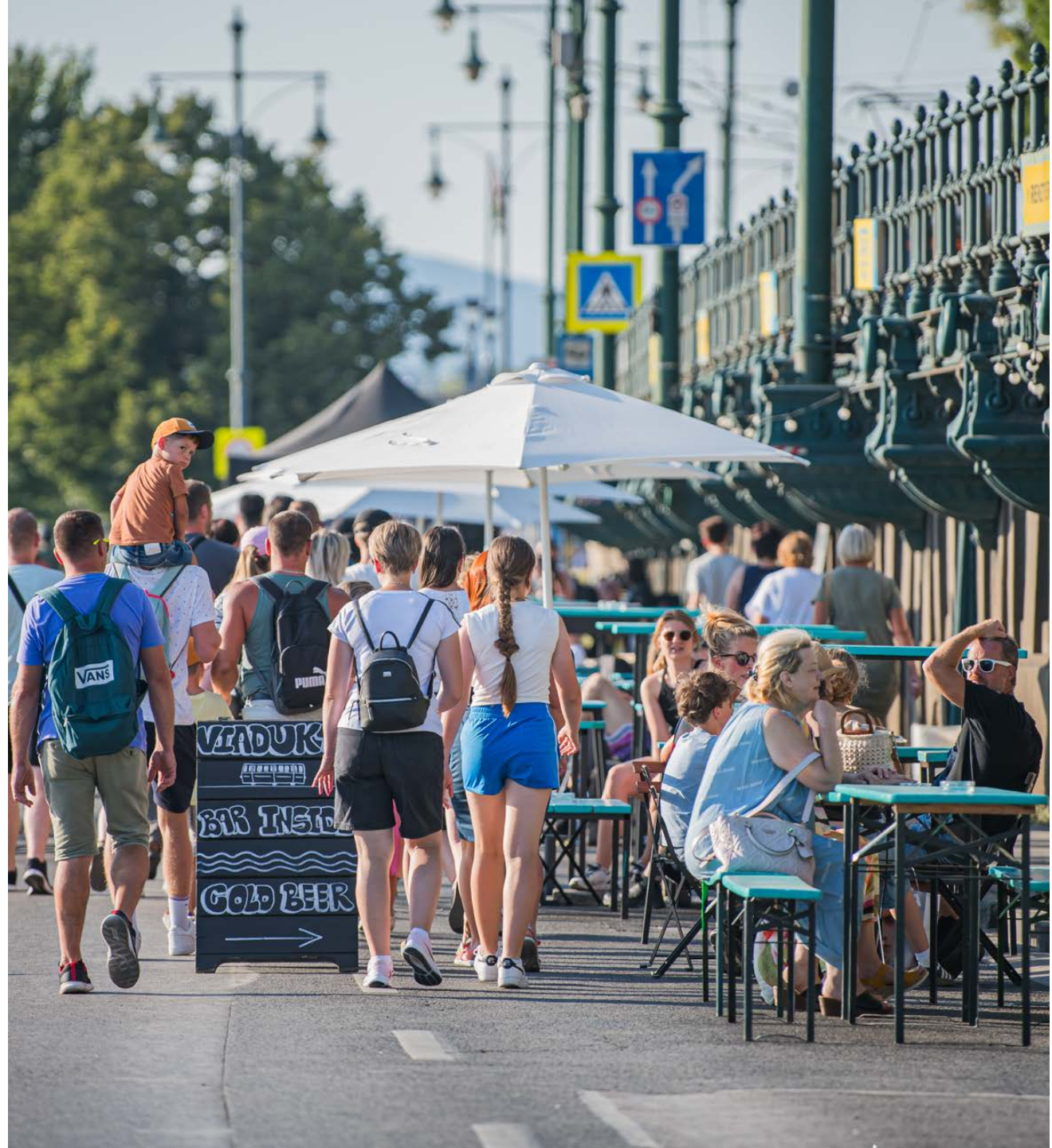


Gyalogos és Akadálymentességi Stratégia és Hálózati Terv

Rab Judit

Közterület- és közlekedési
infrastruktúra- fejlesztési vezető, BKK

XXV. Jubileumi Városi közlekedés aktuális
kérdései konferencia
Balatonfenyves, 2025. szeptember 10.



Stratégiai megalapozottság

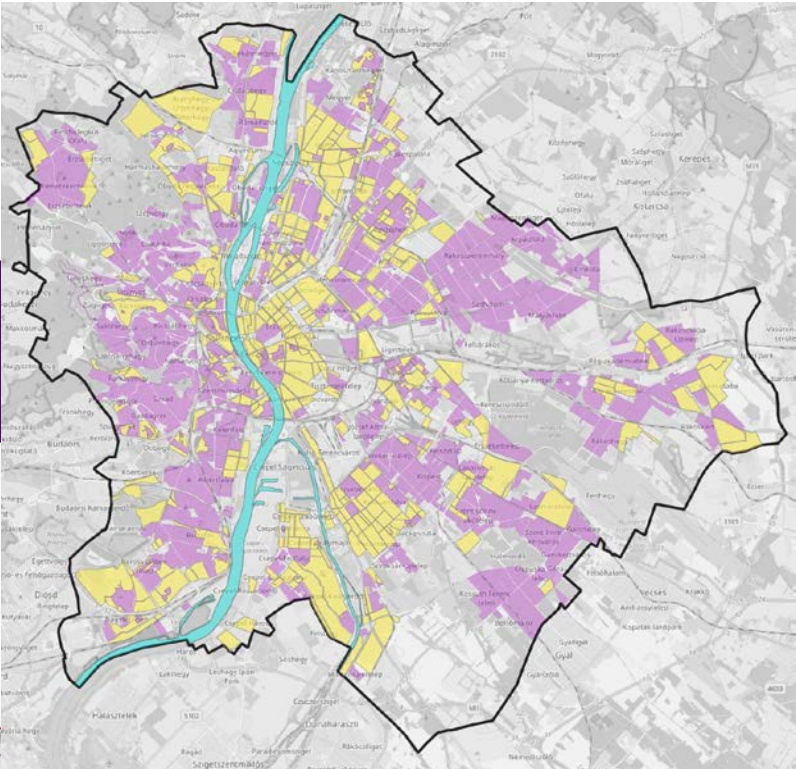
- **Budapesti Mobilitási Tervben (BMT)** megfogalmazott fenntartható mobilitási célok és az épített infrastruktúra összehangolása – 2030-as modal split cél elérése
 - **Élhető városi környezet**
 - városfejlesztésbe integrált közlekedésfejlesztés,
 - a közlekedési igények és módválasztás befolyásolásával,
 - a környezetterhelés csökkentésével,
 - az esélyegyenlőség erősítésével



Minden utazási lánc tartalmaz valamennyi gyaloglást, a gyalogos stratégia így szorosan kapcsolódik a BKK valamennyi ágazati stratégiájához

