Az intézkedések további 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 az egészséges életmód része és pozitív városi élmény pozicionálása is feladat. El kell érni, hogy ez az aktív közlekedési mód legyen a természetes választás mindannyiunk számára a rövidebb távolságok és a rekreációs célok elérése esetében. A választást kommunikációs és szemléletformálási eszközökkel kell segíteni.

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, az intézményi keretek megteremtése nélkül a költséges infrastruktúra fejlesztések hatása nem lesz rendszerszintű és tartós.

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

A szervezetfejlesztési intézkedések biztosítják a **gyalogos stratégia következetes megvalósítását, a gyaloglás, mint városi tevékenység szerepének erősítését**. Megfelelően integrált szervezeti keretek és ezen belül következetesen működő monitoring tevékenység szükséges a stratégia céljainak megvalósításához.

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 helyszíneihez. Ennek része a teljeskörű akadálymentes hozzáférhetőség és biztonságos gyalogos közlekedés biztosítása Budapest **teljes közterülethálózatán**, valamint az ebből kiemelkedő **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. Ennek a főhálózatnak részei a **rekreációs és zöld útvonalak**, amely a város klímaváltozás elleni védelmében játszik fontos szerepet, valamint a lakosok fizikai és mentális egészségét hivatott szolgálni.

Az útfelújítási típusú 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 elsőségét 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 típusú beavatkozások célja, hogy

- az alapvető műszaki követelményeken túl a közterek komfortszintje, mikroklimája 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 köztereink 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 közterek kapják vissza közösségformáló szerepüket.

Ezeket a célokat csak a szisztematikusan végrehajtott programban meghatározott 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.

Az infrastruktúra beavatkozási pillér javasolt intézkedései:

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 Veszélyes 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 - *Központ a Föld-, Víz- és Útéptési, valamint Közlekedési Szabályozásért és Kutatásért*) 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 **többben** - a társadalom szélesebb köre, **gyakrabban** - rövid autós utak helyett, közösségi közlekedés kiegészítésére, rekreációs célból, helyi szolgáltatások eléréséhez és **többet** - nagyobb távolságokra gyalogoljanak.

A Gyalogos Főhálózati Terv (GYFHT)

A gyaloglás biztonságos infrastrukturális feltételei a Főváros teljes területén biztosítandóak, azonban vannak a város területén kiemelt, városrészeket összekötő, vagy helyi utcákat a szolgáltatásokkal és kereskedelemmel összekötő, a közösségi közlekedési csomópontokra rágyaloglást biztosító, jelentőse rekreációs területek elérését biztosító, nagyszámú oktatási nevelési intézményt felfűző, vagy kiemelt helyi és turisztikai gyalogos forgalmat bonyolító **tengelyek, melyek esetében kiemelten kezelendő a gyaloglás infrastruktúrájának nem csak a műszaki, de közterületi minőségi kialakítása** is. Ezek

úthálózati besorolása lehet főút, gyűjtőút vagy helyi utca – gyaloglás szempontjából ugyanakkor mind budapesti, mind városrészközponti léptékben kiemelt jelentőségűek.

A tengelyek mellett a GYFHT megjeleníti azokat a **fővárosi, illetve városrészi jelentőségű központokat**, amelyek a kereskedelem, szolgáltatások és intézmények sűrűsége miatt területileg összefüggő módon kell, hogy biztosítsák a gyaloglás elsőbbségét. Az itt bármely célból időt töltők számára nem csak egy-egy útvonal, hanem a teljes városrész kiemelt gyalogos közlekedés és közterületi időtöltés szempontjából.

Végezetül szintén rögzíteni szükséges a GYFHT részeként azokat a **kiemelt közösségi közlekedési átszálló csomópontokat**, amelyek az ott megforduló utasok száma, illetve városszerkezeti helyzetük miatt többre hivatottak egyszerű átszálló csomópontnál, és gyalogos átjárhatóságuk, környezeti minőségük, valamint szolgáltatásokkal való ellátottságuk fejlesztendő, annak érdekében, hogy vonzóbbá tegye mind a gyaloglást, mind a közösségi közlekedést a Budapesten közlekedők és időt töltők számára.

Intézkedések adatlapjai

Járdafejlesztési és akadálymentesítési program	IE 1.1
Intézkedés leírása	A főváros területén a járdák, közterületek burkolt gyalogos felületei, a szegélyek komplex, akadálymentes felújítása: felület megújítása, előírt szélesség és folytonosság biztosítása, akadálymentes szegélykialakítások, a Közutak és közterületek tervezési útmutatóban foglaltaknak megfelelően), valamint a hiányzó járdák kiépítése a főutak és gyűjtőutak mentén. Beavatkozási típusok műszaki tartalom szerint: 1. Csak az előírt szélesség biztosítása szükséges, a felület jó állapotú (forgalomtechnikai beavatkozással utépítés és felújítás nélkül, például parkolás szabályozásával) I. Egyszerű felújítás (csak a felület javítása, illetve akadálymentesség előírt követelményeihez szükséges elemek beépítése felületbe) II. Összetett felújítás (felület javításán túl az akadálymentesség előírt követelményeihez szükséges elemek beépítése, szegélyek süllyesztése, kisebb geometriai módosítások közműérintettség nélkül) 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) IV. Új járda építése (a fentiekén túl teljes keresztmetszet átrendezéssel járhat) Részben az útfelújítási program részeként javasolt végrehajtani - azaz a felújítás térjen ki a járda felületekre is. Az útfelújítási program mintájára javasolt felépíteni a fővárosi tulajdonú helyszínek előkészítését és megvalósítását, emellett a kerületek ösztönzése is szükséges a saját tulajdonú járdák felújítására. A helyi lakóutcákban járdaépítés helyett forgalomcsillapítással és lakó-pihenő övezetek szisztematikus bevezetésével javasolt kezelni a járdahiányt, míg fő és gyűjtőutak esetén törekedni kell arra, hogy mindkét oldalon legyen kellő szélességű járda kiépítve, de legalább a beépítéssel rendelkező oldalakon. Jelentős beavatkozással érintett útszakaszok esetén a járdafejlesztést javasolt az <i>IK1.2. Főutak és gyűjtőutak komplex fejlesztése</i> intézkedés részeként megvalósítani.
Célok	• biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken • javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége • nő a közösségi közlekedők aránya
Megvalósítás ütemei	1. Állapotfelmérés és a hiányzó, nem megfelelően kialakított járdaszakaszok azonosítása 2. Szakmai szempontrendszer alapján prioritási lista összeállítása 3. Finanszírozási modell felállítása megvalósítás érdekében, az érintett közterület tulajdonosától függetlenül Helyszínenként 4. Előkészítés – (szükség esetén közbeszerzés), tervezési folyamat, engedélyek megszerzése 5. Megvalósítás 6. Kommunikáció a megvalósításról a felhasználók számára, eredményességi mutatók bemutatása a döntéshozók számára
Fontosabb előfeltételek	Humán és pénzügyi erőforrás rendelkezésre állása a feladat végrehajtásához Fővárosi és kerületi önkormányzati közös egyetértés szükséges a programban és annak finanszírozásában Egységes műszaki és akadálymentességi követelmények kialakítása meg kell előzze a program végrehajtását A járdák állapotának felméréséhez a KARESZ rendszert javasolt alkalmazni, ennek ütemezését és a feladat finanszírozását a Budapesti Közüttal egyeztetni szükséges

Előny	Megvalósul a teljes körű akadálymentesség a városba, Javul a járdák használhatósága és biztonsága, csökkennek a gyalogos közlekedést akadályozó fizikai hiányosságok Jobban hozzáférhető lesz a közösségi közlekedési hálózat Nő a gyaloglás mindennapi közlekedési szerepe
Kockázatok	A felújítások jelentős forrásigénnyel járnak A közműérintettség és a tulajdonosi-kezelői megosztottság lassíthatja az előkészítést és a megvalósítást A kerületi és fővárosi prioritások eltérése miatt az ütemezés összehangolása kockázatot jelenthet
Indikátorok	Célérték: A fővárosi járdahálózat 2050-re akadálymentes és jó állapotú , a hiányzó járdaszakaszok kiépülnek. Éves célérték: évi programozott járdafelújítás és akadálymentesítés. Eredményindikátorok: E1. Megújított vagy újonnan épített járdák hossza – km/év E10. Beavatkozásokkal javított hálózati lefedettség – % E13. Fejlesztett infrastruktúra által érintett helyi lakosok száma – fő/év Hatásindikátorok: H5. Gyaloglás utazásszám alapú részaránya a közlekedésben (modal split) - %/év H6. Gyalogosforgalom nagysága – fő/nap H10. Rövid, helyettesíthető autós utak aránya – % H17. Lakossági elégedettség a közterületek kialakításával és biztonságérzettel kapcsolatban – %/év Komplex mutató: Gyalogolhatósági index
Megvalósítás időtartama/időtávja	2027–2028 - állapotfelmérés, hiányok feltárása, prioritizált lista felállítása 2028-2029 - járdák felszabadítása a parkolás alól 2028–2045 - előkészítés folyamatosan 2029–2050 - megvalósítás folyamatosan
Becsült költség	Javasolt 2028-tól évi 10 Mrd Ft fővárosi keret előkészítésre és megvalósításra , kezdetben nagyobb előkészítési aránnyal, majd ütemezetten 10% előkészítés és 90% megvalósítás megosztással. 5 év után javasolt a forrásallokáció felülvizsgálata a vállalt célok teljesülése függvényében.
Lehetséges finanszírozási forrás	Elsősorban fővárosi és kerületi önkormányzati forrás, kiegészíthető magánberuházói hozzájárulással
Területi hatály	Teljes Budapest területe.
Elsődleges felelős	BFFH Városüzemeltetés, kerületi önkormányzatok, BKK, BK, kerületi közútkezelő cégek
Egyéb közreműködők	BDK, BKM, BFFH Várostervezés, közműszolgáltatók.
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	Városhálótól Otthon, BMT, KBS, KHT IE 1.2 Biztonságos és akadálymentes gyalogátkelő program IE 1.3 Közösségi közlekedési megállóak akadálymentesítése program IK 1.2 Főutak és gyűjtőutak komplex fejlesztése program
Az intézkedés célcsoportja	Városhasználók, gyalog közlekedők, kiemelten az idős korosztály, látássérült emberek, kisgyerekekkel közlekedők, mozgásukban korlátozott emberek.

