



A VÁROS, AMI MEGTART

II. FŐVÁROSI FÖLD NAPJA
KONFERENCIA
2026. ÁPRILIS 22.

**IV. SEKCIÓ:
A MOBILITÁS SZEREPE
A VÁROSI KLÍMATÖREKVVÉSEK BEN**

MOBILITÁS A VÁROSI KLÍMATÖREKVVÉSEK BEN

„A város, ami megtart” – II. Föld Napja konferencia

2026.04.22.

Halász Áron – Aktív- és mikromobilitási csoportvezető, Főpolgármesteri Hivatal



EGÉSZSÉGTELEN ÖRÖKSÉGÜNK:

- LÉG- ÉS ZAJSZENNYEZÉS
- KÖZLEKEDÉSI VESZÉLYEK
- GYALOGOS ÉS KERÉKPÁROS-BARÁTSÁGTALAN UTCÁK
- ZÖLD- ÉS KÖZÖSSÉGI TEREK HIÁNYA
- HŐSZIGETHATÁS
- FIZIKAI AKTIVITÁS HIÁNYA

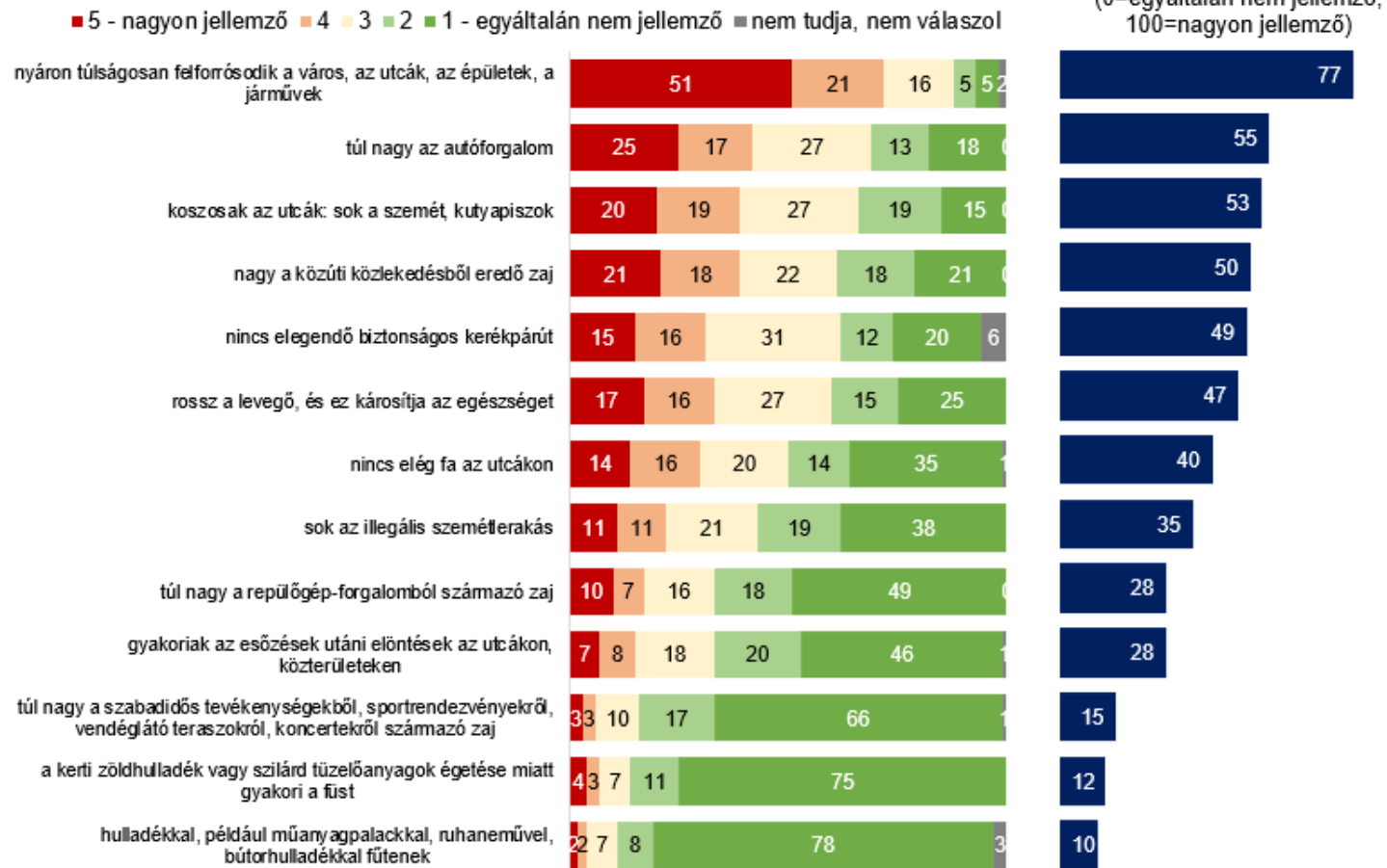


LEHET EMBER- ÉS KLÍMABARÁT BUDAPEST?



LAKOSSÁGI IGÉNY

Környezeti problémák Budapesten (százalék és átlagok százfokú skálán)



LAKOSSÁGI IGÉNY



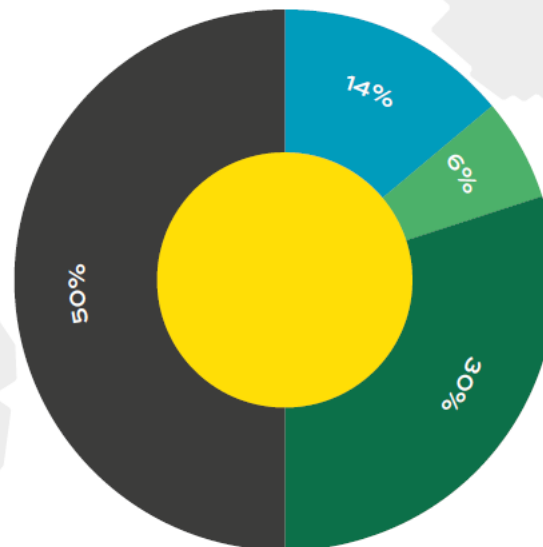
LAKOSSÁGI IGÉNY

Budapesti kerékpározás gyakorisága

Országosan csökkent a kerékpározók aránya. A fővárosban nem, sőt a napi rendszerességgel kerékpározók aránya még emelkedett is valamelyest.