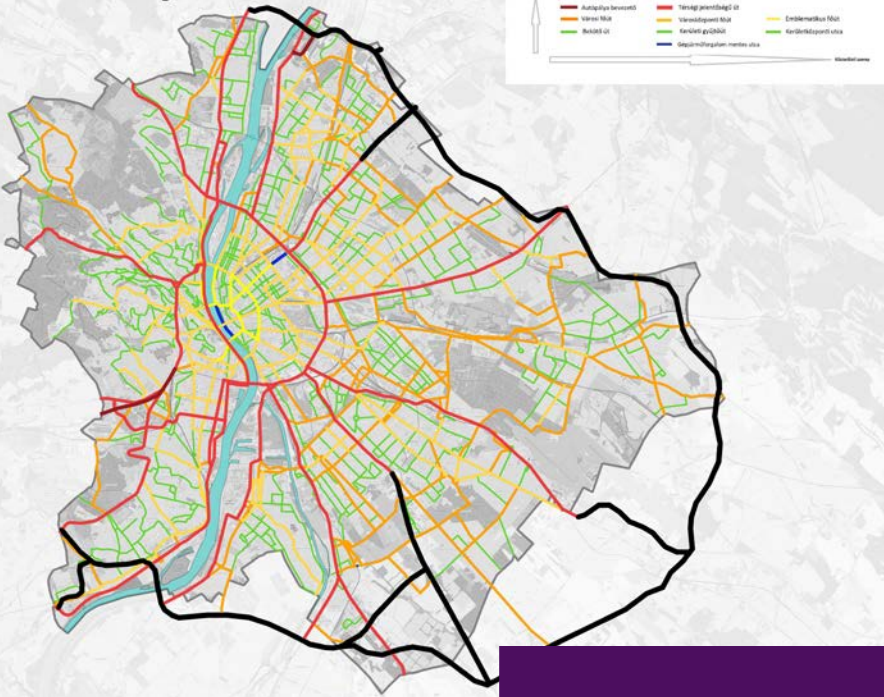
Ágazati tervek és stratégiák rendszere

Közlekedésbiztonsági Stratégia



Kerékpárforgalmi Főhálózati Terv

Közutak hálózati funkciója - 2030



Közúthálózati Terv

Gépjárműforgalmi szerep

Gyorsforgalmi/térségi jelentőségű utak
50-70 km/h

Főutak
30-70 km/h

Gyűjtőutak
30-50 km/h

Helyi utak/utcák
20-40 km/h

Gépjárműforgalom mentes utcák

Autópálya bevezető 70-100 km/h	Térségi jelentőségű út 50-70 km/h	Emblematikus főút 30-40 km/h
Városi főút 50-(70) km/h	Városközponti főút 40-50 km/h	Kerületközponti utca 30-(40) km/h
Bekötő út 40-50 km/h	Kerületi gyűjtőút 30-(50) km/h	Kiemelt közterület csak célforgalommal 20 km/h
Ipari utca 40 km/h	Lakó/Helyi utca 20-30 km/h	Sétálóutca
Gyalogos- és kerékpáros övezet		

Gyengye

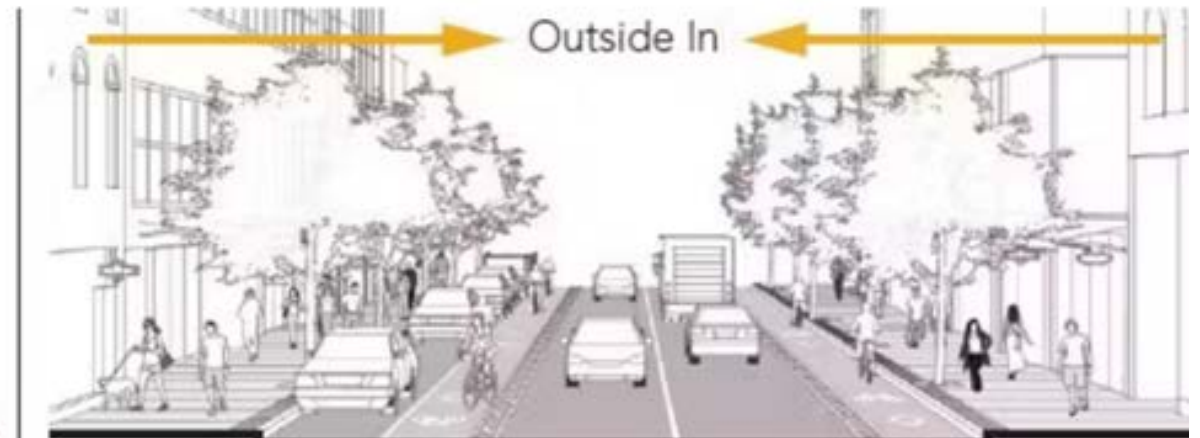
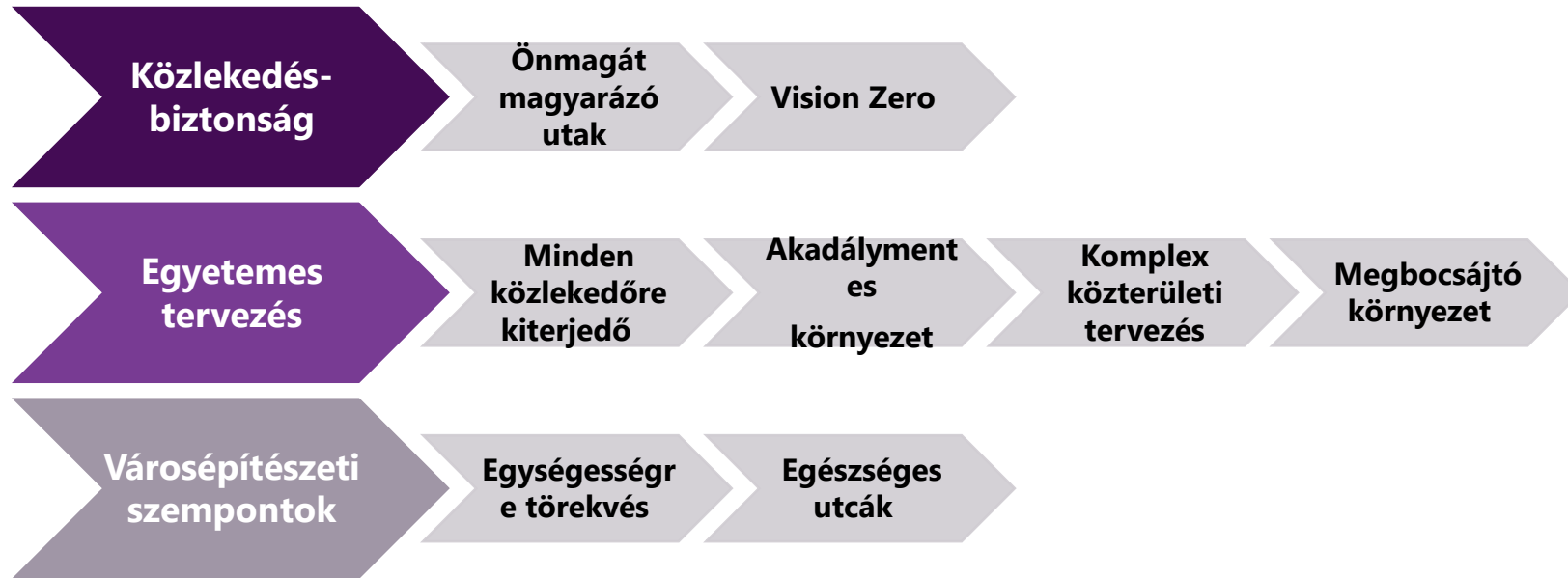
Közepes

Erős

Közterületi szerep

Folyamatban: Közösségi Közlekedési Hálózati Stratégia
Citylogisztika Stratégia

Tervezési útmutatók / Irányelvek a stratégiákban foglalt célok érvényesítéséért





Felhatalmazás



A Fővárosi Közgyűlés 834/2024.(11.27.) számú határozatában felkérte a főpolgármestert, hogy a **Budapest Mobilitási Tervvel és a Közlekedésbiztonsági Stratégiával összhangban**, a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. útján a 2025-ös év folyamán készíttesse el a **fővárosi gyalogos közlekedés fejlesztésére vonatkozó átfogó hálózati stratégiát.**

Vízió, célkitűzés

Az útja egy részét mindenki gyalog teszi meg

Ugyanakkor a gyaloglás hosszát és gyakoriságát meghatározza, milyen körülmények között végezzük!