Biztonságos és akadálymentes gyalogátkelők 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: középsziget létesítése, jelzőlámpák hangjelzésének kiépítése, szegélyszüllyesztések és taktilis jelzések kiépítése, szükség esetén egyéb kiskorrekciós beavatkozások elvégzése a gyalogátkelő környezetében. Főutak és gyűjtőutak mentén az átkelési lehetőségek számának ellenőrzése és szükség szerinti sűrítése, hiányzó gyalogátkelők és gyalogos átvezetések létesítése prioritási lista alapján, elsődlegesen a gyalogos főhálózati tengelyeken és kiemelt gyalogos prioritású területeken.	
Célok	• biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken • javul a közbiztonság Budapest közterületein és közlekedési csomópontjaiban • javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége • nő a közösségi közlekedők aránya • a városban gyalogosan közlekedni egyben élmény	
Megvalósítás ütemei	1. Gyalogátkelő hiányok és nem megfelelő műszaki kialakítású gyalogátkelők feltérképezése (folyamatos feladat: kiindulás a stratégia társadalmasítása során létrehozott lista) 2. Közlekedésbiztonsági és hozzáférhetőségi „audit” és szakmai szempontrendszer alapján prioritási lista 3. Finanszírozási modell felállítása megvalósítás érdekében, az érintett közterület tulajdonosától függetlenül, éves fejlesztési program összeállítása a finanszírozási keretek függvényében, a prioritizált helyszínlista alapján Helyszínenként 4. Előkészítés - közbeszerzés, tervezési folyamat, engedélyek megszerzése 5. Megvalósítás 6. Kommunikáció a megvalósításról a felhasználók számára, eredményességi mutatók bemutatása a döntéshozók számára	
Fontosabb előfeltételek	Humán és pénzügyi erőforrás rendelkezésre állása a feladat végrehajtásához Fővárosi és kerületi önkormányzati 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	Célérték: A gyalogátkelők 100%-a teljeskörűen akadálymentes 2050-re Jelenleg hiányzó gyalogátkelők és gyalogos átvezetések kiépülnek 2050-re Éves célérték: Évi 50 db gyalogátkelő és gyalogos átvezetés korszerűsödik és megépül Eredményindikátorok: E2. Megújított vagy újonnan kialakított gyalogátkelők száma – db/év E10. Beavatkozásokkal javított hálózati lefedettség - % E13. Fejlesztett infrastruktúra által érintett helyi lakosok száma – fő/év Hatásindikátorok: H1. Súlyos (8 napon túl gyógyuló) és halálos gyalogos balesetek száma – db/év H3. Gyalogátkelők területén bekövetkező gyalogos balesetek száma – db/év	

	H5. Gyaloglás utazásszám alapú 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 Komplex mutató: Gyalogolhatósági index
Megvalósítás időtartama/ időtávja	2027 - gyalogátkelő hiányok felmérése, gyalogátkelő akadálymentesség vizsgálat, baleseti audit 2027 Q4 – priorizált lista felállítása 2028 – 2045 – előkészítés (folyamatos) 2029 – 2050 – megvalósítás (folyamatos)
Becsült költség	Javasolt 2028-tól évi 2 Mrd Ft fővárosi kerettel indítani (kb 50 helyszín évente), előkészítésre és megvalósításra, kezdetben nagyobb előkészítési aránnyal, majd ütemezetten 10% előkészítés és 90% megvalósítás megosztással. 5 év után javasolt a forrásallokáció felülvizsgálata a vállalt célok teljesülése függvényében. A kerületi önkormányzatok szerepvállalásának ösztönzésére lehetséges megállapodási javaslat: adott kerületen belül 1 fővárosi tulajdonú helyszín kiépítése/fejlesztése fővárosi finanszírozásban, mellette 1 kerületi tulajdonú helyszín kiépítése/fejlesztése kerületi finanszírozásban.
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi és kerületi önkormányzati forrás
Területi hatály	Teljes Budapest területe
Elsődleges felelős	BFFH Városüzemeltetés, kerületi önkormányzatok, BKK, BK, kerületi közútkezelő cégek
Egyéb közreműködők	BDK, BKM, BFFH Várostervezés
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	Városhól 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 felszíni megállók és peronok teljeskörű akadálymentesítésének programja, elsősorban azon helyszíneké, melyek más fejlesztési beruházásban nem érintettek. A főváros területén 658 db villamosmegálló található, a BKK részéről 2026 folyamán elvégzett felmérés alapján ezek 43% -a felel meg a hozzáférhetőség teljeskörű kritériumainak, 382 db megálló fejlesztendő. A busz és trolibuszhálózat jelenleg 4211 db megállóból áll, a FORTE rendszer alapján ezek 83%-a felel meg az akadálymentes előírásoknak, tehát 712 megálló mindenképpen fejlesztendő. Ugyanakkor mindenképpen szükséges a felülvizsgálat, hogy a megállók megközelíthetősége is akadálymentes-e, rendelkezésre állnak-e a szükséges gyalogátkelők és járdaszakaszok. Busz és trolibusz megállók esetében a feladat egy megálló átépítésekor azon járdák felújítását és előírásoknak megfelelő kialakítását is magába foglalja, amelyek tartalmazzák magát a megállót, valamint része a feladatnak a busz megálló közelében lévő, annak megközelítését szolgáló gyalogátkelő biztonságos és akadálymentes kialakítását is. Villamosperonok esetében feladat a megfelelő peronmagasság és peronszélesség kialakítása, a taktilis jelek elhelyezése, a rávezető járdák és a kapcsolódó gyalogátkelők akadálymentes kialakítása és megújítása, egyes peronok esetében az eltérő járművek akadálymentes használatát megkönnyítő gumiperemek felszerelése. Az egyes megállók műszaki kialakítására a BKK megállókra vonatkozó tervezési útmutatójában foglaltak érvényesek. A felülvizsgálat része mindkét megállótípus esetében az utasvárók elhelyezésének vizsgálata is, ez alapján a fővárosi vagy kerületi koncessziós szerződések helyszínlistája bővíthető. Önálló projektként kezelendő az M2 metróvonal akadálymentesítése.
Célok	• javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége • nő a közösségi közlekedők aránya
Megvalósítás ütemei	1. Felszíni busz- és trolibusz megállók és megközelíthetőségük ütemezett felmérése 2. Szakmai szempontrendszer alapján prioritási lista összeállítása 3. Éves felújítási program meghatározása a végrehajtáshoz Helyszínenként 4. Előkészítés - közbeszerzés, tervezési folyamat, engedélyek megszerzése 5. Megvalósítás 6. Kommunikáció a megvalósításról a felhasználók számára, eredményességi mutatók bemutatása a döntéshozók számára
Fontosabb előfeltételek	Humán és pénzügyi erőforrás rendelkezésre állása a feladat végrehajtásához A megállók felméréséhez szükséges lehet harmadik fél megbízása vagy BKK belső erőforrás fejlesztés Járműbeszerzéssel, valamint a járdafelújítással, gyalogátkelők fejlesztésével összehangoltan szükséges végezni BKK megállókra és peronokra vonatkozó tervezési útmutatójának frissítése
Előny	Megvalósul a teljeskörű akadálymentesség a városban 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 megállónál is beavatkozás lehet szükséges Szükséges összehangolni a járdafejlesztéssel és a gyalogátkelők fejlesztésével- akadálymentes a megálló, de nem lehet eljutni odáig akadálymentesen

Indikátorok	Célérték: A közösségi közlekedési megállók 100%-a teljeskörűen hozzáférhető 2050-re, tervezési útmutató szerint Éves célérték: Évi 50 db megálló akadálymentesítése Eredményindikátorok: E3. Akadálymentesített közösségi közlekedési megállók száma – db/év E13. Fejlesztett infrastruktúra által érintett helyi lakosok száma – fő/év Hatásindikátorok: H8. Községi 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 Komplex mutató: Gyalogolhatósági index
Megvalósítás időtartama/ időtávja	2025 Q3– 2026 Q1 - villamosperonok felmérése 2027 – 2028 - busz és trolibusz megállók felmérése (külső vállalkozó bevonása esetén) 2026 Q4 - villamosperonok prioritizált listája előáll 2027 – 2028 - villamosperonok felújításának előkészítése 2028 Q4 – autóbusz és trolibusz megállók prioritizált listája előáll 2029 – 2045 buszmegállók felújításának előkészítése (folyamatos) 2029 – 2050 megvalósítás (folyamatos)
Becsült költség	Javasolt 2028-tól évi 4,5 Mrd Ft fővárosi kerettel indítani (kb 50 db eltérő komplexitású beavatkozást igénylő helyszín évente), előkészítésre és megvalósításra, kezdetben nagyobb előkészítési aránnyal, majd ütemezetten 10% előkészítés és 90% megvalósítás megosztással. 5 év után javasolt a forrásallokáció felülvizsgálata a vállalt célok teljesülése függvényében.
Lehetséges finanszírozási forrás	Elsősorban fővárosi forrás (M2 akadálymentesítés EU-s célzott támogatás vagy állami finanszírozás)
Területi hatály	Teljes Budapest területe
Elsődleges felelős	BFFH Városüzemeltetés, BKK, BK, BKV
Egyéb közreműködők	BDK, BKM, BFFH Várostervezés
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, kisgyerekkel közlekedők, mozgásukban korlátozott emberek)