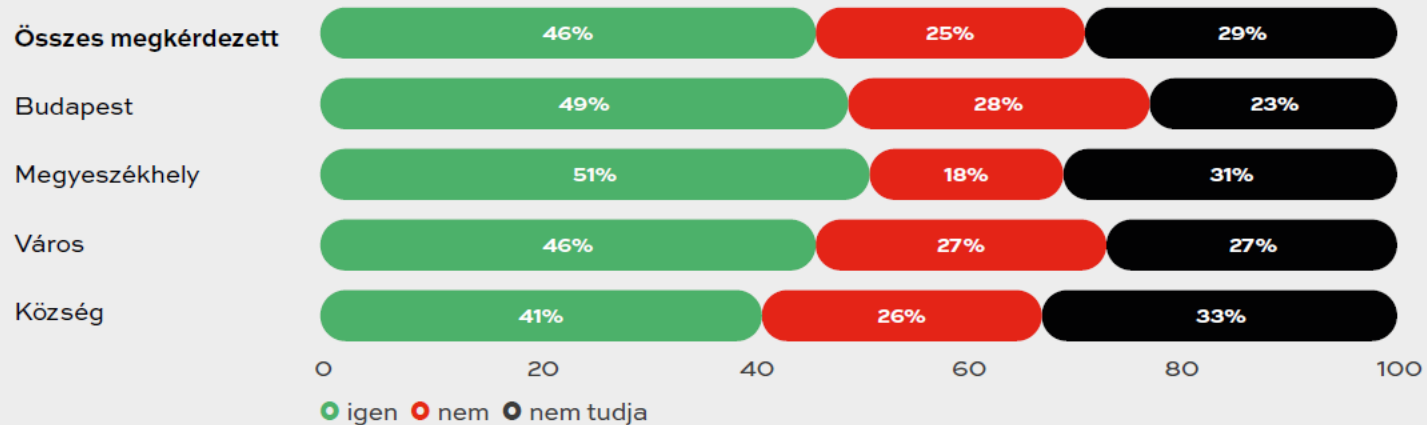
- Naponta, vagy majdnem naponta
- Hetente
- Ritkábban
- Soha

Budapesten a felnőtt lakosság 14%-a naponta, vagy majdnem naponta kerékpározik, több, mint kétharmaduk hetente, vagy ritkábban ül kerékpárra, de a budapestiek fele - minden második ember - szokott biciklizni.



LAKOSSÁGI IGÉNY

Szükségesnek tart forgalomcsökkentő intézkedéseket a gyalogosokat és kerékpárosokat érő balesetek csökkentése érdekében?



A megkérdezettek majdnem fele, jellemzően a nagyobb városokban és a fővárosban élők gondolják úgy, hogy szükséges forgalomcsillapító intézkedéseket bevezetni a gyalogosok és kerékpárosok védelmében.

CÉLOK ÉS KIHÍVÁSOK

KLÍMACÉLOK

CO2 KIBOCSÁTÁS 40%-OS CSÖKKENTÉSE 2030-IG



KÖZLEKEDÉSSTRATÉGIAI CÉLOK



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI CÉLOK

**VISION ZERO:
50%-KAL KEVESEBB HALÁLESET 2030-IG,
0 HALÁLESET 2050-IG**

KERÉKPÁROZÁS SZEREPE

KÖLTSÉGHATÉKONY
EGYÉNI EGÉSZSÉG – TÁRSADALMI HASZON
KIS HELYIGÉNY – NAGY KAPACITÁS
KÖRNYEZETI HASZON
ÜHG KIBOCSÁTÁS-CSÖKKENTÉS (ITDP)
VÁLSÁGÁLLÓ (COVID, OLAJ)



KIHÍVÁSOK:

- PÉNZÜGYI (EU FORRÁSOK HIÁNYA, KORMÁNYZATI ELVONÁSOK, INFLÁCIÓ)
- FENNTARTHATÓSÁGI INTÉZKEDÉSEK ELLENI POLITIKAI TÁMADÁSOK #AUTÓSÜLDÖZÉS
- SZUBURBANIZÁCIÓ TÁMOGATÁSA (LAKHATÁS, GÉPJÁRMŰVEK)
- AUTÓTULAJDONLÁS ÉS VÁLLALATI FLOTTÁK, TANKOLÁS TÁMOGATÁSA
- ÖNKORMÁNYZATI HATÁSKÖR-ELVONÁSOK, CENTRALIZÁCIÓ:
OKTATÁSI RENDSZER, ÉPÍTÉSI JOGKÖRÖK, KIEMELT BERUHÁZÁSOK, RENDŐRSÉG FELÜGYELETE,
ELAVULT SZABÁLYOZÁSOK (PL. KRESZ)
- INTÉZMÉNYI HÁTTÉR



EREDMÉNYEK

2019 óta

3-AS METRÓFELÚJÍTÁS - AKADÁLYMENTESÍTÉSSEL



KÖZTERÜLETEK ÚJRAOSZTÁSA





Blaža Lujza tér

FELÚJÍTÁS ELŐTT



FELÚJÍTÁS UTÁN



60 KM ÚJ KERÉKPÁROS HÁLÓZATI ELEM 450+ CSILLAPÍTOTT FORGALMÚ UTCA



VÉDETEBB KERÉKPÁRSÁVOK



KÖZÖSSÉGI ÉS AKTÍV KÖZLEKEDÉS ELŐTÉRBE HELYEZÉSE



MEGÚJULT KÖZBRINGA-RENDSZER





VISSZAÁLLÍTOTT GYALOGÁTKELŐHELYEK



KÖZÖSSÉGI RÉSZVÉTEL

A person is holding a brochure titled "REALLOCATE" in a crowd. The brochure features the word "REALLOCATE" in large, colorful letters, with small icons of people and a tree. Below the title, it says "Budapest – Healthy Superblock", "László Szöke, BKK", and "TE Consortium meeting in Lyon". A green banner with white text is overlaid on the bottom of the image.

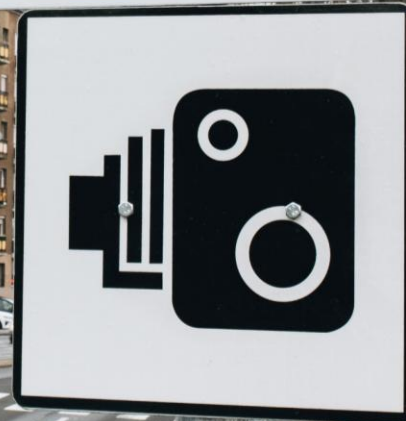
EU-S TÁMOGATÁSÚ K+F+I PROJEKTEK

TILTÁS HELYETT SZABÁLYOZÁS



**2024-2025: 37%-KAL
KEVESEBB HALÁLESET**

**KÖZÚTI
ELLENŐRZÉS
TRAFFIC
CONTROL**



KOMMUNIKÁCIÓ

A KÖZLEKEDÉST AUTÓK HELYETT EMBEREK BEN MÉRJÜK

KIHÍVÁS:
„ELADNI A TERMÉKET”
KERÉKPÁROS NÉPSZERŰSÍTÉS HIÁNYA



JÖVŐBELI TERVEK

NAGYKÖRÚT



EGÉSZSÉGES UTCÁK



BRINGASZTRÁDÁK



KOMPLEX ÚTFELÚJÍTÁSOK



RAKPART (?)