Budapest célja, hogy 2030-ra egy egészséges, biztonságos, aktív közlekedést támogató, sétálható várossá váljon minden ember számára, kortól, nemtől, fizikai-, egészségi állapottól függetlenül. **Minél többen és többször válasszák a gyaloglást mint közlekedési módot és töltsenek több időt a köztereken.**

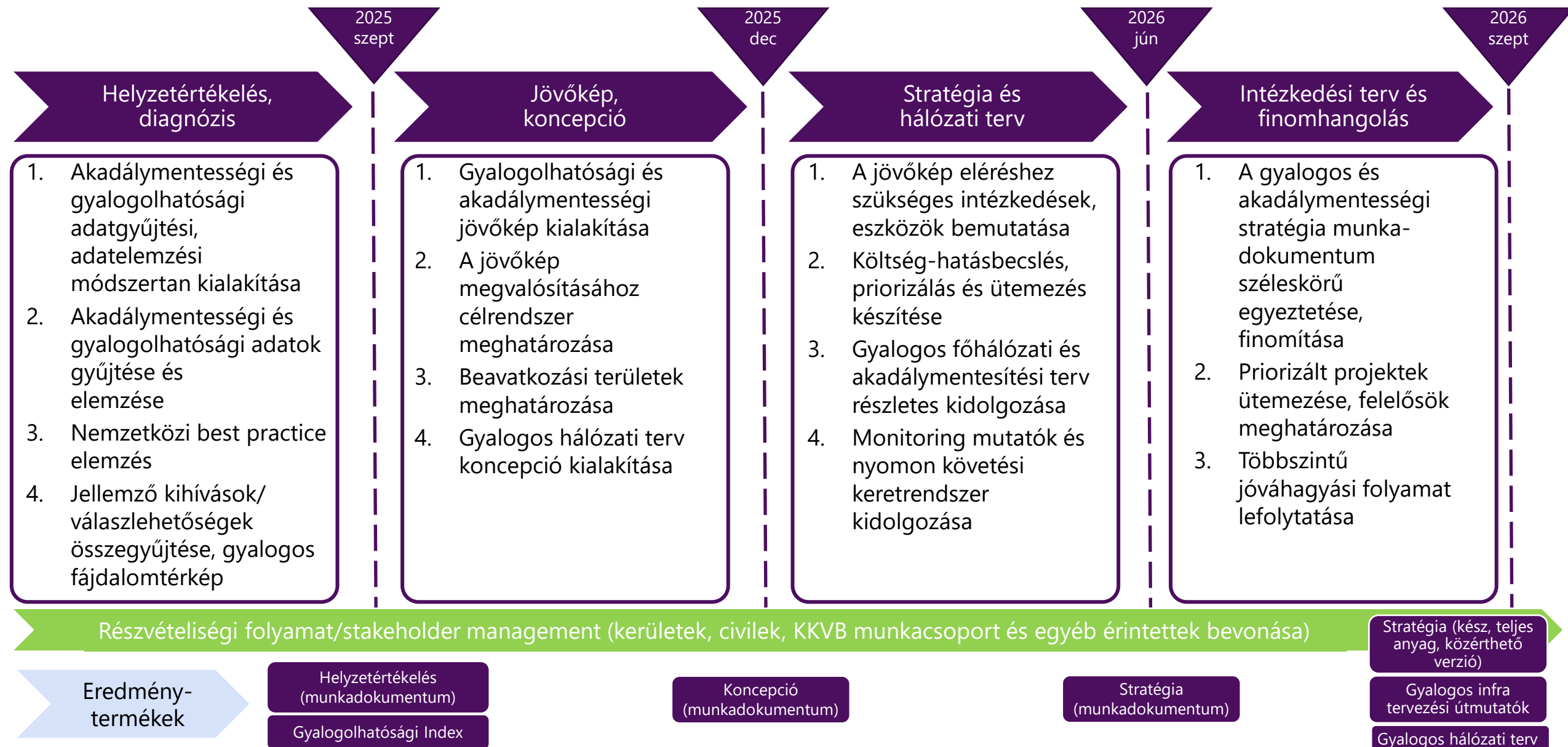
A cél eléréséhez elengedhetetlen az akadálymentességet is stratégia részeként kezelni.



Egyetemes tervezés szemlélete a stratégiában

- Az egyetemes tervezés a stratégia teljes szemléletét áthatja, **így az akadálymentesség nem különálló elemként**, hanem **az egyetemes tervezés alapelvei szerint érvényesül**: célunk, hogy a gyalogos környezet mindenki számára használható legyen – életkortól, képességektől vagy aktuális állapottól függetlenül.
- **Nem különül el**: Az akadálymentességi szempontok nem külön tervként vagy felmérésként jelennek meg, hanem **szervesen beépülnek** a gyalogos hálózat értékelésébe, a prioritási listákba és az intézkedési tervekbe – ugyanúgy, mint például a közlekedésbiztonsági szempontok.
- **Túl a klasszikus megközelítésen**: Nem kizárólag a kerekesszékes vagy látássérült emberekre fókuszálunk, hanem minden felhasználóra, így minden ember sajátos szükségletét számba vesszük– legyen szó korosztályból vagy családi állapotból fakadó szükségletek, pl. lassabb gyaloglási tempó, vagy átmeneti egészségügyi állapotból fakadó szükségletek, pl. ideiglenes mozgáskorlátozottság.
- **Speciális környezetek kiemelten kezelve**: Egyes intézményi környezetek – például egészségügyi vagy szociális intézmények – esetében külön figyelmet fordítunk a hozzáférhetőségre, például a megállók bejáráshoz való közelségére.
- **Ez a megközelítés biztosítja, hogy a gyalogos közlekedés valóban mindenki számára elérhető és biztonságos legyen.**

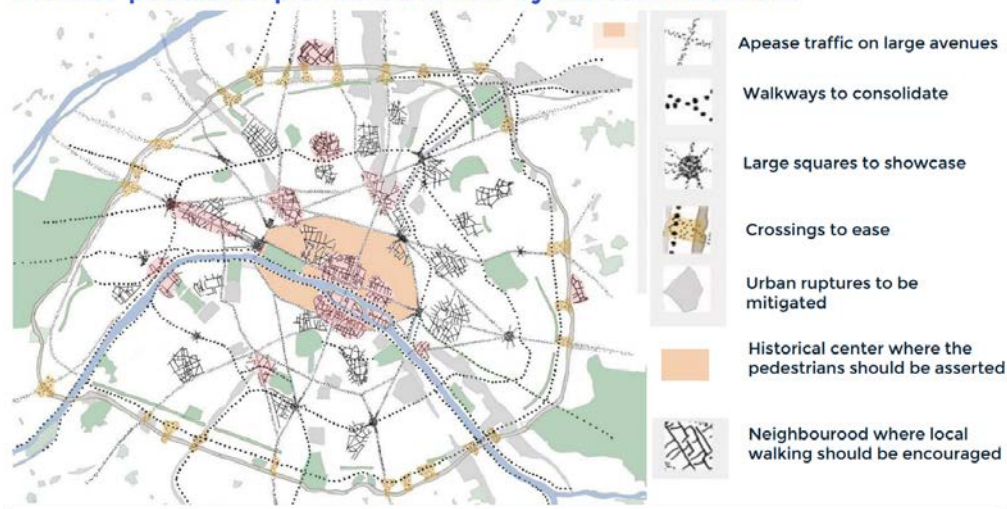
Gyalogos és Akadálymentességi Stratégia – ütemezés, eredménytermékek



Benchmark kutatás összefoglalása

- Európai város;
- Történelmi belvárosi résszel rendelkezik, mely egyben turisztikai vonzóerőként is hat;
- Hasonló beépítettségi mutatókkal, településszerkezettel jellemezhető, mint Budapest;
- Községi közlekedési rendszere kiépült, megbízható, elérhető;
- Lakosságszáma körülbelül 1-3 millió fő közé esik.