Veszélyes csomópontok felszámolása program

IE 1.4

Intézkedés leírása	Góckutatás alapján kijelölt csomópontok és helyszínek, melyek jelentős gyalogos baleseti helyszínek Budapest területén. Ezek jellemzően nem megfelelően kialakított gyalogátkelőhelyek, illetve olyan, gyalogátkelővel nem rendelkező útszakaszok, ahol ennek ellenére. Feladat ezeknek a csomópontoknak a felülvizsgálata, 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	• biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken • javul a közbiztonság Budapest közterületein és közlekedési csomópontjaiban • javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége • nő a közösségi közlekedők aránya
Megvalósítás ütemei	1. Baleseti góckutatás alapján helyszínek listája, annak priorizálása – 5 évenként felülvizsgálva Helyszínenként 2. Az egyes helyszínek akadálymentes felmérése és közlekedésbiztonsági auditja 3. Forgalomtechnikai diszpozíciók összeállítása az egyes helyszínekre 4. Előkészítés 5. Szemléletformáló előkommunikáció az átépítés megkezdése előtt 6. Taktikai elemkészletből megvalósítás (opcionálisan előre hozható a megvalósítás ebben a formában) 7. Megvalósítás / Átépítés (amennyiben taktikai elemekből előzetesen felépült) 8. Kommunikáció a megvalósításról a felhasználók számára, eredményességi mutatók bemutatása a döntéshozók számára
Fontosabb előfeltételek	Humán és pénzügyi erőforrás rendelkezésre állása a feladat végrehajtásához Fővárosi és kerületi közös egyetértés szükséges a programban és annak finanszírozásában Taktikai eszközkészlet beszerzése, amennyiben szándék és cél a helyszínek gyors átalakítása
Előny	Felszámolásra kerülnek a baleseti gócpont csomópontok Jobb és biztonságosabb gyalogos közlekedési kapcsolatok jönnek létre a csomópontokon keresztül Csökken a közlekedési balesetek száma Taktikai beavatkozásként gyorsan megvalósítható projektek a helyszínek többségén
Kockázatok	A tartós kiépítés magas beruházási igénnyel járhat, ahol nagyobb átépítés szükséges (közmű érintettség, jelzőlámpa kiépítése) Felmérési, diszponálási szakasz erőforrás igényes feladat
Indikátorok	Célérték: A program részeként kiválasztott csomópontok átépülnek 2050-re Éves célérték: Évi 10 db veszélyes közlekedési csomópont átépül Eredményindikátorok: E4. Átépített balesetveszélyes csomópontok száma – db/év E13. Fejlesztett infrastruktúra által érintett helyi lakosok száma – fő/év Hatásindikátorok: 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. Gyalogátkelő területén bekövetkező gyalogos balesetek száma – db/év H5. Gyaloglás utazásszám alapú 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 Komplex mutató:

	Gyalogolhatósági index
Megvalósítás időtartama/ időtávja	2026 Q3-Q4- Beazonosított helyszínek pontosítása, közterületi lehatárolás, prioritált lista felállítása 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)
Becsült költség	Helyszínenként jelentősen eltérő költség, a beavatkozás típusától és mélységétől függően. javasolt 2028-tól évi 7,5 Mrd Ft fővárosi kerettel indítani (kb 50 db eltérő komplexitású beavatkozást igénylő helyszín évente) , előkészítésre és megvalósításra, kezdetben nagyobb előkészítési aránnyal, majd ütemezetten 10% előkészítés és 90% megvalósítás megosztással. 5 év után javasolt a forrásallokáció felülvizsgálata a vállalt célok teljesülése függvényében. A javasolt taktikai eszközkészlet beszerzése komplex helyszínek átépítéséhez 0,75 - 1 Mrd Ft nagyságrendű egyszeri beruházás.
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi és kerületi önkormányzati forrás
Területi hatály	Teljes Budapest területe
Elsődleges felelős	BFFH Városüzemeltetés, BKK, BK
Egyéb közreműködők	BDK, BKM, kerületi önkormányzatok, BFFH Várostervezés, BKV
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	Városból 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)
Az intézkedés célcsoportja	Városhasználók közlekedési mód szerint Rendőrség Közlekedésbiztonsággal foglalkozó szakmai szervezetek FÖRI, kerületi rendészetek

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 Utca Tudásközpont közreműködésével. Célja a közterületek akadálymentességének biztosítása, zöldítése, kellően széles gyalogos felületek kialakítása, pihenőfelületek biztosítása, forgalomcsillapítás, kerékpározás biztonságosabbá tétele, parkolás visszaszorítása a közterületekről.	
Célok	• biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken • javul a közbiztonság Budapest közterületein és közlekedési csomópontjaiban • javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége • nő a közösségi közlekedők aránya • kényelmesebb és komfortosabb közterek jönnek létre • a városban gyalogosan közlekedni egyben élmény	
Megvalósítás ütemei	1. Pályázati és finanszírozási modell felállítása 2. Pályázat kiírása, tervzsűrik lefolytatása 3. Előkészítés - közbeszerzés, tervezési folyamat, engedélyek megszerzése 4. Megvalósítás 5. Intézményi és lakossági kommunikáció - kommunikáció a megvalósításról és szemléletformálás a felhasználók számára, eredményességi mutatók bemutatása és szemléletformálás a döntéshozók számára	
Fontosabb előfeltételek	Humán és pénzügyi erőforrás rendelkezésre állása a feladat végrehajtásához Városmegújítási keretprogram Közterületi lábának felállítása Fővárosi Közgyűlés által elfogadott fővárosi ágazati hálózati tervek rendelkezésre állnak (közlekedés, zöld és kék infrastruktúra) A pályázni szándékozó önkormányzatok rendelkeznek helyi hálózati tervekkel gyaloglás, kerékpározás, kék-zöld infrastruktúra területén	
Előny	A programban komplexen kezelhető a lakóutcák megújítása, azok teljes keresztmetszetében Javul a lakóutcák mikroklimája 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, helyszínenként 1,5 – 3 Mrd Ft beruházási költség a helyszín komplexitásának függvényében	
Indikátorok	Célérték: A pályázat folyamán a kerületekben fontos gyalogos és kerékpáros (fő)hálózati szerepet betöltő helyi lakóutcák megújulnak 2050-re Évescélérték: évi 5-8 db lakóutca megújul Eredményindikátorok: E1. Megújított vagy újonnan épített járdák hossza – km/év E5. Megújított lakóutcák hossza – km/év E11. Létesített vagy megújított zöldfelület nagysága – m²/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 E15. Újonnan telepített közterületi ülőhelyek száma - db/év E16. Újonnan telepített ivókutak száma - db/év Hatásindikátorok:	

	H5. Gyaloglás utazásszám alapú 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 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 Komplex mutató: Gyalogolhatósági index
Megvalósítás időtartama/ időtávja	2027 – 2028 - Pályázati és finanszírozási modell felállítása 2028 – 2035 – pályázat kiírása (éves keretekkel) 2029 – 2036 tervzsűrik, 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. Javasolt 2030-tól évi 10-15 Mrd Ft Mrd Ft fővárosi kerettel indítani, előkészítésre és megvalósításra, kezdetben nagyobb előkészítési aránnyal, majd ütemezetten 10% előkészítés és 90% megvalósítás megosztással. 5 év után javasolt a forrásallokáció felülvizsgálata a vállalt célok teljesülésének és a pályázati érdeklődésnek a függvényében.
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi forrás EU-s célzott támogatás (TOP+ típusú forrás)
Területi hatály	Teljes Budapest területén, helyi lakóutcák
Elsődleges felelős	BFFH Várostervezés, mint pályázatkiró, kerületi önkormányzatok, mint pályázók
Egyéb közreműködők	BDK, BKM, BK, BKK, BFFH Városüzemeltetés
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	Intézményrendszeren belül tervezési, fejlesztési és üzemeltetési területen dolgozó döntéshozók, szakértők Kerületi önkormányzati döntéshozók, szakértők Civil szervezetek Lakosság