ISKOLAUTCÁK



BUBI 3.0



ÚJ VILLAMOSOK ÉS BUSZOK



KERÉKPÁROS TURIZMUS (?)



LEHETŐSÉGEK

NEMZETI KERÉKPÁROS STRATÉGIA

2030

BOSNYÁK TÉRI IRODAHÁZ → NKS
ÁLLAMI, UNIÓS, ÖNKORMÁNYZATI FORRÁSOK
SOKSZÍNŰ NYILVÁNOSSÁG – ÉRDEMI TÉMÁK
ÖNKORMÁNYZATI JOGKÖRÖK
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SZEMPONTOK
KIEMELT LAKÓTELEPEK → KOMPAKT VÁROSRÉSZEK
JAVÍTOTT ÚJ KRESZ
INTÉZMÉNYI INTEGRÁCIÓ



BUDAPEST

KÖSZÖNÖM A FIGYELMET!

Halász Áron

Főpolgármesteri Hivatal,
Klíma- és Környezetügyi Főosztály,
Aktív- és mikromobilitási csoportvezető
<https://www.linkedin.com/in/aronhalasz/>





A VÁROS, AMI MEGTART

II. FŐVÁROSI FÖLD NAPJA
KONFERENCIA
2026. ÁPRILIS 22.

**IV. SEKCIÓ:
A MOBILITÁS SZEREPE
A VÁROSI KLÍMATÖREKVVÉSEKBN**



moving people, together



Bubi 3.0: A kerékpármegosztásból klímavédelmi eszköz Budapest számára

Hogyan építik az innováció és a gyakorlati működés együtt a budapesti városi mobilitás jövőjét?

moving people, together

Rólunk

Az **Inurba Mobility** egy tapasztalt kerékpárkölcsonzó szolgáltató, amely testreszabott megoldásokat kínál az egyes városok egyedi mobilitási kihívásainak megoldására.



6 ország



10 város



20 000 kerékpár



Több mint 200 alkalmazott



Bármilyen technológiát üzemeltetünk



A technológiát az egyes városok vagy régiók igényeihez igazítjuk



**Mit tanultunk az előző Bubi
rendszerekből?**

01

A BUBI 2.0 FŐ EREDMÉNYEI



End-to-end digitalizáció



Új, okoslakattal ellátott
fújtgumis kerékpárok



Átlátható árazás



Kiemelkedő
ügyféledukáció



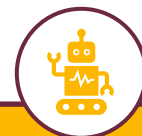
Kreatív kampányok,
események



Pilot programok



14+ millió bérlés, 500+
ezer regisztráló



RPA megoldások
implementálása

02

A BUBI 2.0-TÓL A 3.0-IG: A FEJLŐDÉSI LEHETŐSÉGEK

Rendszerfrissítés, nem csupán a járműpark megújítása

Bubi 2.0 — Stabil alapok a közbringa-rendszerben

- Korlátozott rugalmasság szerződésben, flottában és fejlesztésben – muszaj változtatni
- SLA és KPI alapú szolgáltatás felé elmozdulás
- Hagyományos, 2460 db kerékpárból álló flotta
- Átlátható, letisztult árazás
- UX/UI alapú fejlesztések felé elmozdulás, nem csak indulásra, hanem indulást követően is

A Bubi 2.0 kulcsfontosságú szerepet játszott a budapesti kerékpármegosztás konszolidációjában – de a rendszer elérte határait, és alapvető frissítésre szorult.



**Mi újdonság van a Bubi 3.0-ban a
Bubi 2.0-hoz képest?**

01

BENCHMARK ÉS POZÍCIONÁLÁS

Bubi 3.0 – Új generációs kerékpármegosztó rendszer



Prémium szolgáltatás: vegyes flotta = több felhasználó

A hagyományos kerékpárok a mindennapi utazásokat tudják lebonyolítani, míg az e-kerékpárok a dombos terepviszonyok között is jól működnek. Együttesen mindenki számára egy jobb szolgáltatást tudnak nyújtani.



Átállás egy teljesen virtuális állomásrendszerre

Könnyebben hozzáférhető és felhasználóbarát rendszer

A közterületek hatékonyabb kihasználása

Alacsonyabb beruházási költségek és magasabb működési teljesítmény

Bevált modell Gdańskban és Rouenben (az Inurba üzemeltetésében)

Európában egyre szélesebb körben alkalmazzák, mint új kerékpármegosztási szabványt



A felhasználók által kedvelt szoftver

Teljesen átalakított felhasználói felület: CO₂-nyomon követés, csoportos túrák, foglalások stb. Olyan szolgáltatókkal együttműködve terveztük, akik megtanulták, mi működik a gyakorlatban.



Bevált, nagy léptékű működés

Jól működik komplex városi környezetben (pl. Gdańsk)

Folyamatos teljesítményjavítás a valós használati adatok alapján

Az utcai műveletek AI-alapú logisztikai optimalizálása



Referenciaérték

Mevo

GDANSK METRO TERÜLET: EGY 1200 KM²-ES NAGYPROJEKT

- Elindítás: **2023. szeptember**
- 16 településen
- **5300 kerékpár** (4000 e-kerékpár és 1300 hagyományos kerékpár)
- **100% virtuális állomások** állványokkal és totemekkel
- Nyári csúcsidezőszak: napi 7–8 használat egy kerékpáron
- Téli szezon üzemeltetése

02

A BUBI 2.0-TÓL A 3.0-IG: TECHNOLÓGIAI VÁLTOZÁS

Rendszerfrissítés, nem csupán a járműpark megújítása

Bubi 2.0 — Stabil alapok a közbringa-rendszerben

- Korlátozott rugalmasság szerződésben, flottában és fejlesztésben – muszáj változtatni
- SLA és KPI alapú szolgáltatás felé elmozdulás
- Hagyományos, 2460 db kerékpárból álló flotta
- Átlátható, letisztult árazás
- UX/UI alapú fejlesztések felé elmozdulás, nem csak indulásra, hanem indulást követően is



A Bubi 2.0 kulcsfontosságú szerepet játszott a budapesti kerékpármegosztás konszolidációjában – de a rendszer elérte határait, és alapvető frissítésre szorult.