The first pedestrian plan voted in 2017 by the council of Paris



Intézkedések célja a közterületeken történő tartózkodás gyakoriságának növelése, az ott töltött idő meghosszabbítása, minőségének javítása – komplex módon nem kizárólag közlekedéspolitikai eszközökkel, hanem **egyéb városfejlesztési eszközökkel is támogatva**

Aktív mobilitási módokkal kapcsolatos célkitűzések megjelennek a legtöbb **más témájú közlekedési és klíma stratégiákban, de készül a gyalogos közlekedésre és hálózatra vonatkozóan önálló stratégia**

Az **utcán osztozó közlekedési módok összehangolása**, a rendelkezésre álló tér igazságos felosztása, a veszélyes, akadályozó tényezők felszámolása, a közlekedésbiztonság

A **modal split célok** mellett a **vision zero** elv is hangsúlyos elem

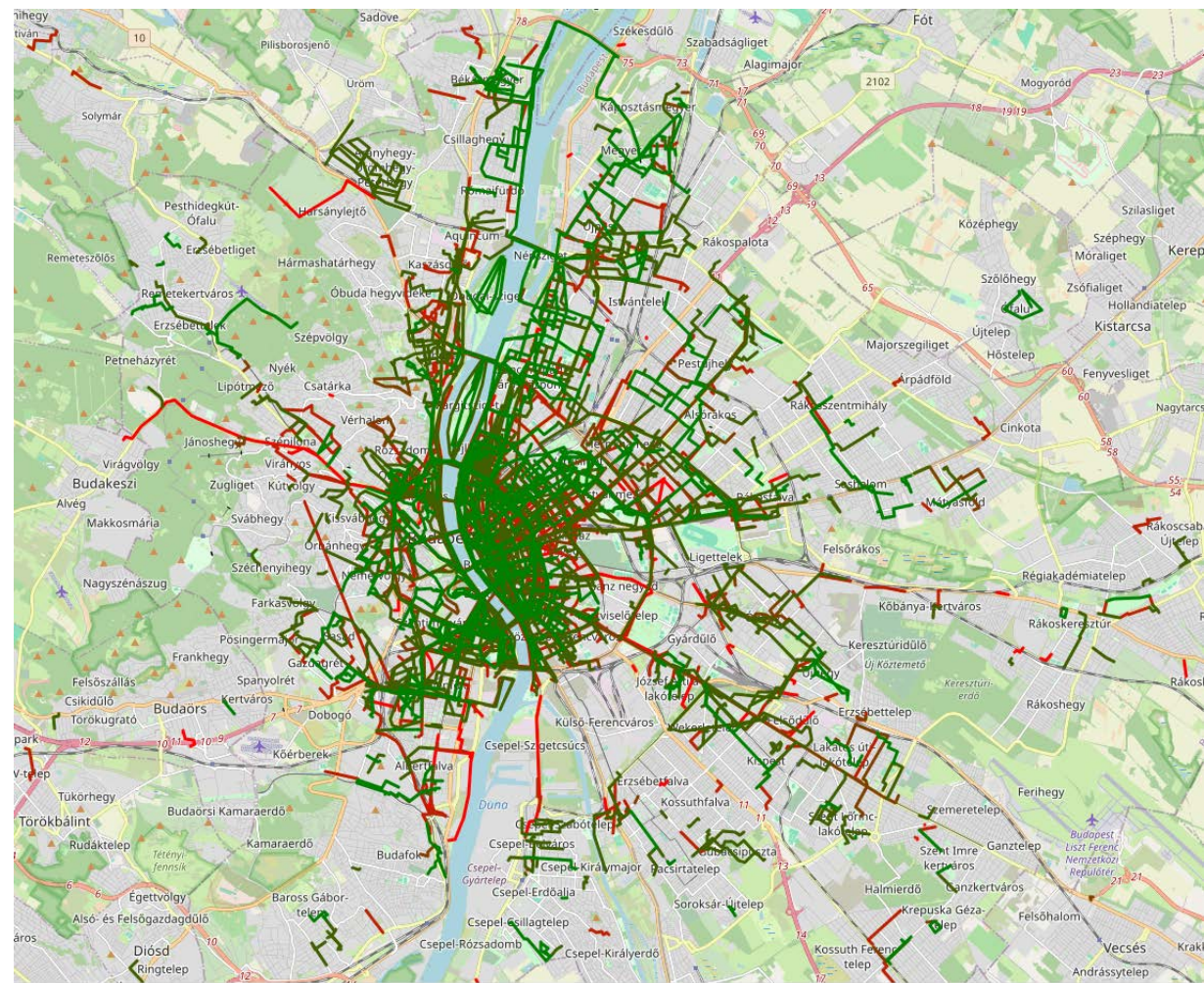
Összefüggő gyalogos hálózat kialakítását szolgálja a koncepció

Meghatározzák a közterületek, járdák általános fizikai paramétereit, ennek része a **teljeskörű akadálymentesség**

Sétálást népszerűsítő kampányok tervezése, megvalósítása szükséges, mert túlságosan „magától értetődő” gyalogolni

Adatgyűjtési és elemzési lehetőségeink a stratégiánál

- **Online „fájdalomtérkép”** elkészítése a használók bevonásával
- Háztartásfelvételi adatok az EFM-hez kapcsolódóan
- **KARESZ** (Budapest Közút) – Fizikai infrastruktúra állapotának felmérése, pontfelhő alapon
- **Gyalogolhatósági index** – részletes felmérése a kiválasztott közterületeknek
- **Georeferált fénykép adatok** a felhasználók köztérhasználatáról - turisztikai, rekreációs célú felmérésre alkalmas
- Jelenleg vizsgáljuk a felhasználhatóságukat:
- *Mobilcella adatok (Útvonal meghatározható, de tapasztalatok alapján a közlekedési mód meghatározása problémás)*
- *Jarokelo.hu adatok – (nagy mennyiségű adat a felhasználók napi gondjairól)*
- *Mobil applikációk integrálása meghatározott adatok gyűjtéséhez (akadálymentesség, közlekedési mód, útvonalak)*



Gyalogolhatósági index módszertan – kiválasztott helyszínekre

Olyan **objektív mérőszám**, amely megmutatja, hogy egy területen mennyire könnyű, kényelmes, biztonságos, magától értetődő és vonzó gyalog közlekedni.