Főutak és gyűjtőutak komplex 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 közterén 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 a fővárosi útfelújítási programmal, annak részeként is végrehajtható, de önálló közterületfejlesztési beruházásként is megvalósítható egy-egy eleme.
Célok	• biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken • javul a közbiztonság Budapest közterületein • javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége • nő a közösségi közlekedők aránya • kényelmesebb és komfortosabb közterek jönnek létre • a városban gyalogosan közlekedni egyben élmény
Megvalósítás ütemei	1. Tengelyek beazonosítása/ Gyalogos Főhálózati Terv közgyűlés általi jóváhagyása 2. Állapotfelmérés, prioritizálás, útfelújítási programmal való összhang vizsgálata 3. Partnerség az érintett kerületi önkormányzatokkal Helyszínenként 4. Érintett lakosok és szervezetek bevonása: részvételi tervezés, igényfelmérés 5. Műszaki tartalom meghatározása, szakaszhatárok 6. Előkészítés - közbeszerzés, tervezési folyamat, engedélyek megszerzése 7. Megvalósítás 8. Kommunikáció a megvalósításról a felhasználók számára, eredményességi mutatók bemutatása a döntéshozók számára
Fontosabb előfeltételek	Humán és pénzügyi erőforrás rendelkezésre állása a feladat végrehajtásához Elfogadott településtervezési és fővárosi városfejlesztési stratégia, elfogadott kerületi szabályozási tervek Fővárosi közgyűlés által jóváhagyott ágazati hálózati tervek és stratégiák
Előny/hatás	Motorizált közlekedés környezeti káros hatásai csökkennek Megújuló környezet pozitívan hat a helyi vállalkozásokra A közterek mikroklimatikus viszonyai javulnak
Kockázat	Magas beruházási forrás igény, helyszín komplexitásától és hosszától függően 20 Mrd Ft-ot meghaladó beruházás is lehet A közművek a tengelyen túl is hozhatnak beavatkozási igényt Gyakori gyalogos átvezetések visszahatnak a felszíni közösségi közlekedés sebességére Párhuzamosan végzett nagyfelújítások hatása a város közlekedésére
Indikátorok	Célérték: A gyalogos főhálózati terv fő és gyűjtőútjai 2050-re megújulnak Éves célérték: évi 3 db főút vagy gyűjtőútteljes keresztmetszetében megújul Eredményindikátorok: E1. Megújított vagy újonnan épített járdák 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 E11. Létesített vagy megújított zöldfelület nagysága – m²/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 Hatásindikátorok: H5. Gyaloglás utazásszám alapú 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 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 Komplex mutató: Gyalogolhatósági index
Megvalósítás időtartama/ időtávja	Több futó már beruházás ezen intézkedés alá esik: Nagykörút, Kossuth-Rákóczi tengely, Pesti alsó rakpart ütemei, Bajcsy-Zsilinszky út és belső Váci út átépítése. 2026 Q4 Bevezető kampány (gyaloglás, mint rekreáció, célcsoportokra löve) 2027 Q1-Q4 partnerségi terv, és partner szervezetek bevonása 2028 Q1-2029 Q4 Tematikus útvonalak és programok szervezése partnerekkel, lakossági igények felmérése Helyszínenként 2027 – 2040 - műszaki diszpozíciók készítése az egyes helyszínekre (folyamatos) 2028 -2045 – előkészítés - tervezési közbeszerzés, majd tervezések (folyamatos) 2030 – 2050 - megvalósítás (2030-at megelőzően a jelenleg előkészítés alatt álló projektek építése zajlik, eu-s forrásból, ez idő alatt nem javasolt újabb tengelyen kivitelezés)
Becsült költség	Javasolt 2028-tól évi 2-3 Mrd Ft éves kerettel számolni előkészítési feladatokra, majd 2030-tól évi 15-75 Mrd Ft fővárosi kerettel (évi 3 tengely megvalósítása) számolni, előkészítésre és megvalósításra, ütemezetten 10% előkészítés és 90% megvalósítás megosztással. 5 év után javasolt a forrásallokáció felülvizsgálata a vállalt célok teljesülésének a függvényében.
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi forrás kerületi önkormányzati társfinanszírozással (járdafelületek, teresedések, zöldfelületek esetében, tulajdonviszonyok függvényében) EU-s célzott forrás – (IKOP+ és TOP+ típusú források, a komplex megújítással érintett út hálózati szerepe alapján) Állami forrás
Területi hatály	Teljes Budapest területe érintett, főutak és gyűjtőutak
Elsődleges felelős	BFFH Városépítéset és Városüzemeltetés, BKK, BKM Főkert, kerületi önkormányzatok
Egyéb közreműködők	BKM, BK

Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	Városból Otthon, BMT, KBS, KFHT Fővárosi útfelújítási program Radó Dezső terv / zöldinfrastruktúra hálózati terv IE 1.4 Balesetveszélyes csomópontok felszámolása program IK 1.3 Hiányzó hálózati elemek létrehozása (hidak, átjárók, lépcsők) K_1.2 Egységes gyalogos információs rendszer létrehozása – GYERE (Gyalogos Eligazító Rendszer)
Az intézkedés célcsoportja	Városhasználók: közlekedési mód szerint – kiemelten a gyalogosok (azon belül is az idős korosztály, látássérült emberek, kisgyerekekkel közlekedők, mozgásukban korlátozott emberek) Aki a köztereket nem közlekedési céllal, hanem időtöltési céllal veszik igénybe

Hiányzó hálózati kapcsolatok infrastruktúra elemeinek létrehozása		IK 1.3
Intézkedés leírása	A gyalogos főhálózati terv alapján a városi 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, és a gyalogos főhálózati terv folytonosságát biztosító hiányzó közterület, közút kiépítése. Cél a zárvány területek feltárása és városi hálózatba integrálása, az egyes akadályok elvágó hatásának csökkentése, átjárhatóvá tétele akadálymentesen, valamint a fővárosi szintű gyalogos főhálózat hálózati folytonosságának megteremtése.	
Célok	• biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken • javul a közbiztonság Budapest közterületein • javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége • nő a közösségi közlekedők aránya	
Megvalósítás ütemei	1. Hiányok feltárása a fővárosi településterv, kerületi szabályozási tervek és ágazati stratégiák alapján 2. Helyszínek prioritizálása, az egyes helyszíneken szükséges műszaki beavatkozások meghatározása 3. Tanulmánytervek készítése prioritási sorrendben (folyamatos) Helyszínenként 4. Előkészítés - közbeszerzés, tervezési folyamat, engedélyek megszerzése (folyamatos) 5. Megvalósítás (folyamatos) 6. Kommunikáció a megvalósításról a felhasználók számára, eredményességi mutatók bemutatása a döntéshozók számára	
Fontosabb előfeltételek	Humán és pénzügyi erőforrás rendelkezésre állása a feladat végrehajtásához Elfogadott településterv és fővárosi városfejlesztési stratégia, elfogadott kerületi szabályozási tervek Fővárosi közgyűlés által jóváhagyott ágazati hálózati tervek és stratégiák	
Előny/hatás	Zárványterületek feltárása, helyzetbe hozása, mint fejlesztési területek Hiányzó legrövidebb gyalogos utak létrejönnek, helyzetbe hozva a gyaloglást, mint közlekedési módot Elvágó hatás csökkentése a városban TRSZ-ek elemei lehetnek, előre tájékozódhatnak a potenciális ingatlanfejlesztők	
Kockázat	Költséges infrastrukturális beavatkozások – helyszínenként a beavatkozás nagyságrendjétől függően 10 Mrd Ft-ot meghaladó beruházás Területi kisajátítással járhat	

Indikátorok	Célérték: A gyalogos főhálózati terv hálózatának folytonosságához szükséges legfontosabb hiányzó gyalogos műtárgyak 2050-re megújulnak Éves célérték: évi 3 db gyalogos műtárgy vagy közút megépül Eredményindikátorok: 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 Hatásindikátorok: H1. Súlyos (8 napon túl gyógyuló) és halálos gyalogos balesetek száma – db/év H5. Gyaloglás utazásszám alapú 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 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 Komplex mutató: Gyalogolhatósági index
Megvalósítás időtartama/ időtávja	2027 - 2028 - Hiányok feltárása, fővárosi településtervezés és ágazati stratégiák alapján, valamint a kerületi szabályozási tervek alapján 2029 - 2030 - helyszínek prioritizálása, az egyes helyszíneken szükséges műszaki beavatkozások meghatározása 2031 – 2035 tanulmánytervek készítése (folyamatos) 2031 - 2038 Előkészítés - közbeszerzés, tervezési folyamat, engedélyek megszerzése (folyamatos) 2033 – 2050 Megvalósítás (folyamatos)
Becsült költség	Javasolt 2031-től évi 1 Mrd Ft éves kerettel számolni előkészítési és tanulmánytervezési feladatokra, majd 2033-tól évi 15-75 Mrd Ft fővárosi kerettel (évi 3 elem megvalósítása) számolni, előkészítésre és megvalósításra, ütemezetten 10% előkészítés és 90% megvalósítás megosztással. 5 év után javasolt a forrásallokáció felülvizsgálata a vállalt célok teljesülésének a függvényében.
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi forrás EU-s célzott forrás Állami forrás kiegészíthető magánberuházói hozzájárulással
Területi hatály	Teljes Budapest területe érintett (jellemzően fővárosi – állami területek elsősorban)
Elsődleges felelős	BFFH Városüzemeltetés, BK, BKK
Egyéb közreműködők	BKM, Kerületek, Állam, BFFH Várostervezés
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 kaputérsegek 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 fiatakorúak speciális intézményei. A program finanszírozná a BKK már futó iskolautca és sulizóna programját.

Célok

- **biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken**
- **javul a közbiztonság Budapest közterületein és közlekedési csomópontjaiban**
- **javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége**
- **nő a közösségi közlekedők aránya**
- **a városban gyalogosan közlekedni egyben élmény**

Megvalósítás
ütemei

1. Potenciális beavatkozási helyszínek/intézmények listája, prioritási sorrend típusonként, és típuson belül
 2. Intézménytípusokhoz rendelt követelmények meghatározása
 3. Pilot megvalósítása újonnan azonosított intézménytípusonként - taktikai kialakítás
 4. Tapasztalatok alapján tervezési útmutató létrehozása/frissítése intézménytípusonként
- Helyszínenként**
5. Műszaki diszpozíció meghatározása, adott intézmény együttműködésével
 6. Előkészítés - közbeszerzés, tervezési folyamat, engedélyek megszerzése
 7. Megvalósítás
 8. Kommunikáció a megvalósításról a felhasználók számára, eredményességi mutatók bemutatása a döntéshozók számára

Fontosabb
előfeltételek

Humán és pénzügyi erőforrás rendelkezésre állása a feladat végrehajtásához
Intézmények és kerületi önkormányzatok együttműködése
Speciális igényű csoportok szükségleteinek felmérése
Taktikai elemkészlet beszerzése

Előny/hatás

Gyalogos, illetve közösségi közlekedési megközelítése ezeknek az intézményeknek növekszik
Csökken a közvetlen környezetükre eső zaj és legszennyezettség
A közterek mikroklimatikus viszonyai javulnak
Közbiztonság az intézmények közvetlen környezetében javul

Kockázat

Jelentős beruházási költsége lehet egy-egy helyszínenek
Intézmények együttműködési szándéka nem garantált