Bubi 3.0 – A fejlesztés

- Rugalmasan létrehozható virtuális állomások, nagyobb lefedettség a Mobi-pontokon is elérhető lesz a szolgáltatás
- Szerződéses rugalmasság - flotta, IT, üzemeltetés
- Elektromos rásegítésű kerékpárok megjelenése
- Mélyebb BudapestGO integrációs lehetőség
- Valós idejű adatokon (MDS) alapuló működés, fenntartható zöld üzemeltetéssel
- Új típusú kerékpárok → teherkerékpárok + gyermekülések

„Teljesen digitális, összekapcsolt és skálázható rendszer”

03

SKÁLÁZHATÓSÁG ÉS RENDSZERTERVEZÉS

Fejlődésre tervezve



800

Az elektromos rásegítésű kerékpárok száma a 2026-os induláskor



2 500

A hagyományos kerékpárok száma a 2026-os induláskor



5 000

Elsődleges bővítési célok, de lehetőség van ennél nagyobb bővülésre is később

A virtuális állomások és a digitális platform lehetővé teszik a növekedést anélkül, hogy jelentős fizikai infrastrukturális beruházásokra lenne szükség.

A flotta bővítése az első 2000-ről fokozatosan 3 300-ra, majd 5 000 kerékpárra teljes mértékben tervbe van véve: a rendszer az e-kerékpárok arányát 15%-ról 20%-ra növeli

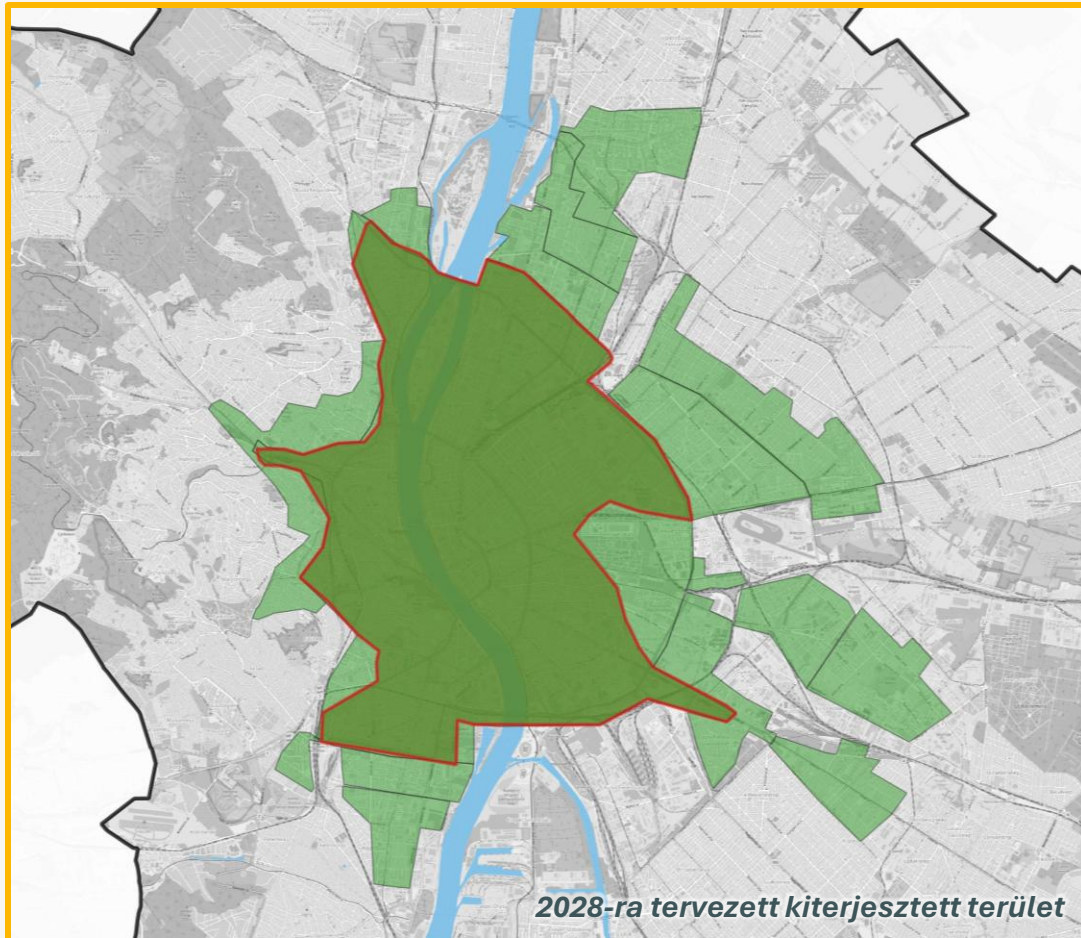
Ez a modell jelentősen csökkenti a terepi műveletekre nehezedő bővítési nyomást, így a csapatok a minőségre koncentrálnak.

„A Bubi 3.0-t hosszú távú fejlődésre tervezték”

04

TERJESZKEDÉS: A SZOLGÁLTATÁSI TERÜLET BŐVÍTÉSE

A Bubi terjeszkedik Budapesten



+ 2000

Összes felvételi pont

+1800

Új pontok

112 km²

Összesen km²

+66 km²

Új km²

Új zónák

XIII. kerület, Angyalföld
 II. kerület, Rózsadomb
 XII. kerület, Hegyvidék
 III. kerület, Óbudai lakótelep
 XIV. kerület, Zugló
 IX. kerület, József Attila lakótelep
 X. kerület, Népliget

XIII. kerület, Angyalföld
 XI. kerület, Kelenföld, Órmező
 X. kerület, Kőbánya
 XIX. kerület, Kispest
 XIV. kerület, Zugló
 XI. kerület, Kelenföld
 IV. kerület — Újpesti lakótelep
 X. kerület — Kőbánya

A rendszer kiterjedhet a jelenlegi szolgáltatási területen túlra is. A cél, hogy lefedje az összes olyan fő közlekedési csomópontot, ahol évente legalább 30 000 utazás történik – beleértve az összes metróállomást.

Elérjük azokat a felhasználókat, akik számára a Bubi eddig nem jelentett reális közlekedési alternatívát.