Szempontok:

- **Infrastruktúra:** adottak azok a minimális feltételek, amely a gyalogláshoz elengedhetetlenek, a gyalogos felületek minőségi vizsgálata;
- **Biztonság:** a gyalogosbarát környezet biztonságos, ahol mindenki biztonságosan tud közlekedni és biztonságban is érzi magát;
- **Illeszkedés a közlekedési hálózatba:** a gyalogosbarát környezetben az úticélok gyaloglási távolságon belül elérhetőek és a gyaloglás kézenfekvő közlekedési mód;
- **Akadálymentesítés:** a gyalogosbarát környezetben a gyaloglás mindenki számára elérhető;
- **Vonzóság:** a körülmények attraktív környezetet teremtenek a gyalogláshoz.

Kategória	Sorszám	Szempont
I. Infrastruktúra	1.	Gyalogos felület szélessége
	2.	Hasznos felület szélessége
	3.	Gyalogos felületek karbantartása
	4.	Gyalogos felület minősége, burkolat típusa
	5.	Megszakítás nélküli gyalogos hálózat
	6.	Szintbeni átkelők
	7.	Tájékozódást segítő információk
II. Biztonság	1.	Konfliktusok
	2.	Gyalogátkelőhelyek sűrűsége
	3.	Gyalogátkelőhelyek elhelyezkedése
	4.	Gyalogátkelőhelyek kialakítása
	5.	Jelzőlámpás gyalogátkelőhelyek zöld idejének hosszúsága
	6.	Gépjárműforgalom és gyalogos felület közötti távolság, fizikai elválasztás
	7.	Közvilágítás megléte
	8.	Közvilágítás minősége
	9.	Beláthatóság
	10.	(Köz)biztonságerzet
III. Illeszkedés a közlekedési hálózatba	1.	A közforgalmú közlekedés térbeli és időbeli lefedettsége (2-3 perces sétavon belül)
	2.	Utastájékoztatás a megállóknál
	3.	Megállók minősége, kialakítása
	4.	Bike-sharing pontok megközelíthetősége, összeköttetés a kerékpáros hálózattal
	5.	Real-time útvonaltervező applikációk a közforgalmú közlekedési eszközök használatához
IV. Akadálymentesítés	1.	Domborzati viszonyok (lejtők, emelkedők) megfelelő kialakítása
	2.	Rámpák, süllyesztett szegélyek
	3.	Korlátok megléte, magassága
	4.	Közforgalmú közlekedési eszközök akadálymentes használhatósága
	5.	Taktilis jelek, támpontok megléte
	6.	Audio-vizuális jelzések
	7.	Jelzőlámpás gyalogátkelőhelyek megléte
	8.	Érzékelhető lámpaváltások
V. Vonzóság	1.	Zajszint nagysága
	2.	Gépjárműforgalom nagysága
	3.	Épületek esztétikája
	4.	Könnyen azonosítható találkozási pontok, szociális terek
	5.	Gyalogos felületek, terek árnyékoltsága, szélvédettsége
	6.	Levegőminőség
	7.	Gyalogos felületek, terek tisztasága, ápoltsága, elegendő kihelyezett szemégyűjtő
	8.	Padok, székek, kapaszkodók megléte
	9.	Gyalogos felületek zsúfoltsága

Gyalogos Főhálózati Terv

Kiemelt területek és tengelyek

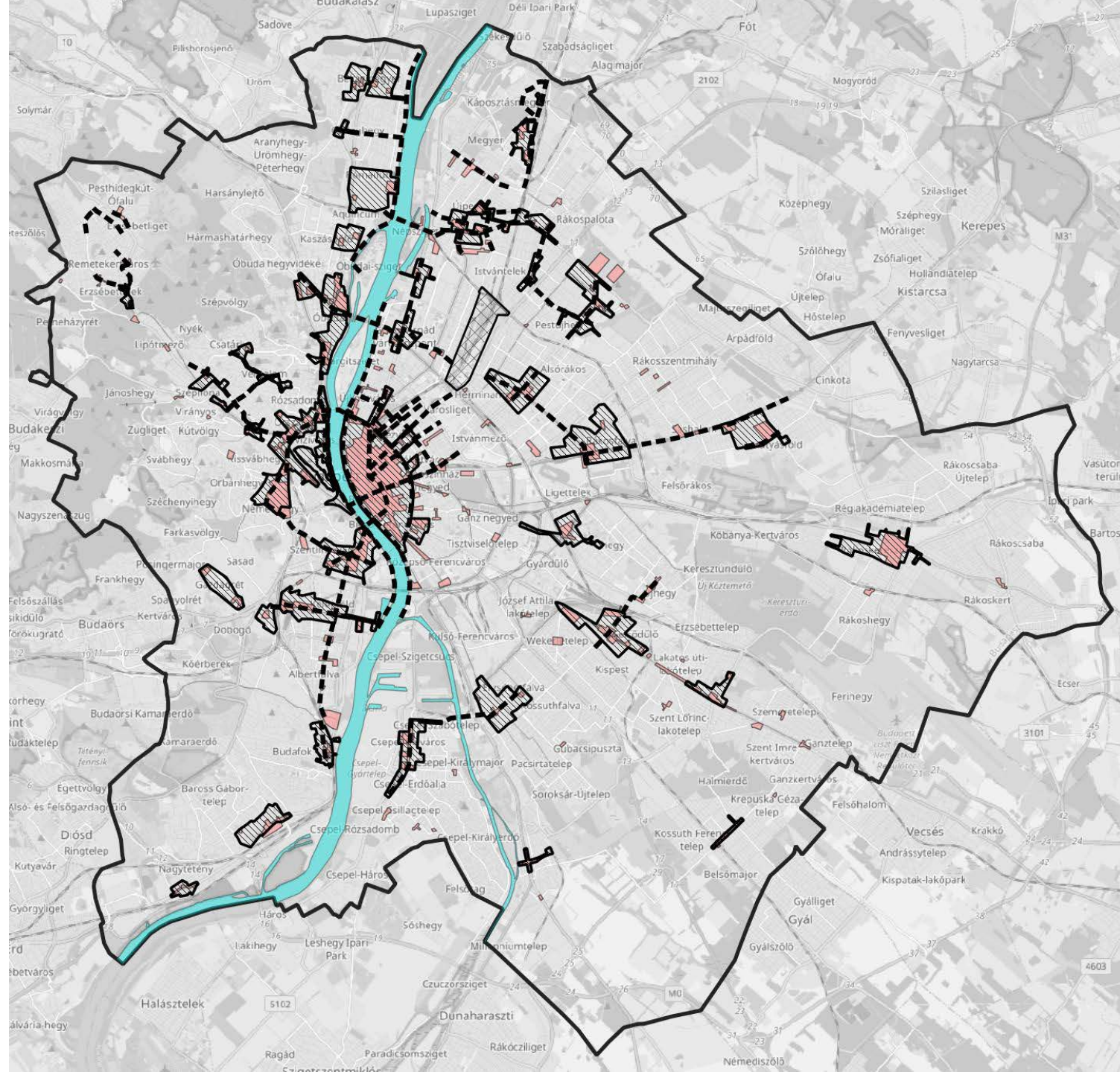
Területek, melyek működésében a gyaloglásé legyen a főszerep (közlekedés és időtöltés)

Hálózati szerep alapján fontos tengelyek, a többi közlekedési ággal összehangolva

(„gyűjtőút” szerep, központok közötti kapcsolat, rágyaloglás)

Központképződések támogatása

(szolgáltatások megtelepedésének, koncentrálódásának segítése)



A gyaloglás szerepe az utazási láncokban is összetett. A **gyaloglás részarányának növelése** utasokat generál a közösségi közlekedés számára, hozzájárul a multimodalitás népszerűsítéséhez, a **rövid autós utazások kiváltásához**.

