

Előterjesztés

a Közgyűlés részére

Tisztelt Közgyűlés!

Az elmúlt években a budapesti közéleti, közpolitikai viták elsősorban arról szóltak, hol és hogyan alakítsunk ki új kerékpársávokat, szabad-e a kerékpáros közlekedés érdekében korlátozni az autóforgalmat, véges kiterjedésű közterületeinken kinek mekkora teret kell biztosítanunk. Autósokról, kerékpárosokról szóltak ezek a viták, és néha a közösségi közlekedést használókról. Az egyetlen csoport, akik szinte sosem kerültek a reflektorfénybe, azok a gyalogosok voltak.

Nem véletlenül, a gyalogosok ugyanis nem képeznek külön csoportot. Közlekedjünk nagyobb távolságokon bármilyen eszközzel, egy biztos: **mindannyian gyalogosok (is) vagyunk.**

Éppen ezért elfogadhatatlan, hogy Budapest ilyen kevés figyelmet szentel a gyalogos közlekedés fontosságának, a gyalogosbarát, beszélgethető városi terek kialakításának, a kifejezetten gyalogos prioritású tengelyek végiggondolásának és kialakításának.

Az előző években ugyan történtek ilyen irányú, **pozitívan értékelhető fővárosi kezdeményezések**, mint például a BKK létrejöttét követően megkezdett, az előző ciklusban folytatott zebra-program, aminek eredményeként kialakításra kerültek régóta hiányolt gyalogátkelőhelyek több forgalmas csomópontban (Astoria, Deák tér, Blaha Lujza tér, Corvin-negyed, Örs vezér tere stb.), a jövőben ezt folytatva összhálózati szinten és a külső kerületekre is koncentrálni kell a gyalogoshálózatot fejleszteni.

A **belvárosi kerületek esetében is látunk kiemelkedően jó példákat** a gyalogos közlekedés javítására (e téren hatalmasat lépett előre az előző ciklusban a VIII. kerület, de kiemelhetők a II. kerület ezirányú törekvései is). Az Egészséges Utcák elbírálás alatt álló pályázatai is – megvalósulásuk esetén - szintén javítani fognak utcáink, köztereink sétálhatóságán.

Mégis mind a **mai napig hiányzik egy olyan átfogó koncepció, amely a gyaloglást, a sétát ugyanolyan rangra emelné a közlekedési módok között**, mint amilyen figyelmet fordítunk ma a kerékpáros közlekedés fejlesztésére vagy éppen a közösségi közlekedésre, **és hálózatos logikán keresné a hálózati hiányokat, pótlandó szakadási pontokat, kényelmi deficiteket összvárosi léptékben.**

A séta nemcsak a legtermészetesebb közlekedési mód, de a **legalapvetőbb** is egyben. A közösségi közlekedés vonzerejét nemcsak az határozza meg, milyen élmények érik az utazókat azt követően, hogy felszálltak a járműre, hanem az is, milyen úton jutnak el a megállóba. Hány aluljáró vagy felüljáró lépcsőivel kell megküzdeniük, milyen keskeny járdákon kell oldalazniuk, már ha egyáltalán van kiépített járda. **Ha a közösségi közlekedést vonzóbbá akarjuk tenni, a gyaloglást, a sétát is vonzóbbá kell tegyük.**

A séta nemcsak a legtermészetesebb közlekedési mód, de az egyik **legegészségesebb** is egyben. Ahhoz azonban, hogy valóban egészségesen, biztonságosan tudjunk sétálni városainkban, muszáj javítani a biztonságosan beszélgethető városi terek arányát, megszüntetni a hálózat szakadásait, egyenletlenségeit, és **megfelelő szélességű, akadálymentes járdákat kiépíteni ott, ahol ezek hiányoznak.** Ez minden közlekedő érdeke, de **különösen fontos a mozgásukban korlátozott,**

idős, vagy épp babakocsival közlekedő budapestiek számára. Ezért a jövőben kiemelt figyelmet kell fordítani a komplex akadálymentesítés megteremtésére.

A gyalogos közlekedés megkönnyítése érdekében vizsgálandók olyan - más városokban már bevett gyakorlatnak számító, Budapesten még inkább eseti jelleggel alkalmazott - megoldások is, mint például **közterületi mozgólépcsők** telepítése akár az aluljárók kényelmesebb megközelíthetősége, akár a séta szempontjából kedvezőtlenebb, hegyvidéki területek besétálhatóságának megteremtése érdekében.

Ahhoz, hogy a **következő generáció mentális egészségét** biztosítsuk, nem elég elvenni tőlük a telefont az iskolákban. Arra is ösztönözni kell őket, hogy a virtuális világok helyett a város valóságát válasszák, minél nagyobb területeken **biztonságosan, önállóan tudjanak közlekedni**, ami által nemcsak helyismeretre tesznek szert, de az életben való önállósághoz, eligazodáshoz, önálló döntésekhez szükséges kompetenciáik is fejlődnek. De milyen környezetet biztosítunk a gyerekek, fiatalok számára akkor, ha csak forgalmas, autóktól zsúfolt belvárosi tereket, vagy épp megfelelően kiépített járdák nélküli külkerületi utakat biztosítunk számukra, folyamatosan kiteve őket a forgalom veszélyeinek?

A séta a **városi turizmus** legalapvetőbb közlekedési formája is egyben. Budapest szépsége igazán a városban a sétálva tárul fel, az épületek által rejtett ezernyi történetet akkor ismerhetjük meg jobban, ha van módunk, lehetőségünk és kedvünk elmélyedni az apró részletekben. A város turizmusa szempontjából kiemelkedő fontosságú a kellemesen besétálható, attrakciókkal és más élményelemekkel sűrűn ellátott, összefüggő városi környezet.