	Várhatóan az autóforgalom és az intézményi környezetben a közterületi parkolás visszaszorításával jár, ami okozhat egyes intézmények esetében feszültségeket
Indikátorok	Célérték: A kijelölt intézményi környezetek 2050-re megújulnak Éves célérték: évi 20 db intézményi környezet (iskolautca, sulizóna, stb) megújul Eredményindikátorok: E8. Megújított intézményi környezetek (pl. iskolautca, sulizóna) száma – db/év E11. Létesített vagy megújított zöldfelület nagysága – m²/év E12. Telepített fák száma gyalogos főhálózaton, illetve helyi lakóutcában – db/év E13. Fejlesztett infrastruktúra által érintett helyi lakosok száma – fő/év Hatásindikátorok: H5. Gyaloglás utazásszám alapú 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 – % H12. Levegőtisztasági 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 Komplex mutató: Gyalogolhatósági index Biztonságos és hozzáférhető iskolakörnyezet index
Megvalósítás időtartama/ időtávja	2027 - Intézmények tipizálása, konkrét intézménylista, ennek priorizálása, pilot helyszínek kiválasztása 2028 - Műszaki követelmények meghatározása pilot helyszínekre 2028 – 2029 - Pilotok megvalósítása taktikai elemekkel 2030 – Pilotok eredményei alapján tervezési útmutatók készítése, frissítése az egyes intézménytípusokra 2029 - 2035 - Előkészítés (folyamatos) 2030 – 2050 - Megvalósítás (folyamatos)
Becsült költség	Pilotok (típusonként egy-két helyszín): 100 Mft előkészítés + taktikai eszközkészlet és forgalomtechnika 500 Mft Javasolt 2030-tól évi 2 Mrd Ft fővárosi kerettel (évi 1-5 elem megvalósítása) számolni, előkészítésre és megvalósításra, ütemezetten 10% előkészítés és 90% megvalósítás megosztással. 5 év után javasolt a forrásallokáció felülvizsgálata a vállalt célok teljesülésének a függvényében.
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi és kerületi önkormányzati forrás kiegészíthető intézményi forrással
Területi hatály	Teljes Budapest területe érintett
Elsődleges felelős	BFFH Városüzemeltetés, BKK, BK, kerületi önkormányzatok
Egyéb közreműködők	BKM, érintett intézmények, BFFH Várostervezés

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 Községi közlekedési megállók 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: Oktatási intézmények- gyermekek, szülők, tanárok, Egészségügyi intézmények - kiemelten az idős korosztály, betegek, fogyatékkal élő emberek, kisgyerekek és kisgyerekekkel közlekedők, a szociális és idősellátás intézményei - idős korosztály, betegek, fogyatékkal élő emberek, a fiatalok speciális intézményei - gyerekek, fiatalok, szülők

Rekreációs területek biztonságos gyalogos hozzáféréseinek fejlesztése		IE 2.2
Intézkedés leírása	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 érhék el ezeket a területeket sportolás és kikapcsolódás céljából, és a javuló elérhetőség miatt gyakrabban keressék fel ezeket a területeket. A program részei: - Az egyes helyszínek jellemző bejáratok zónáinak biztonságos és hozzáférhető gyalogos és kerékpáros megközelítésének biztosítása - A fővárosi jelentőségű területek esetében a megfelelő járatsűrűségű közösségi közlekedési elérés javítása, a megállók akadálymentesítése, környezetük fejlesztése	
Célok	• javul a közbiztonság Budapest közterületein • a városban gyalogosan közlekedni egyben élmény • kényelmesebb és komfortosabb közterek jönnek létre • javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége	
Megvalósítás ütemei	1. Felmérések, elemzések, kapcsolati hiányok feltárása 2. Érintettek bevonása a problémafeltárásba 3. Egyes helyszínek kapcsán beavatkozások meghatározása 4. Előkészítés 5. Taktikai megvalósítás 6. Megvalósítás 7. Kommunikáció a megvalósításról a felhasználók számára, eredményességi mutatók bemutatása a döntéshozók számára	
Fontosabb előfeltételek	Humán és pénzügyi erőforrás rendelkezésre állása a feladat végrehajtásához Fővárosi parkok és zöld infrastruktúra hálózati terve elkészül Zöldterületek fejlesztési programja elindul Taktikai elemkészlet beszerzése megvalósul Partnerségi terv elkészül	
Előny/hatás	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)	

Kockázat	Ha javul az elérhetősége a területeknek, de nem nő összességében a területek aránya, a helyszínek száma a városon belül, az túlhasználathoz vezet Hiába javul az elérhetőség, ha adott park vagy terület fejlesztése elmarad, nem lesz vonzó helyszín Ha a közösségi közlekedési járat nem sűrű, nem lesz vonzó, hiába épül ki a kaputárság Ha nem áll rendelkezésre megfelelő erőforrás, az előkészítés, majd a kivitelezés folyamata elakad
Indikátorok	Célérték: A kijelölt rekreációs területek bejáratí környezetei 2050-re megújulnak Éves célérték: évi 5 db bejáratí térség megújul Eredményindikátorok: 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 Hatásindikátorok: H5. Gyaloglás utazásszám alapú 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 Komplex mutató: Gyalogolhatósági index
Megvalósítás időtartama/ időtávja	2027 - Helyszínek listája előáll 2028 - partnerségi terv és partner szervezetek bevonása Helyszínenként 2028 - Községi közlekedési és kerékpáros elérhetőség vizsgálata, konkrét beavatkozási program felállítása 2028 -2030 – előkészítés (folyamatos) 2029-2035 – taktikai megvalósítás (folyamatos) 2032 – 2050 - megvalósítás (folyamatos)
Becsült költség	Javasolt 2029-től évi 3 Mrd Ft fővárosi kerettel számolni, előkészítésre és megvalósításra, ütemezetten 10% előkészítés és 90% megvalósítás megosztással. 5 év után javasolt a forrásallokáció felülvizsgálata a vállalt célok teljesülésének a függvényében.
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi és kerületi önkormányzati forrás, EU-s célzott támogatás - mentális és fizikai egészség, klímaadaptáció fókusz
Területi hatály	Teljes Budapest területe érintett
Elsődleges felelős	BFFH Várostervezés és BFFH Városüzemeltetés, BKK, BKM Főkert, BK, kerületi önkormányzatok
Egyéb közreműködők	BKM közművek, civil partnerek, akiket a partnerségi terv feltár
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	Városból Otthon, BMT, Radó Dezső terv, KBS, KFHT IE 1.1 Járdafejlesztési és akadálymentesítési program IE 1.2 Biztonságos és akadálymentes gyalogátkelő program IE 1.3 Községi 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	A főváros legnagyobb átszálló forgalmú csomópontjainak komplex megújítása, mind gyalogos átjárhatóság, mind hozzáférhetőség szempontjából, zöldítéssel javítva a mikroklimatikus viszonyait, és a közlekedési felületek racionalizálásával biztosítva adott városrészben szükséges találkozási tereknek és ehhez kapcsolódó funkcióknak, növelve ezzel a terek passzív felületeit. Cél a közvilágítás és az utcabútorok megújítása, a közösségi közlekedési utastájékoztató mellett a tágabb környezet gyalogos feltárását segítő gyalogos tájékoztató 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.
Célok	• javul a közbiztonság Budapest közterületein és közlekedési csomópontjaiban • javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége • nő a közösségi közlekedők aránya • kényelmesebb és komfortosabb közterek jönnek létre • a városban gyalogosan közlekedni egyben élmény
Megvalósítás ütemei	1. Helyszínek listája, az egyes helyszínek pontos közterület-lehatárolása 2. Finanszírozási modell felállítása, hogy programszerűen megvalósulhasson az érintett közterületek tulajdonosától függetlenül Helyszínenként: 3. A helyszínek bejárása, lakossági észrevételek gyűjtése 4. Közlekedési diszpozíciók összeállítása az egyes területekre, akadálymentes felmérés 5. Építészeti/tájépítészeti tervpályázatok lefolytatása 6. Előkészítés - tervezési folyamat, engedélyek megszerzése 7. Megvalósítás 8. Kommunikáció a megvalósításról a felhasználók számára, eredményességi mutatók bemutatása a döntéshozók számára
Fontosabb előfeltételek	Humán és pénzügyi erőforrás rendelkezésre állása a feladatok végrehajtásához Fővárosi és kerületi közös egyetértés szükséges a programban és annak finanszírozásában Fővárosi közgyűlés által elfogadott ágazati hálózati tervek rendelkezésre állnak (közlekedés, zöld és kék infrastruktúra) GYERE rendszer elkészül
Előny	Megvalósul a legforgalmasabb gyalogos és közösségi közlekedési csomópontok teljeskörű akadálymentessége Jobban hozzáférhető lesz a közösségi közlekedési hálózat Városi hőszigetelés, légszennyezés csökken a legforgalmasabb helyszíneken Központihiányos térségekben új alközpontok jöhetnek létre, illetve a túlterhelt központ tehermentesíthető helyi szolgáltatásokkal
Kockázatok	Jelentős közmű érintettséggel járhat egyes helyszínek esetében Magas beruházási igény, a helyszín komplexitásától függően a beruházás a 15 Mrd Ft-ot is elérheti helyszínenként

Indikátorok	Célérték: A gyalogos főhálózati tervben kijelölt nagyforgalmú csomópontok 2050-re megújulnak Éves célérték: évi 3 db csomópont megújul Eredményindikátorok: 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 – m²/év E12. Telepített fák száma gyalogos főhálózaton, illetve helyi lakóutcában – db/év E13. Fejlesztett infrastruktúra által érintett helyi lakosok száma – fő/év Hatásindikátorok: H3. Gyalogátkelők területén bekövetkező gyalogos balesetek száma – db/év H5. Gyaloglás utazásszám alapú 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 Komplex mutató: Gyalogolhatósági index
Megvalósítás időtartama/ időtávja	2027 - Beazonosított helyszínek pontosítása, közterületi lehatárolás, prioritizált lista felállítása 2027 – 2029 – helyszínbejárások, társadalmi egyeztetés, közlekedési diszpozíciók meghatározása az egyes helyszínekre 2029 – 2035 – tervpályázatok lefolytatása, egyéb közbeszerzési feladatok az előkészítés részeként (folyamatos) 2030 – 2040 – tervezés (folyamatos) 2032 - 2050 – megvalósítás (folyamatos)
Becsült költség	2028-2029-re javasolt évi 1 Mrd Ft az előkészítésre, majd 2030-tól évi 15-45 Mrd Ft fővárosi kerettel (évi 3 helyszín megvalósítása) számolni, előkészítésre és megvalósításra, ütemezetten 10% előkészítés és 90% megvalósítás megosztással. 5 év után javasolt a forrásallokáció felülvizsgálata a vállalt célok teljesülésének a függvényében.
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi forrás EU-s célzott támogatás Állami forrás
Területi hatály	Gyalogos főhálózati terv által kijelölt helyszínek
Elsődleges felelős	BFFH Várostervezés, kerületi önkormányzatok (tulajdonosi érintettség esetén), 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)