Minden utazás során gyalogolunk

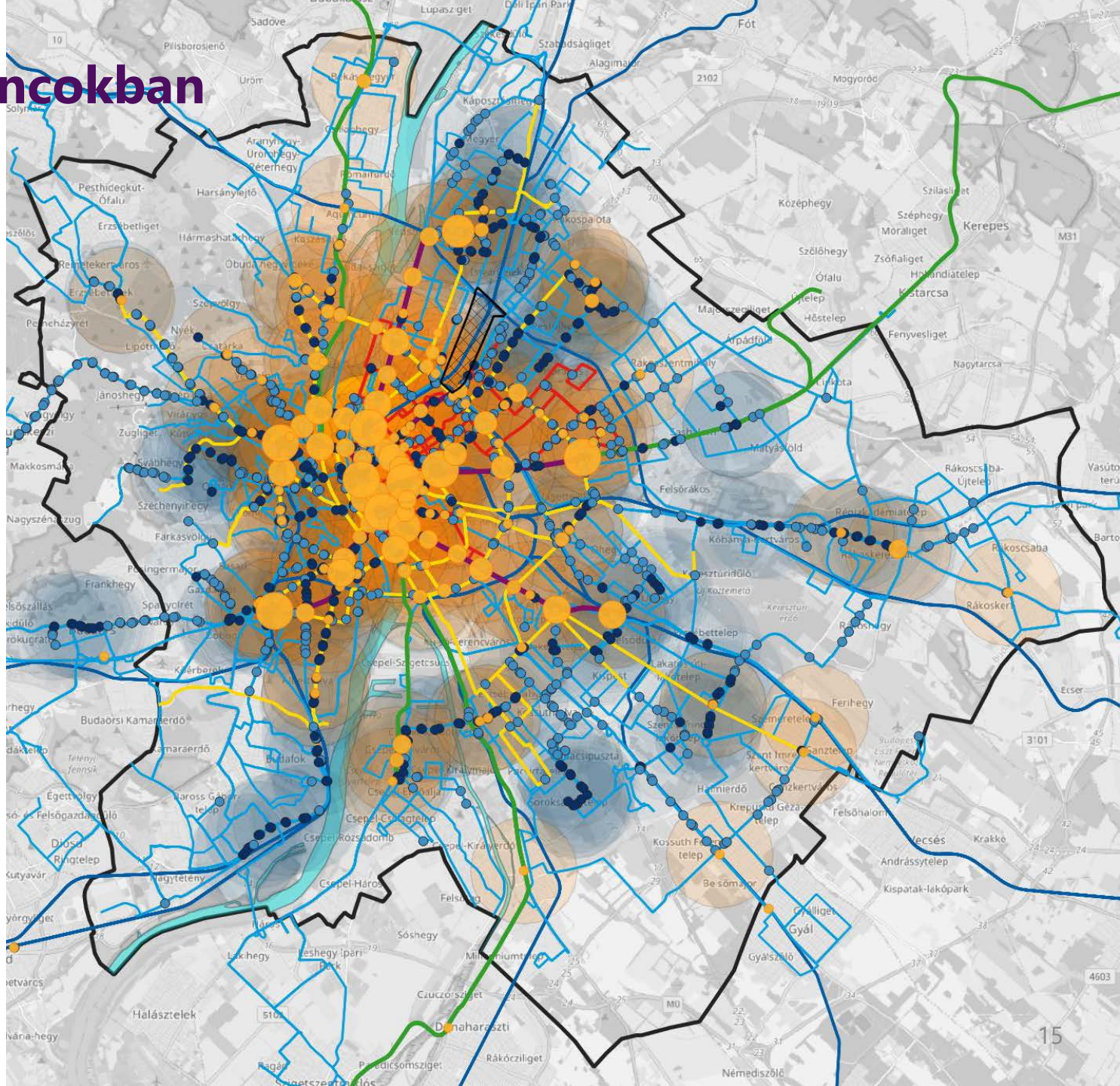


Gyaloglás szerepe az utazási láncokban

Rágyaloglás hatótávját növelni elsősorban a gyors és sűrű hálózati elemek megállóinál (1-2 km) lehet

Éjszakai hálózat kihasználtságának javításában is szerepe van

Módváltásoknál is lényeges a gyaloglás környezete (legibility, közbiztonság, komfort, akadálymentesség)