Nem a turizmus az egyetlen gazdasági ágazat, ami profitál a gyalogosbarát városi terekből: **a kiskereskedelem és a vendéglátás fellendítéséhez** jelentős mértékben hozzájárul a forgalomcsillapított övezetek, sétáló- és bevásárlóutcák kialakítása.

Összefoglalóan elmondható, hogy **a séta jelentősége túlmutat a két pont közötti gyalogos közlekedésen**: a gyalogosok számára vonzó közterületek egyben a találkozás, a szemlélődés, a játék és az aktivitás színterei is, általuk válnak élettérre az épületek közötti üres terek, ezek a közterek biztosítják, hogy közösségeink létrejöjjenek és működjenek.

Nem véletlen, hogy az **urbanisztika egyre nagyobb figyelmet fordít a sétálhatóság feltételeinek javítására**, a városi környezet ilyen irányú feltérképezésére, változásainak mérésére (walkability mutatók), és számtalan város dönt úgy, hogy **önálló stratégiában** foglalja össze a gyalogos hálózat fejlesztésével, a városi tájékoztatási és eligazítási rendszerek kialakításával (wayfinding) és a közlekedők szemléletformálásával kapcsolatos intézkedéseket. **Rotterdam, Berlin, London és Bécs** is önálló akciótervvel rendelkezik a gyaloglás fejlesztésére, de e téren Budapestet lassan leghagyja **Pozsony** is, ahol olyan figyelmet szentelnek a témának, hogy a város saját pozsonyi mintájú járdaköveket is terveztetett.

A stratégiák pedig nem csak az asztalfióknak készültek: **Párizstól Varsóig sok nagyvárosban sikerrel formálták át az utcákat az elmúlt években**. Olyan köztereket hoztak létre, amelyek az emberi tevékenységek léptékéhez és tempójához igazodnak, hozzájárulnak használóik és az ott élők testi-lelki jóllétéhez, és lehetővé teszik a helyi közösségek megerősödését.

Ez a feladatunk Budapesten is, és ezt írják elő számunkra a korábban elfogadott közlekedésfejlesztési stratégiák. Ahhoz, hogy a **Budapesti Mobilitási Tervben foglalt közlekedési munkamegosztási arányban** (modal split) elérjük a kitűzött célt, **a gyalogos közlekedés 15%-os arányát 2030-ig**, ahhoz, hogy a **Közlekedésbiztonsági Stratégiában foglalt Vision Zero célkitűzések** teljesüljenek, szükséges a gyalogos közlekedéssel kapcsolatos intézkedéseket átfogó keretbe foglalni. Ennek kialakításában nem csak a főváros intézményeinek, de a kerületeknek, a városi közlekedés fejlesztésével foglalkozó civil szervezeteknek, a helyi gazdasági szereplők képviselőinek, a turizmusban érdekelt szervezeteknek, illetve az egyes speciális célcsoportok képviselőinek (pl. idősek, mozgásukban korlátozottak, családostok stb.) is aktívan részt kell venniük.

A fentiek alapján kérjük előterjesztésünk megtárgyalását és elfogadását.

Határozati javaslat

A Fővárosi Közgyűlés úgy dönt, hogy

1.

felkéri 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.

felelős: főpolgármester
határidő: 2025. december 31.

2.

a fővárosi gyalogos-közlekedési stratégia tartalmazzon átfogó helyzetértékelést, a külföldi jógyakorlatok bemutatását, átfogó gyalogosforgalmi főhálózati tervet, valamint komplex intézkedési tervet és projektjavaslatokat, amelyek kiterjednek nemcsak a fejlesztendő infrastrukturális elemekre, de a gyalogos közlekedés népszerűsítése érdekében szükséges szemléletformáló intézkedésekre, illetve a tervben foglaltak megvalósításához szükséges szervezeti megoldásokra egyaránt. A stratégia az olyan alapvető tematikus elemeken túl, mint a megfelelő szélességű járdák kialakítása, és a gyalogosforgalmi elemek hálózati kapcsolatainak biztosítása, hálózati hiányok azonosítása, kiemelten foglalkozzon új, biztonságos gyalogátkelőhelyek, illetve közterületi mozgólépcsők jövőbeni helyszíneinek kijelölésével, az óvodák, iskolák biztonságos gyalogos megközelíthetőségének vizsgálatával, a komplex akadálymentesítés szempontjaival, illetve a tájékozódást segítő információs rendszerek kialakításával.

A stratégia készítésének előrehaladásáról a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. rendszeresen, legalább negyedévente számoljon be a Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottságnak.

felelős: főpolgármester
határidő: 2025. december 31.

3.

a fővárosi gyalogos-közlekedési stratégia készítése során a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. biztosítsa a kerületi önkormányzatok, az esélyegyenlőségért és az akadálymentesítésért felelős tanácsnok, az akadálymentesítéssel, illetve a közlekedéssel, városfejlesztéssel foglalkozó civil szervezetek részvételét a folyamatban, valamint a széles körű társadalmasítást.

felelős: főpolgármester
határidő: folyamatosan, 2025. december 31-ig

4.

felkéri a főpolgármestert, hogy a BKK által megadott becslült értéken a fővárosi gyalogos-közlekedési stratégia kidolgozásának forrásigényét tervezze be a 2025. évi költségvetés készítése során, a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. által megadott becslült érték, de maximum 50 millió forint értékben.

felelős: főpolgármester
határidő: 2025. évi költségvetésről szóló előterjesztés benyújtása