Intézkedések adatlapjai

Gyaloglás népszerűsítése, mint városi aktivitás és közlekedési mód		K 1.1
Intézkedés leírása	Átfogó gyalogos szemléletformálási kampány helyi és városi szintű rendezvények, aktivitások formájában, amely a városi gyaloglás fontosságára, a rövid utak gyalogosan történő megtételének fontosságára és a gyaloglás előnyeire - egyéni előnyök, mint fizikai és mentális egészségügyi, vagy társadalmi előnyök, mint helyi gazdaság támogatása és közösségi élet szervezése - hívja fel a budapestiek és a Budapesten közlekedők figyelmét.	
Célok	• biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken • javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége • nő a közösségi közlekedők aránya • a városban gyalogosan közlekedni egyben élmény	
Megvalósítás ütemei	1. kampányok és aktivitások éves szinten történő megtervezése: a. célcsoportok (pl. Budapesten közlekedők, napközben a városon belül rövid utakat megtevő emberek, idősek, gyerekek, stb) b. üzenetek és tematikák (pl. biztonságos gyalogsközlekedés, 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) c. csatornák (pl. online és offline kiadványok, egynapos rendezvények, célcsoport-specifikus helyi és városi szintű aktivitások/séták, stb) d. intézkedések, e. erőforrások (pl. Fővárosi intézményrendszeren belül megvalósítható vagy külső erőforrás, mint civilek, külsős cégek, intézmények bevonása szükséges) 2. ütemezések meghatározása (pl. egy évben/ hónapban többször/rendszeresen ismétlődő vagy évente egyszer megszervezendő esemény) 3. kampány megvalósítása 4. következő évi kampányok megtervezése	
Fontosabb előfeltételek	Humán és pénzügyi erőforrás rendelkezésre állása a feladatok végrehajtásához	
Előny	A lakosság gyaloglással kapcsolatos tévhiteinek lebontása Egészségtudatosság és klímatudatosság erősítése Közlekedési módváltás ösztönzése közösségi közlekedés és aktív mobilitás irányába	
Kockázatok	Ha a kommunikációs kampányok, rendezvények mellett nem valósulnak meg konkrét intézkedések, kampány üzenete üres lesz és egyes célcsoportok számára továbbra sem lesznek megfelelő feltételek a gyalogláshoz	
Indikátorok	Célérték: Egészségben eltöltött évek száma nőjön Budapesten Gyaloglás (csak gyalogos közlekedés) részaránya a modal splitben – 2050-re 25%-ra nő Hatásindikátorok: H5. Gyaloglás utazásszám alapú 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 halálloki 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	Éves tervezési ciklusok megelőző év Q3-Q4: a kampányok és aktivitások éves szinten történő megtervezése: megelőző év Q4: ütemezések meghatározása (pl. egy évben/ hónapban többször/rendszeresen ismétlődő vagy évente egyszer megszervezendő esemény) Q1-Q4: kampányok, aktivitások megvalósítása Q3—Q4: következő évi kampányok megtervezése
Becsült költség	Évente 25 millió Ft
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi forrás
Területi hatály	Teljes Budapest területe
Elsődleges felelős	BKK
Egyéb közreműködők	BFFH Várostervezés, 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	Lakosság: városhasználók, gyalog közlekedők (kiemelten az idős korosztály, látássérült emberek, kisgyerekekkel közlekedők, mozgásukban korlátozott emberek) Az intézményrendszeren belül tervezési, fejlesztési és üzemeltetési területen dolgozó döntéshozók, szakértők Civil szervezetek Sajtó Tudományos területek munkatársai Kerületi önkormányzati döntéshozók, szakértők Oktatási szereplők Kulturális és közösségi intézmények Közlekedésbiztonsággal foglalkozó szakmai szervezetek Rendőrség, Főri

Egységes gyalogos információs rendszer létrehozása
– GYERE (Gyalogos Eligazító Rendszer)

K 1.2

Intézkedés leírása	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 közttereket 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 eszközhasználatától eltérő információs igényeinek kielégítésére, mind a fizikai, mind a digitális térben. Ennek része a gyalogosok tájékoztatása adott helyen a környezetükben fellelhető - közlekedési eszközök megállóhelyei, közintézmények (egészségügy, oktatásnevelés, közhivatal), közszolgáltatások, valamint a fontosabb kereskedelmi és szolgáltató létesítmények elérhetőségéről - parkok, rekreációs célú terek elérhetőségéről - legfontosabb turisztikai desztinációkról, látványosságokról A digitális utazástervezés kiegészül a gyaloglás, mint közlekedési mód tervezhetőségével, fókusszal a speciális igényű felhasználókra. 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. 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.
Célok	• javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége • nő a közösségi közlekedők aránya • a városban gyalogosan közlekedni egyben élmény
Megvalósítás ütemei	1. Pilot terület kijelölése, teljes „szolgáltatási terület” kijelölése, tervezés beszerzése 2. Tervezés Arculat (térképek, utcabútor design), térinformatikai rendszer tervezése Pilot területen gyalogosforgalmi felvételek, részletes közvéleménykutatások, service design kutatás arról, milyen információs rendszerre lenne szüksége az egyes felhasználói csoportoknak Pilot területen hálózati terv készítése és telepítési tervek készítése 3. Kivitelezés Pilot területre eszközgyártás/ térinformatikai rendszer fejlesztése Eszköztelepítés, és térinformatikai rendszer implementálása 4. Monitoring, esetleges áttervezések, finomhangolások 5. Teljes szolgáltatási területre hálózati terv és telepítési tervek készítése, gyártmánytervek véglegesítése 6. Teljes szolgáltatási területre gyártás, telepítés
Fontosabb előfeltételek	Fővárosi, kerületi önkormányzati és ágazati szereplők, valamint érintett gazdasági szereplők közös egyetértése szükséges a programban és annak finanszírozásában Közügyülés által jóváhagyott főváros turisztikai stratégia, azon belül a turizmust kiszolgáló információs rendszer koncepciója - mit jelöljünk - elkészül
Előny	Egységes arculatú és információtartalmú 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	Célérték: A gyaloglás információs rendszere 2050-re megújul Hatásindikátorok: H5. Gyaloglás utazásszám alapú 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 – % H17. Lakossági elégedettség rendszeres mérése a közterületek kialakításával és a közterületek használatához kötődő biztonságérzettel kapcsolatban (elégedettek aránya) - %/év
Megvalósítás időtartama/ időtávja	2027 – 2027 – Pilot terület meghatározása, tervezés beszerzése 2028 – Pilot Tervezés 2029 – Pilot kiviteli közbeszerzés 2030 – Pilot kivitelezés 2030 – 2031 - Monitoring, áttervezések, finomhangolás, hálózati terv, telepítési terv a teljes szolgáltatási területre 2032 – 2050 – Megvalósítás a teljes szolgáltatási területen (folyamatos)
Becsült költség	Pilot tervezés: 30-50 Mft Pilot kivitelezés: 5-600 Mft Teljes szolgáltatási terület kiépítése: 6,5 Mrd Ft
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi és kerületi önkormányzati forrás kiegészítheti turizmus üzletágban érdekelt gazdasági társaságok hozzájárulása
Területi hatály	Teljes Budapest területe
Elsődleges felelős	BFFH Várostervezés és BFFH Városüzemeltetés, BKK, kerületi önkormányzatok
Egyéb közreműködők	BDK, BKM, BK, BKV, NTÜ
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	Városból Otthon, BMT, Fővárosi turisztikai stratégia IK 1.1 Egészséges utcák program IK 1.2 Főutak és gyűjtőutak komplex fejlesztése program 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

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 priorizáló 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 köztérhasználatok, 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 kötendő 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 (Budapest Digital Twin).

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

Intézkedések adatlapjai

A gyaloglás elsőbbségének elve rögzítése a vonatkozó szabályozásokban és érintett közszolgáltatásokban		SZ 1.1
Intézkedés leírása	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 idősök 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. Ilyenek például a teraszengedély kiadások folyamatának és feltételének felülvizsgálata és szükség esetén módosítása, hiszen a teraszok kialakítására is szükség van, de a gyaloglás feltételeit nem károsító módon. Az intézkedés kiterjed az ellenőrzési rend és a hibakezelési gyakorlat megerősítésére.	
Célok	• biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken • javul a közbiztonság Budapest közterületein és közlekedési csomópontjaiban • javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége • nő a közösségi közlekedők aránya	
Megvalósítás ütemei	1. Jogszabályi környezet felülvizsgálata. A városi közlekedési és közterületi szabályozás alapelveként rögzíteni kell a gyalogos jelenlét prioritását és normalitását, mint a városi élet alapértelmezett módját. 2. Működési, üzemeltetési folyamatok felülvizsgálata. 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 integráltan, digitális ügykezeléssel. 3. Jogszabályok, belső szabályzatok módosítása. 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. 4. Intézményi keretek lefektetése. 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. 5. Belső intézményi kommunikáció. Az intézményrendszeren belül a tervezési, fejlesztési és üzemeltetési területen dolgozó döntéshozók, szakértők számára átfogó kommunikáció, továbbképzés megtartása. Kapcsolódó intézkedés: K1.1 Gyaloglás népszerűsítése	