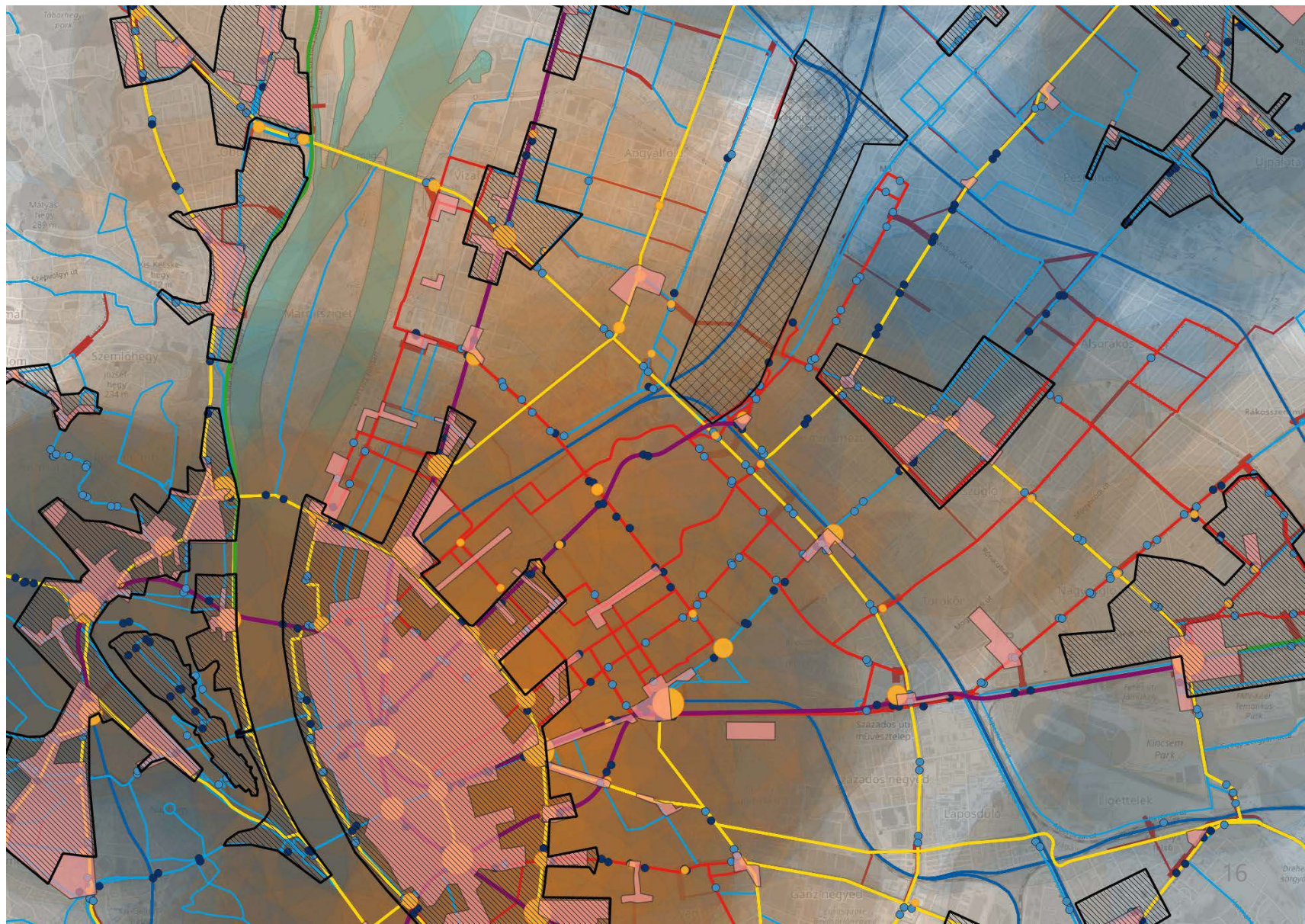


Gyaloglás szerepe az utazási láncokban

Gyalogosan jó feltárható
területek összekötése
közösségi közlekedéssel

Fejlesztési területek
feltárásának komplexebb
megközelítése

Közlekedési csomópontok
környezetének fejlesztése





A gyaloglást nem csupán mobilitási módként, hanem az élhető városi környezet kulcselemeként szükséges kezelni, amely **közvetve élénkíti a helyi gazdaságot is, hozzájárul a közterek közbiztonságának növekedéséhez**, és megköveteli az emberek számára megfelelő városi mikroklíma kialakítását is.

A gyaloglás azonban nem csak közlekedési mód, hanem köztereken való időtöltés is, illetve ezek legfontosabb eszköze



A gyaloglásnak közvetlen gazdasági hatása van

A „jó” turista gyalogol

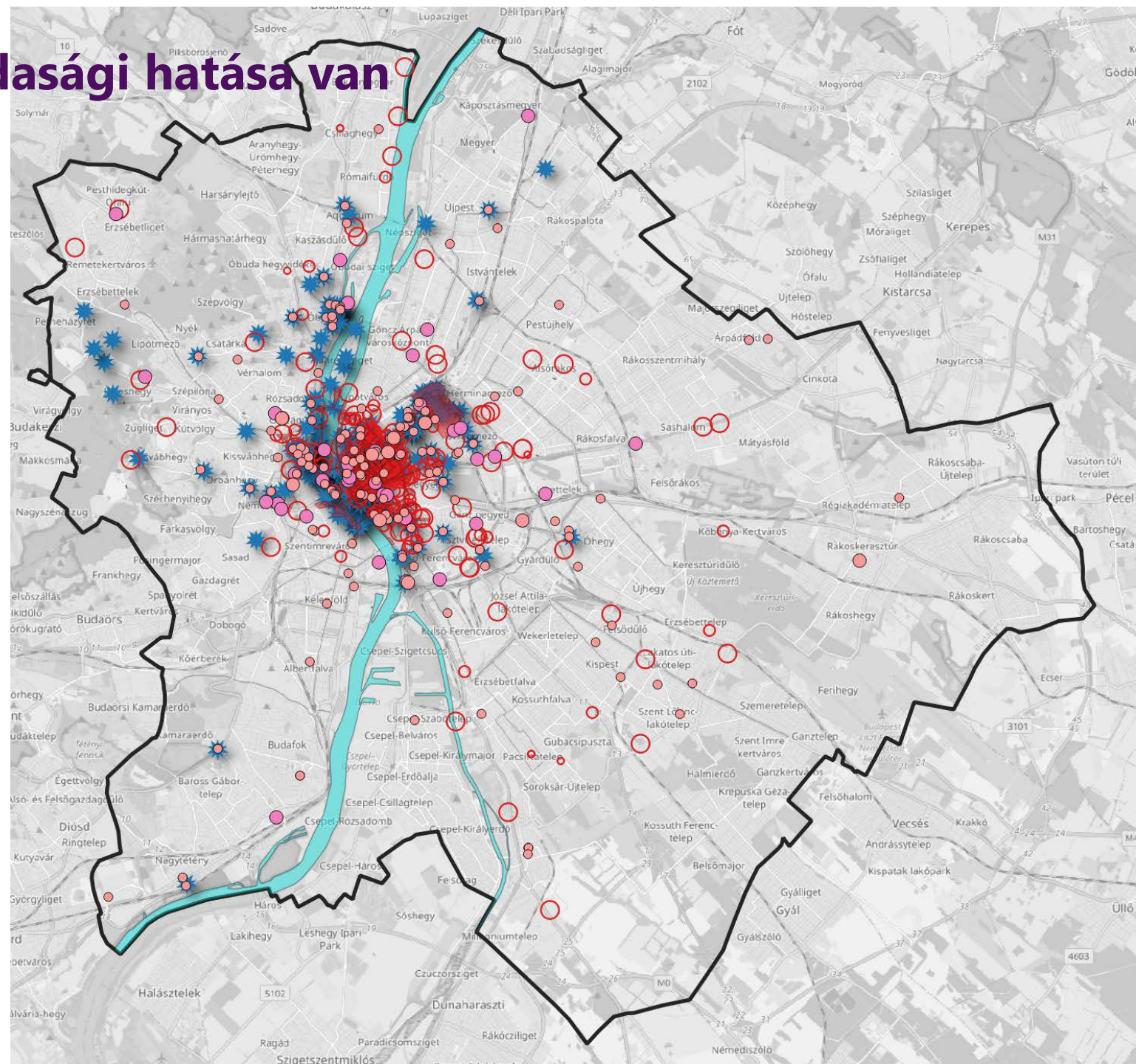
Túlhasználat jellemzi Budapestet

(sok a turista, de kevés helyen
összpontosul)

Hálózati hiányok: meglévő attrakciók
felfűzése új útvonalakra
(közterületfejlesztési kérdés)

Új attrakciók létrehozása a városban
(városfejlesztési kérdés)