05

A KERÉKPÁROKRÓL

Egységes flotta a teljesítmény érdekében

Mechanikus kerékpár

- Bevált, robusztus kerékpárok, amik bírják a nagy volumenű használatot
- Intelligens zár (4G / NFC / RFID)
- 24,9 kg



OEMbike Advance 26”
(mechanikus és
elektromos rásegítésű)

Mindkét kerékpár

- *Bevált, robusztus*
- *26 hüvelykes alumínium, alacsony átlépési magasságú váz*
- *99%-ban belső kábelezés*
- *Lopásbiztos*
- *Hosszabbított ülészső 150–200 cm magas felhasználók számára*

Elektromos rásegítésű kerékpár

- Ugyanaz a kialakítás → működési konzisztencia
- 250 W-os motor + nyomatékérzékelő
- Beépített, cserélhető akkumulátor
- Beépített kijelző
- 31,7 kg



06

A SZOFTVERRŐL – NRE BUBI APP + INTEGRÁCIÓK

Teljesen újratervezett felhasználói élmény

1. Zökkenőmentes felhasználói élmény

- A felhasználói út teljes kialakítása (regisztráció, bejelentkezés, bérlés, visszavétel)
- Gyors hozzáférés SMS-es azonosítás és közvetlen térképes navigáció segítségével
- Integráció a BudapestGO-val

2. Fejlett megosztott használat (csoportos kerékpározás)

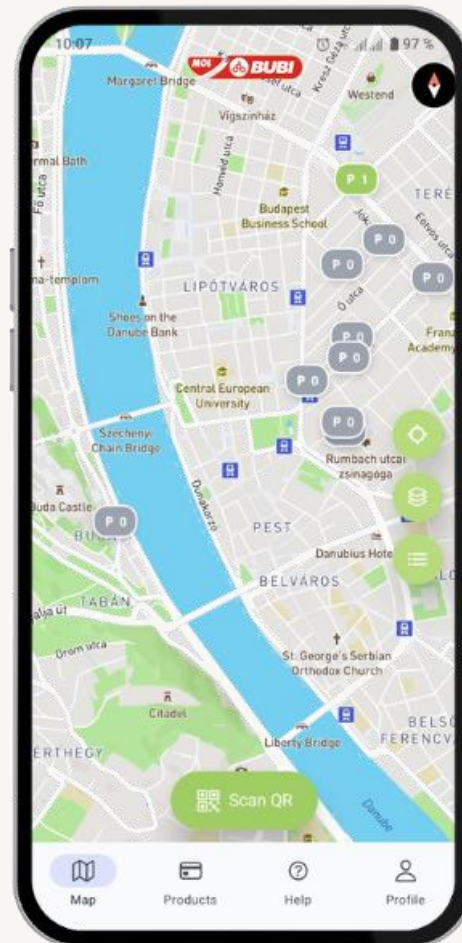
- Több kerékpár bérlése egyetlen fiókból (családok, turisták, csoportok)
- Teljes háttérrendszer, fizetési és alkalmazás-adaptáció

3. Dinamikus ösztönzőrendszer (viselkedésalapú)

- Jutalmak a pozitív viselkedésért (egyensúlyteremtés, üres/teljes állomások)
- Gamifikációs funkciók (ingyenes percek, jelvények, elkötelezettségi mechanizmusok)

4. Adatok és betekintés a felhasználók és a város számára

- Felhasználói fiókból elérhetőek az előzmények, trendek és statisztikák
- Hatásmutatók (CO₂-megtakarítás, kalóriák, használati minták)
- Lehetőség a korábbi felhasználói adatok átvitelére



5. Fejlett CRM és intelligens ügyfélszolgálat

- Chatbot-integráció (GYIK + AI-asszisztens)
- Viselkedésalapú szegmentálás és célzott üzenetküldés
- Valós idejű támogatás az utazás során

6. Ajánló és növekedési motor

- „Hívj meg egy barátot” ajánló rendszer
- Fejlett kampánykezelés

7. Teljes integráció a mobilitási ökoszisztémával (MDS és GBFS)

- Teljes megfelelés az MDS (Mobility Data Specification) előírásoknak
- Valós idejű adat-hozzáférés API-kon keresztül

8. Integráció a BudapestGO-val és a MaaS-szal

- Integráció a BudapestGO-val a mobilitási szolgáltatások egységes felhasználói élményének biztosítása érdekében
- Fokozatos fejlesztés egy teljesen integrált MaaS ökoszisztéma felé
- Lépésenkénti megközelítés: az alapvető hozzáféréstől → kombinált ajánlatokig → fejlett **multimodális funkciókig**

A nyilvános kerékpárkölcsonzó rendszer új generációja

„A Bubi 3.0 nem csupán egy új generációs kerékpár, hanem egy új generációs városi mobilitási rendszer, amelyben a technológia biztosítja a hatékonyságot, a rugalmasságot és a jobb felhasználói élményt.”

Kérdések és válaszok →

Köszönjük a figyelmet!





A VÁROS, AMI MEGTART

II. FŐVÁROSI FÖLD NAPJA
KONFERENCIA
2026. ÁPRILIS 22.

**IV. SEKCIÓ:
A MOBILITÁS SZEREPE
A VÁROSI KLÍMATÖREKVVÉSEKBN**

*A VÁROS,
AMI MEGTART*

II. FŐVÁROSI FÖLD NAPJA KONFERENCIA

2026. április 22.
Merlin Színház



HOGY KATALIZÁLJA A BRINGASZTRÁDA A NAGYKÖRÚT TELJES MEGÚJÍTÁSÁT?

Balogh Samu, BKK Budapesti Közlekedési Központ





BALOGH SAMU

- Építőmérnök BSc., BME
- Sustainable Urban Planning MSc., KTH Stockholm
- 2014 és 2018 között Budapest mellett öt európai nagyvárosban éltem: Amszterdam, Firenze, Kolozsvár, Párizs, Stockholm
- Budapest 2024
- Járókelő Egyesület
- Fővárosi Önkormányzat
- BKK Budapesti Közlekedési Központ
- A 2019-es és a 2024-es nyertes főpolgármesteri program szerkesztője