Fontosabb előfeltételek	Fővárosi és kerületi önkormányzati együttműködés Politikai és szakmai konszenzus az átfogó működési keretek felülvizsgálatáról és a változtatás szándékáról Politikai támogatottság megléte Intézményi koordináció
Előny	Gyalogosbiztonság és hozzáférhetőség javulása Gyalogosok és más közlekedési szereplők közötti konfliktusok csökkenése Egységes működés és kiszámíthatóság
Kockázatok	Nincs politikai konszenzus az intézményrendszer működésének reformjával kapcsolatban A szabályok megszületnek, de nincs végrehajtási kényszer
Indikátorok	Célérték: Gyalogos közlekedést érintő jogszabályi keretek megújítása 2030-ig Eredményindikátorok: E20. Felülvizsgált, gyaloglást érintő jogszabályok száma – db Hatásindikátorok: 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
Megvalósítás időtartama/ időtávja	2026 - 2027 - érintett jogszabályok, üzemeltetési és kezelési folyamatok azonosítása és a módosítási javaslatok előkészítése 2027 - 2028 – rendelet- jogszabály - folyamatkezelés módosítások végrehajtása 2028 – 2029 - szükséges intézményi és működési modellváltások végrehajtása Hosszú táv: folyamatos működés, következetes alkalmazás és felülvizsgálat
Becsült költség	Szabályozás tekintetében nincs plusz költsége, BFFH –BK-BKK belső erőforrással megvalósítható Ugyanakkor a működési modell és folyamatkezelési modellváltás erőforrásigénnyel jár majd, ennek várható költsége a felállításra kerülő modell függvénye
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi forrás
Területi hatály	Teljes Budapest területe
Elsődleges felelős	BFFH Várostervezés, BKK, BK, FÖRI
Egyéb közreműködők	BFFH Városüzemeltetés, 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	• biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken • javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége • nő a közösségi közlekedők aránya • kényelmesebb és komfortosabb közterek jönnek létre
Megvalósítás ütemei	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. 1. Akadálymentességi követelményrendszer felülvizsgálata. 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 felületre alkalmazandó, és figyelembe veszi a racionális költséggel megvalósítható megoldásokat. Az érvényben lévő rendeletek, akadálymentesítési szabványok, kezelői előírások és ügyi műszaki előírások közötti összhangot biztosítani szükséges. 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. 2. Egységes gyalogos tervezési irányelvek kialakítása és integrálása a tervezési útmutatókba. 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 integrálni 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 össze kell hangolni a vonatkozó ügyi műszaki előírások és kapcsolódó rendeletek gyalogos elsőbbségre és átkelésre vonatkozó szabályait, 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 budapesti alkalmazás 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. 3. Tudástár, arculati tervek és helyspecifikus tervezési példatár. Digitális tudástár és példatár létrehozása, amely jó gyakorlatokat, műszaki megoldásokat és mintaprojektet 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. 4. Belső intézményi kommunikáció. Az intézményrendszeren belül a tervezési, fejlesztési és üzemeltetési területen dolgozó döntéshozók, szakértők számára átfogó kommunikáció, továbbképzés megtartása. Kapcsolódó intézkedés: K1.1 Gyaloglás népszerűsítése
Fontosabb előfeltételek	Szakértői pool felállítása Műszaki jogszabályok felülvizsgálata a gyaloglás előnyben részesítése érdekében megtörténik
Előny	Egységes tervezési szempontrendszer, emiatt gyorsabb projektelőkészítési fázis Egységesebb közterületi arculat a fővárosban Önmagát magyarázó közutak terjedése
Kockázatok	Tervezési útmutatók érvényesítése ma is erőforrás igényes folyamat Egyes kiemelt helyszíneken korlátozottan alkalmazható (pl. örökségvédelmi kritériumok)
Indikátorok	Célérték: gyaloglás infrastruktúráját érintő, ahhoz kapcsolódó tervezési útmutatók, műszaki előírások megújítása 2030-ig. Eredményindikátorok: E17. Felülvizsgált tervezési és szabályozási útmutatók száma – db Hatásindikátorok: H5. Gyaloglás utazásszám alapú 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
Megvalósítás időtartama/ időtávja	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)
Becsült költség	Külső szakértők bevonása - 50 MFT
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi forrás
Területi hatály	Teljes Budapest területe
Elsődleges felelős	BFFH Várostervezés, 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, szakszervezetek közötti együttműködés, adatmegosztás és fejlesztések összehangolása, valamint a civil és szakmai szereplők bevonásának intézményesítése.
Célok	• biztonságosabban lehet gyalogosan közlekedni a közterületeken • javul a közbiztonság Budapest közterületein és közlekedési csomópontjaiban • javul a közterületek – és ezen keresztül a város - gyalogos hozzáférhetősége • nő a közösségi közlekedők aránya • a városban gyalogosan közlekedni egyben élmény
Megvalósítás ütemei	1. Dedikált gyalogos közlekedési szervezeti egység létrehozása 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 önálló, dedikált gyalogos közlekedési szervezeti egység (ügynökség / alosztály / munkacsoport) 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. • Szervezeti egység létrehozása és működési modell kidolgozása (ügynökség / alosztály / munkacsoport formában, egyértelmű feladat- és hatáskörökkel) • Megrendelői és koordinációs szerep meghatározása a közterület-kezelők és szolgáltatók irányában, felelősségi körök tisztázása • Fővárosi–kerületi koordinációs rendszer kialakítása rendszeres egyeztetési és döntés-előkészítési mechanizmusokkal • 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 pilóták 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 gyaloglást, mint közösségi élményt és életmódot erősítik. Kapcsolódó intézkedés: K SZ02_Gyaloglás népszerűsítése • Lakossági bevonás és visszacsatolás erősítése: A helyi közösségek bevonása a tervezési és fejlesztési folyamatokba, valamint folyamatos visszajelzési és együttműködési lehetőségek biztosítása.
Fontosabb előfeltételek	Szervezeti modell és kapcsolódó költségvetési döntés Szerepkörök tisztázása Szereplők közti megállapodás és felelőségek rögzítése
Előny	Eredményesebb és hatékonyabb együttműködés a stratégia végrehajtására Egységes szakmai működés Gyorsabban megvalósuló és jobban koordinált fejlesztések
Kockázatok	Intézményi párhuzamosságok kiépülése Koordináció túlterheltsége és elfogadottságának hiánya

Indikátorok	Célérték: A gyaloglás népszerűsítésével és helyzetbe hozásával, elsőbbségének biztosításával kapcsolatos fővárosi tevékenységek koordinációjának felállítása 2030-ig Eredményindikátorok: E18. Gyaloglással kapcsolatos éves monitoring- és értékelő jelentések száma – db E21. Koordinált, gyalogos fókuszú projektek száma – db E22. Partnerségi együttműködések száma – db E23. Dokumentált jó gyakorlatok száma – db Hatásindikátorok: H4. Lakossági bejelentések száma gyalogos infrastruktúra kapcsán – db/év H5. Gyaloglás utazásszám alapú részaránya a közlekedésben (modal split) - %/év H23. Halálozási mutatók javulása Budapesten, kiemelten a főbb halálloki 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	2027 - szervezeti- működési modell felállítása 2028 - partnerségek feltárása 2028 - 2050 – program és kommunikáció menedzsment (folyamatos)
Becsült költség	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 150 MFT, ezt követően felülvizsgálandó az éves keret)
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi forrás Helyi programok esetében kiegészítő kerületi önkormányzati forrás
Területi hatály	Teljes Budapest területe
Elsődleges felelős	BFFH (működési modellről előzetes döntés szükséges)
Egyéb közreműködők	kerületi önkormányzatok, BKK, BK, BKM Partnerek: civil szervezetek, kulturális intézmények
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	Városhól Otthon, BMT, KBS K_1.1 Gyaloglás népszerűsítése, mint városi aktivitás és közlekedési mód
Intézkedés célcsoportja	Intézményrendszeren belül tervezési, fejlesztési és üzemeltetési területen dolgozó döntéshozók, szakértők Kerületi önkormányzati döntéshozók, szakértők Civil szervezetek Oktatási szereplők Kulturális és közösségi intézmények Lakosság

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	• nő a közösségi közlekedők aránya • kényelmesebb és komfortosabb közterek jönnek létre • a városban gyalogosan közlekedni egyben élmény	
Megvalósítás ütemei	1. Mérési és adatinfrastruktúra kialakítása • városi szintű gyalogos monitoring- és adatrendszer kialakítása és üzemeltetése • gyalogos és mikromobilitási adatok rendszeres gyűjtése és térinformatikai feldolgozása • kiemelt helyszíneken gyalogosforgalmi mérések bevezetése • közterület-használati, infrastruktúra-minőségi és szolgáltatási szint adatok integrálása • hibabejelentések és üzemeltetési adatok rendszerbe kapcsolása • felelős szervezeti egység, módszertan és adatkezelési keretek kijelölése 2. Elemzés, indikátorok és értékelés • gyalogosforgalmi és használati mintázatok elemzése • kulcs indikátorok (pl. használat, biztonság, komfort, hozzáférhetőség) rendszeres nyomon követése • kiemelt közterületek és fő gyalogos tengelyek célzott vizsgálata • mikroklimatikus mutatók (pl. zaj, hőterhelés) mérése és hatásvizsgálata • projektszintű elő- és utómérések alkalmazása (pl. átalakítások hatásának értékelése) • gyalogos fókuszú közlekedésbiztonsági elemzések (rendszerszintű okokra fókuszálva) 3. Riportálás, visszacsatolás és döntéstámogatás • éves monitoring jelentés készítése a gyalogos közlekedés helyzetéről és a beavatkozások hatásairól • A stratégia előrehaladásának és a költségek felhasználásának nyomon követése • A monitoring eredményeinek beépítése a fejlesztési prioritások és beruházási döntések meghatározásába • a szabályozás, tervezés és üzemeltetés közötti eltérések feltárása és korrigálása • Átlátható, közérthető kommunikáció a lakosság és szakmai partnerek felé 4. Lakossági visszajelzések és társadalmi bevonás • Rendszeres lakossági elégedettségmérések és közvélemény-kutatások • Felhasználói visszajelzések integrálása a monitoring rendszerbe • Közösségi bevonás a tervezési és értékelési folyamatokba	
Fontosabb előfeltételek	Intézményi felelős kijelölése A monitoring tevékenység városkommunikációs folyamatba integrálása	
Előny	Adatvezérelt döntéshozatal Átláthatóság, hiteles kommunikáció Stratégiai célok nyomon követhetősége, eltérés esetén lehetőség a korrekciókra	
Kockázatok	Mérési módszer infrastruktúrája költséges lehet GDPR bonyodalmakat okozhat egyes adatok feldolgozhatóságánál Bizonyos mérések erősen emberi erőforrás igényesek (pl. gyalogolhatósági index)	