Rákosrendező mindkettőben szerepet
játszhat



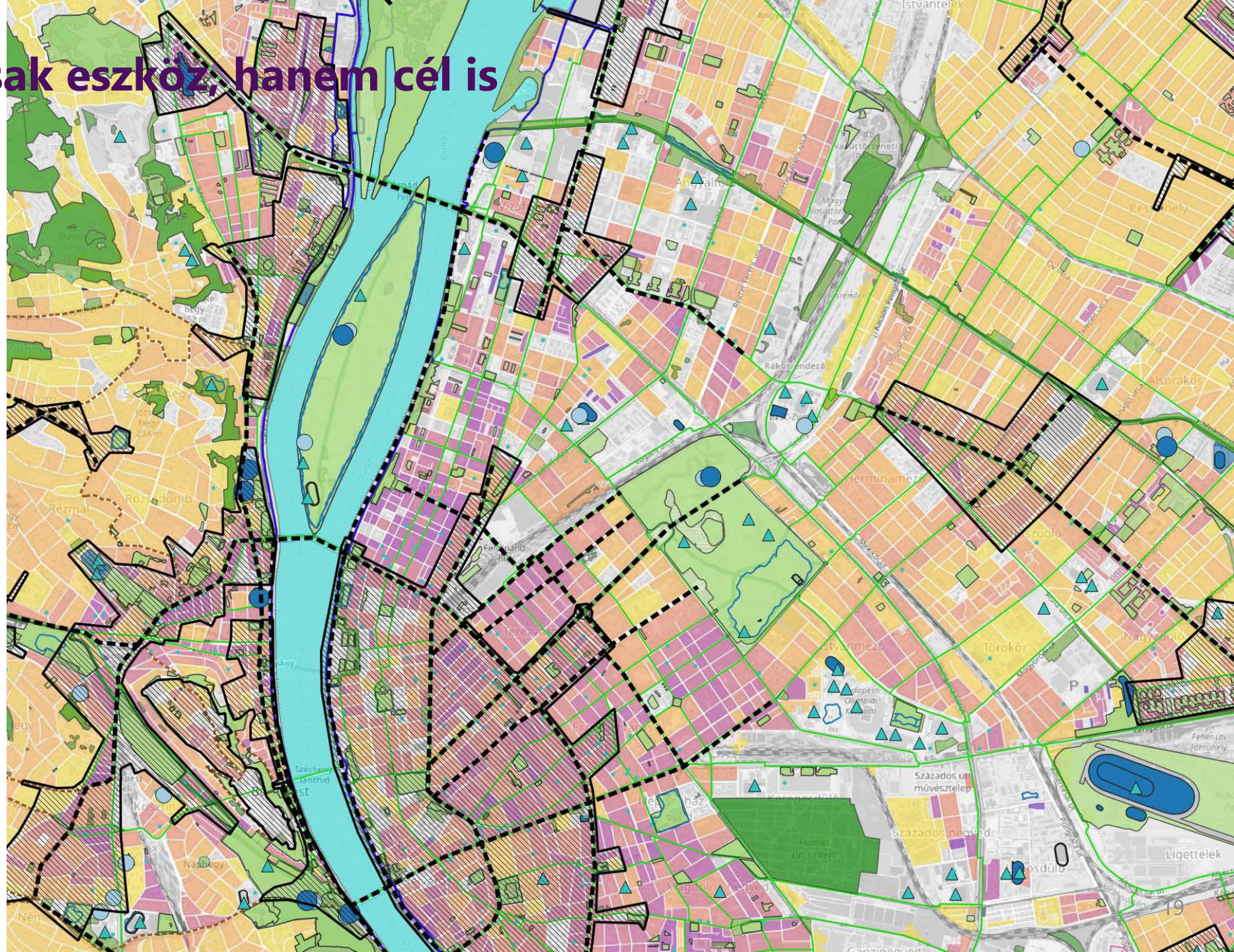
A gyaloglás nem csak eszköz, hanem cél is

Gyaloglás mint rekreáció

Fizikai és mentális jóllét eszköze

A város kék-zöld hálózatával való integráció fontos –

Mikroklíma biztosítása
(árnyék, hősziget, ivóvíz)



Lokális központok, jó helyek kialakulása

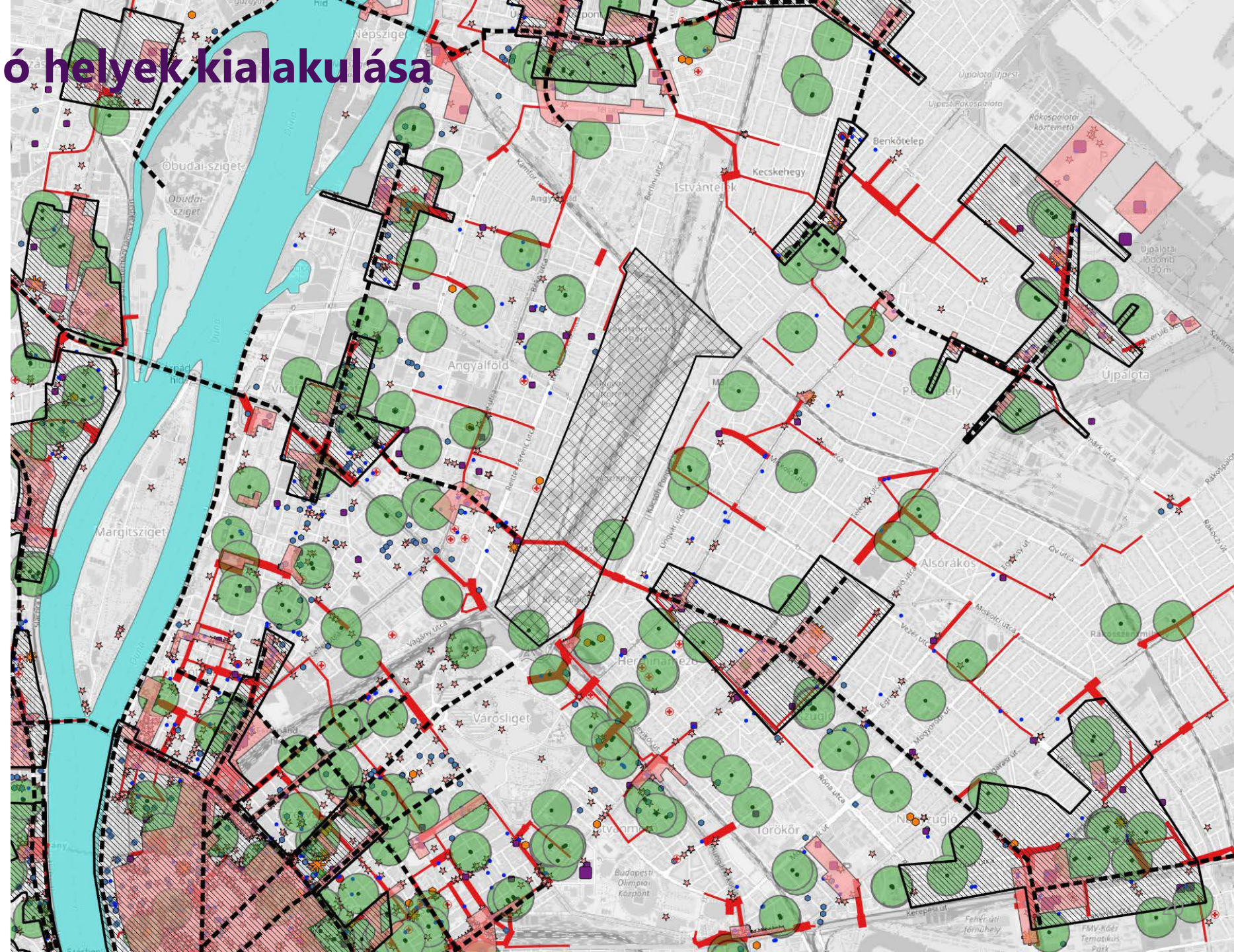
15 perces város

– alapvető szolgáltatások
gyalogos távon belül (1,5-2
km)

Ott gyalognak az
emberek, ahol van valami

Fejlesztési területek –
meglévő központokkal való
kapcsolat

Szolgáltatások
megtelepedését,
megerősödését támogatni



MÓDOSÍTOTT ISKOLAKÖRNYEZET

Az iskolakörnyezeti közúti veszélyek csökkentésére és a torlódások enyhítésére használható eszköztár:

Iskolautcák

Suli-zóna - Közúti veszélyek csökkentése az iskolák környezetében



Ugyan az intézkedési tervnél még nem tartunk, de az egyik legfontosabb megoldandó feladattal már foglalkozunk



Köszönöm a figyelmet!