Nagykörút komplex köztérfejlesztés

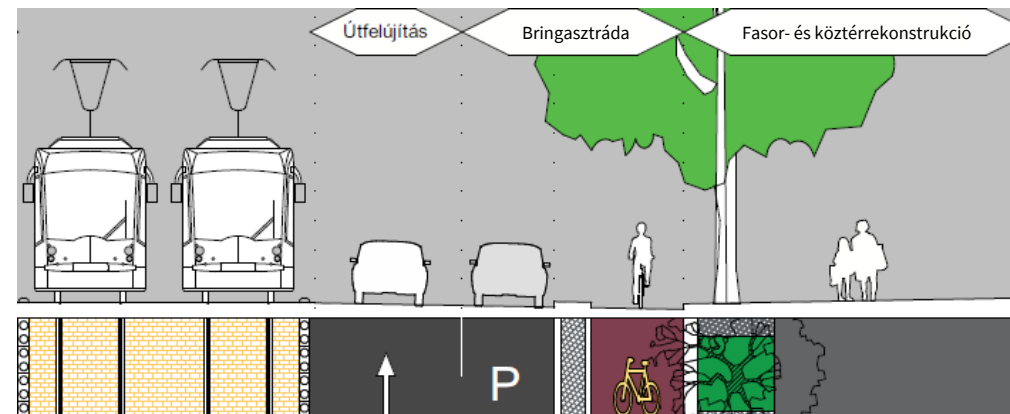
Tervezési terület

- A projekt tervezési határai a Nyugati tér és a Boráros tér, ahol mindkét esetben maga a tér már nem része a tervezési területnek.
- A tervezési terület kiterjed – a villamos vágányzónát és megállóhelyeket kivéve – a Nagykörút szakaszhatáron belüli teljes területére, valamint a keresztirányú főutak és a csatlakozó mellékutcák Nagykörúthoz kapcsolódó területére.
- A tervezési feladat öt szakaszra van bontva az alábbiak szerint:
 - 1. szakasz: Nyugati tér – Király utca
 - 2. szakasz: Király utca – Rákóczi út
 - 3. szakasz: Rákóczi út – Práter utca
 - 4. szakasz: Corvin-negyed csomópont
 - 5. szakasz: Tűzoltó utca – Boráros tér



Több lábon áll

- A BKK közterületfejlesztési projektje további három részre tagolódik a műszaki tartalom alapján:
 1. Fasor- és köztérrekonstrukció: a zöldsáv és a járdák megújítása több zölddel és minőségi gyalogos felületekkel
 2. Bringasztráda: a kerékpársáv és a szegélyzóna átalakítása a kereszteződések akadálymentesítésével
 3. Útfelújítás – a forgalmi sávok újraaszfaltozása



A Nagykörút fejlesztésének rétegei

Bringasztráda létrehozása



A Nagykörút fejlesztésének rétegei

Bringasztráda létrehozása



Integrált közlekedésfejlesztés



A Nagykörút fejlesztésének rétegei

Bringasztráda létrehozása



Integrált közlekedésfejlesztés



Komplex közterületfejlesztés



A Nagykörút fejlesztésének rétegei

Bringasztráda létrehozása



Integrált közlekedésfejlesztés



Komplex közterületfejlesztés



Komplex városrehabilitáció



A Nagykörút fejlesztésének rétegei

Bringasztráda létrehozása



Integrált közlekedésfejlesztés



Komplex közterületfejlesztés



Komplex városrehabilitáció



Szociális városrehabilitáció



A Nagykörút fejlesztésének rétegei

Bringasztráda létrehozása



Integrált közlekedésfejlesztés



Komplex közterületfejlesztés



Komplex városrehabilitáció



Szociális városrehabilitáció



An aerial photograph of a city street intersection. The street features tram tracks running vertically through the center. On the left side, there are several cars parked and a few people walking. A large, ornate building with a light-colored facade is visible on the left. On the right side, there are several multi-story buildings with brick and stone facades. A row of green trees runs along the right side of the street. The overall scene depicts a busy urban environment.