Indikátorok	Célérték: A gyaloglás, mint közlekedési mód monitoring rendszere 2030-ig kiépül Eredményindikátorok: E18. Gyaloglással kapcsolatos éves monitoring- és értékelő jelentések száma – db E19. Rendszeres gyalogosforgalmi mérési helyszínek száma – db Hatásindikátorok: 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
Megvalósítás időtartama/ időtávja	2027 - indikátorok és módszertan kialakítása, alapmérések 2028 - monitoring rendszer bevezetése - első riport 2029 - monitoringrendszer üzemeltetése (folyamatos)
Becsült költség	Gyalogos forgalom mérésének kiépítése - 400 MFt Rendszeres adatvásárlás (környezeti adatok) - évi 50 MFt
Lehetséges finanszírozási forrás	Fővárosi forrás
Területi hatály	Teljes Budapest területe
Elsődleges felelős	BKK, BK
Egyéb közreműködők	FPH, BKV, BKM, BFFH Városüzemeltetés, BFFH Várostervezés
Kapcs. intézkedések és ágazati stratégiák	Városból Otthon, BMT, KBS
Az intézkedés célcsoportja	Intézményrendszeren belül tervezési, fejlesztési és üzemeltetési területen dolgozó döntéshozók, szakértők Civil szervezetek Sajtó Tudományos területek munkatársai

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 forgalom mérési 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 bejáratí 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 lefedettségére, 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 megállók 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 – m²/év
- E12. Telepített fák száma gyalogos főhálózaton, illetve helyi lakóutcában – db/év
- E13. Fejlesztett infrastruktúra által érintett helyi lakosok száma – fő/é
- E14. Gyalogos térarány a közterületi keresztmetszetben (azaz a közterület gyalogos használatra dedikált felületeinek aránya) % változás / adott projekt
- E 15. újonnan telepített közterületi ülőhelyek száma - db/év
- E16. újonnan telepített ivókutak száma - db/év

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:

- E17. Felülvizsgált tervezési és szabályozási útmutatók száma – db
- E18. Gyaloglással kapcsolatos éves monitoring- és értékelő jelentések száma – db
- E19. Rendszeres gyalogosforgalmi mérési helyszínek száma – db
- E20. Felülvizsgált, gyaloglást érintő jogszabályok száma – db

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

- E21. Koordinált, gyalogos fókuszú projektek száma – db
- E22. Partnerségi együttműködések száma – db
- E23. 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 veszélyes csomópontok száma - db/év
- H3. Gyalogátkelők területén bekövetkező gyalogos balesetek száma – db/év
- H4. Lakossági bejelentések száma gyalogos infrastruktúra kapcsán – db/év

Közlekedési módválasztás

- H5. Gyaloglás utazásszám alapú 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 halálloki 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 többtényezős 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 gyalogolnak Budapesten**, sikeresen elérte. A javasolt célértékek:

Eredményindikátorok célértékei:

- Akadálymentes járdák aránya – **2050-re 100%**
Kiindulási állapot 2026-ban: nem áll rendelkezésre adat
Részcél:
2030-ra Budapesten felszámolásra kerül a járdán való parkolás.
2035-re minden fővárosi kezelésű út szegélye akadálymentes.
- Járdahiánnyal érintett fő- és gyűjtőutak arányának csökkenése – **2050-re 0%**
Kiindulási állapot 2026-ban: nem áll rendelkezésre adat
Részcél:
2040-re minden főút beépítéssel érintett oldalán akadálymentes járdák létesülnek, megfelelő sűrűségű gyalogátkelőkkel.
- Teljeskörűen akadálymentes kijelölt gyalogátkelők - jelzőlámpa esetén hangjelzéssel kialakítva - aránya – **2050-re 100%**
Kiindulási állapot 2026-ban: szegélyszüllyesztéssel a gyalogátkelők 94%-a rendelkezik, taktilis jelzések kiépítettségéről és a jelzőlámpák hangjelzéssel való ellátottságáról ugyanakkor nem áll rendelkezésre teljeskörű adat.
Részcél:
2030-ig 200 új gyalogátkelőhely létesül Budapesten.
2035-re az összes aluljárót tartalmazó csomópont akadálymentesítése megtörténik lehetőleg felszíni gyalogátkelőekkel.
- Akadálymentes közösségi közlekedési megállók aránya – **2050-re 100%**
Kiindulási állapot 2026-ban: autó- és trolibuszmegállók 83%-a, metrómegállók 63%-a, villamosperonok 43%-a akadálymentes.
Részcél:
2030-ra a villamosmegállók fele akadálymentesen megközelíthető lesz.
2040-re akadálymentes lesz a teljes budapesti metróhálózat.

Hatásindikátorok célértékei:

- Vision Zero elérése – **2050**
Kiindulási adat 2025-ben: Budapesten ebben az évben a közlekedési baleseteknek 25 halálos áldozata volt.
Részcél:
2030-ig megfeleződik a halálos balesetek száma.

- Gyaloglás (csak gyalogos közlekedés) utazásszám alapú részaránya a modal splitben – **2050-re 25 %**

Kiindulási adat 2024-ben: 19%

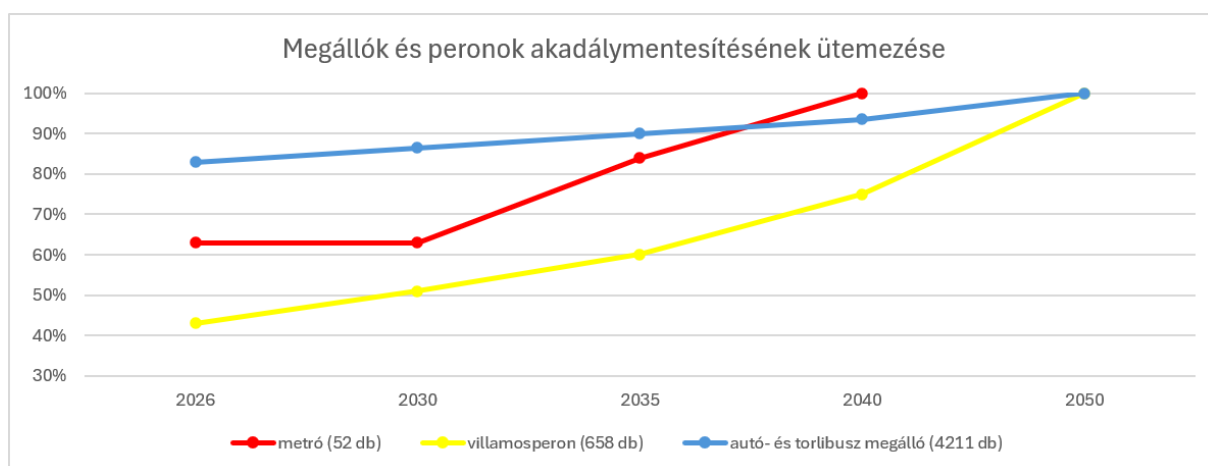
Részcél:

2030-ra 20%-ra nő a gyalogos közlekedés utazásszám alapú aránya a modal splitben.

- Egészségben eltöltött évek számának növekedése - **2050-re +3 év**

5. Ütemezés

A stratégia infrastruktúrát érintő intézkedéseinek végrehajtása, mivel a teljes fővárosi infrastruktúrahálózatot érinti, csakis ütemezetten, programalapú megközelítéssel történhet. Javasolt ezek közül a főváros teljes területére érvényes intézkedési programokat – járdák felújítása és pótlása, gyalogátkelők létrehozása és korszerűsítése, megállók akadálymentesítése, intézményi környezetek kezelése, rekreációs területek elérhetőségének javítása - a fővárosi útfelújítási program részeként, vagy azzal analóg módon kezelni és megvalósítani, a helyszínlisták felállítását és prioritizálását követően ezek előkészítése azonnal indítható.



2. Ábra: javaslat a megállóhelyek akadálymentesítésének ütemezésére (BKK)

A nagyobb beruházási igényű beavatkozások – a gyalogos főtengek komplex fejlesztése, a kiemelt közösségi közlekedési csomópontok fejlesztése, a hiányzó hálózati elemek kiépítése – ugyanakkor jelentősebb előkészítést és tervezést igénylő feladatok, ezeknek első körben az előkészítése javasolt, és a főváros finanszírozási helyzetének, valamint a következő eu-s finanszírozási ciklus programjainak figyelembevételével szükséges a megvalósításukat ütemezni. Szintén javasolt figyelembe venni az ütemezésnél, hogy a 2021-2027 eu-s programozási ciklus projektjeinek kivitelezése és zárása elhúzódik 2030-ig, ami újabb projektek nélkül is jelentős organizációs kihívások elé állítja a fővárosi közlekedési rendszert.

Mivel jelen stratégia benyújtásakor még nem ismert, milyen módon újul meg az önkormányzatok feladatfinanszírozása, a stratégia végrehajtásának konkrét ütemezését az éves forráskeretek meghatározásával együtt javasolt ezt követően, ennek ismeretében meghatározni, összehangolva a főváros által korábban elfogadott stratégiák intézkedési terveivel összhangban.

Ugyanakkor a szabályozási környezetet, a tervezési útmutatók felülvizsgálatát, az intézményi koordinációt, a kommunikációs feladatokat és a monitoring rendszer felállítását, mint jelentősen kisebb költségigényű intézkedéseket javasolt 2030-ig végrehajtani, előre felkészülve a stratégia végrehajtási fázisára.