Integrált közlekedésfejlesztés

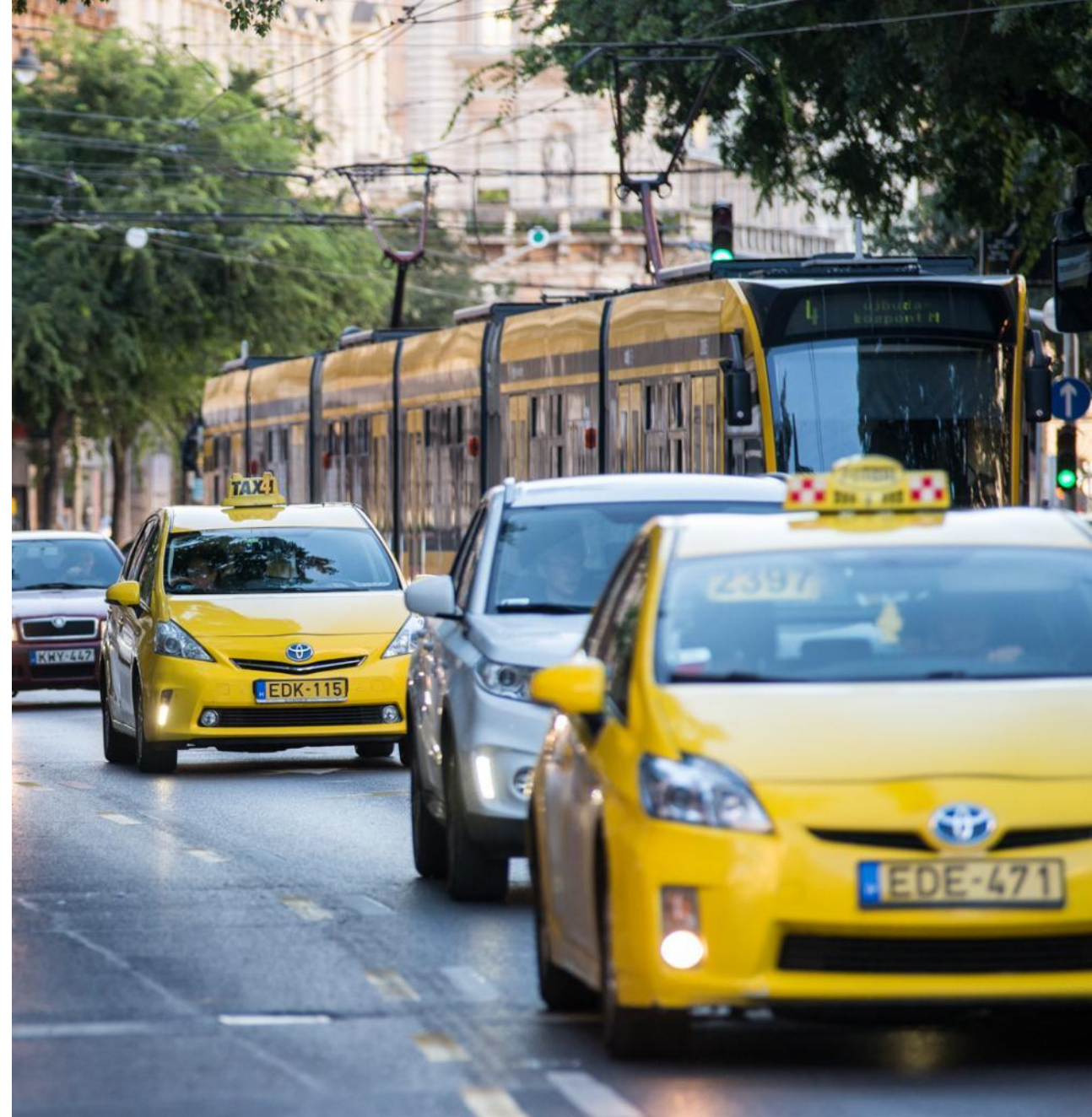
Közösségi közlekedés

- A Nagykörút legfontosabb közlekedési eszköze továbbra is a 4-es, 6-os villamos marad.
- Villamosbarát lámpaprogram megmarad, sőt, tavaly nyár óta már csúcsidőn kívül is a villamosokhoz igazodik a Körút ritmusa.
- Hosszú távon vizsgáljuk a körúti fonódó rendszer bevezetését (a Margit körúthoz hasonlóan).
- Rugalmas elrendezés: a Nagykörút úgy lesz kialakítva, hogy tervezett vágányzárak idején a szerelt elemek elmozdításával buszsáv vagy felvonulási terület is kialakítható legyen.



Autós közlekedés

- A fejlesztés részeként megtörténik a forgalmi sávok burkolatcseréje.
- Villámparkolók bevezetése: a cél, hogy többen és hatékonyabban tudják használni a parkolósávokat.
- Több rakodóhely, a körúti vállalkozások és társasházak igényeinek kiszolgálása.
- Parkolósávok létrehozása olyan szakaszokon, ahol ma nem lehet megállni autóval.
- A Nagykörút közelében elérhető mélygarázsok és parkolóházak egyértelmű jelzése.



Kerékpáros közlekedés

- Védett kerékpársávok a Körút mentén.
- Fizikai elválasztás egyedileg tervezett, előregyártott betonelemekből.
- Kerékpáros kapcsolatok biztosítása a csomópontokban.
- Kerékpártámaszok, Mobilitási-pontok kialakítása nagy sűrűségben.
- Az új útvonal része lesz a budapesti kerékpáros főhálózat B10-es útvonalának.



Gyalogos közlekedés és akadálymentesítés

- Új gyalogátkelőhelyek létrehozása a Nagykörút mentén a készülő gyalogosstratégiával összhangban.
- Járdák burkolatcseréje, minőségi felületek létrehozása.
- Mellékutcák szintbe emelése, folyamatos gyalogos sétány kialakítása (a trolis által járt utcák és a főutak kivételével).
- Általános akadálymentesítés a projekt által érintett területen.



An aerial view of a wide, tree-lined street in a European city. The street is flanked by historic, multi-story buildings with ornate facades. The street is paved with tram tracks in the center and has several lanes for traffic. There are many cars, a yellow van, and a cyclist on the road. The trees are lush and green, creating a canopy over the street. The sky is clear and blue.

Komplex közterületfejlesztés

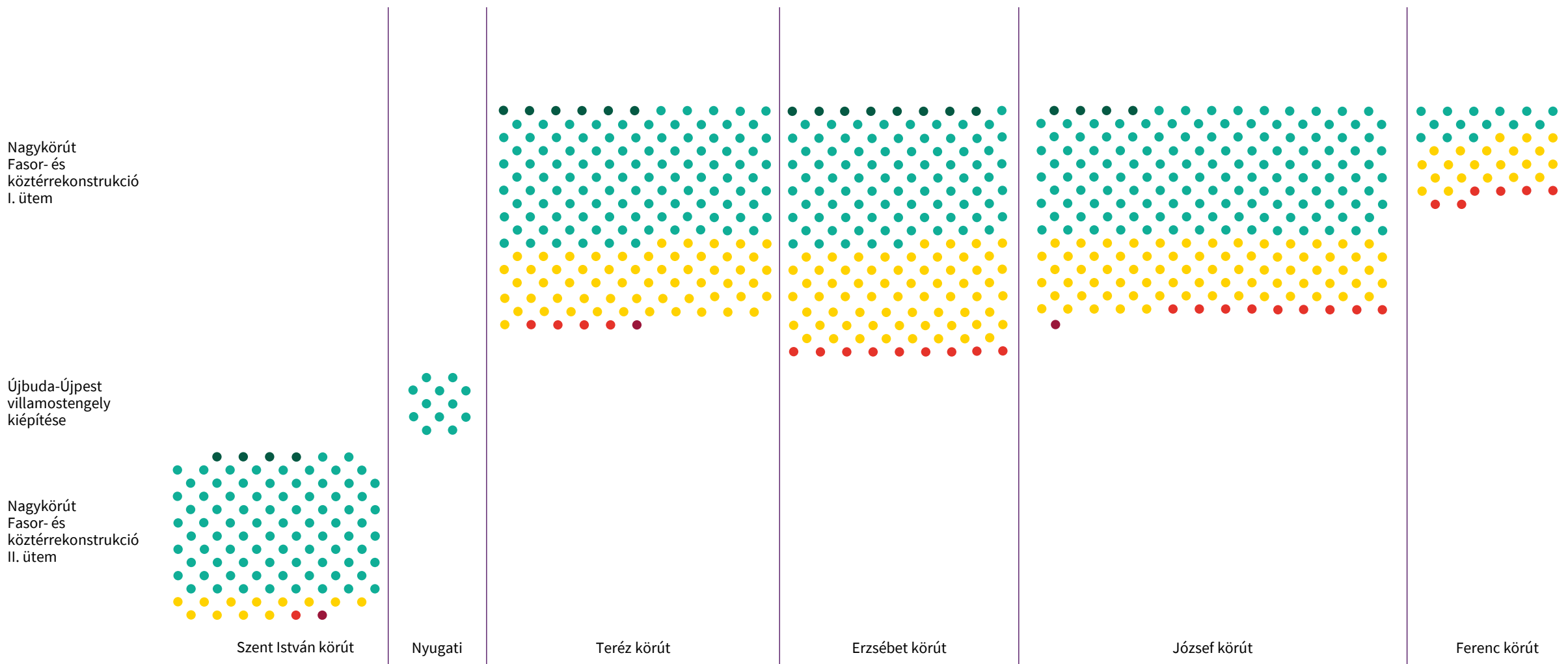
Fasorrekonstrukció

- Újra egészséges állapotba hozzuk a körút fasorokat.
- Építési okból nem vágunk ki fákat.
- Minden egyes meglévő fahely esetében javulni fognak a fák életkörülményei, minimálisan a fahely méretének növelésével; a nem megfelelő állapotú, de megmenthető fák esetében az ültető közeg célzott javításával; az elhalt vagy egészségi állapot szempontjából nem menthető fák esetében a fák cseréjével.
- Azokon a szakaszokon, ahol a korábban létező fasorokat kivágták, új fákat ültetünk, új fasorokat hozunk létre.
- Az egészségi okokból cserélt fák helyett legalább kettőt ültetünk: egyet az eredeti helyén, egyet a Nagykörút egy másik pontján.



Fakataszter állapot és projektérintettség szerint

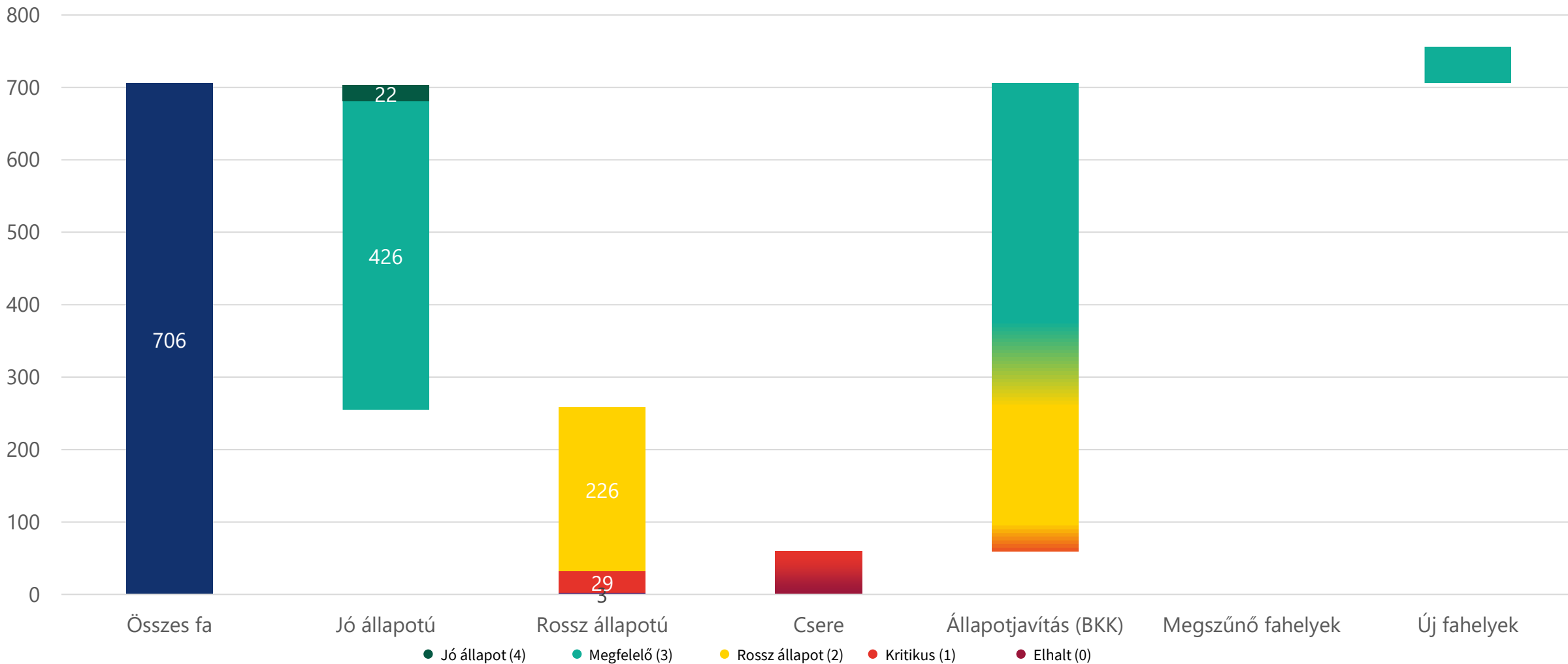
Minden kör egy konkrét, az adott szakaszon megtalálható fának felel meg.



● Jó állapot (4)
 ● Megfelelő (3)
 ● Rossz állapot (2)
 ● Kritikus (1)
 ● Elhalt (0)

Fák állapota a Nagykörút teljes területén és a lehetséges beavatkozások becsült arányai

A pontos számokat csak részletes tervezés után lehet megállapítani, az alábbi grafikon szigorúan csak egy nagyságrendi becslést kíván adni.



Több zöldfelület

- Nagyságrendekkel növeljük a zöldfelületek méretét a Nagykörút mentén.
- Nagyobb, beültetett fahelyeket hozunk létre ágyások kialakításával és ezek szakaszos összekötésével.
- A Nagykörút egy-egy pontján olyan zöld oázisokat hozunk létre, amelyek a Körút mentén nem látott méretű növényágyásokat hoznak létre.
- Zöldítjük a Nagykörút mentén található teresedéseket a VII. és VIII. kerületben.



Szivacsváros

- Fenntartható csapadékvíz-gazdálkodás.
- Automata öntözőrendszer kiépítése a teljes szakaszon.
- Vízáteresztő burkolat kialakítása a berendezési sávban, a járdára hulló csapadékvíz hasznosítása.
- A tetőkre hulló csapadékvíz egy részének bevezetése az ültetőközegekbe.
- Felszínalatti víztartályok kialakítása kísérleti jelleggel, a víz öntözésre való felhasználásával.





Komplex városrehabilitáció

Új arculat

- Nyílt pályázat a megújuló Nagykörút új arculatának megalkotására.
- Nyertes a Neonfényes Körút koncepció.
- Az arculat elsősorban a körúti programokkal, eseményekkel és fejlesztésekkel kapcsolatos online és nyomtatott felületeken jelenik majd meg.
- Bizonyos formában azonban megjelenhetnek fizikai formában is a megújuló Nagykörúton.
- Az arculati koncepció inspirációt ad a tervezők számára is a térépítészeti megoldások kiválasztásakor.



Körútgondnokság

- A munka nem ér véget a fejlesztés befejezésével: gondoskodnunk kell arról, hogy a Körút szép, tiszta és rendezett maradjon a következő években is.
- Új közterület-fenntartási szolgálat bevezetése a Nagykörúton: ez a Körútgondnokság.
- A szolgálat előképe a már ma is működő térgondnoki rendszer.
- A térgondnokság tapasztalatai nagyon pozitívak a BKM elmondása szerint, az indulás óta nőtt az érintett helyszínek száma.



Gazdaságfejlesztés

- A Körút megújításának egyik legfontosabb feladata új lendületet adni a körúti gazdaságnak.
- Szerencsére egy pozitív folyamat már az eddigi években is elindult: néhány év alatt 10% alá csökkent az üres üzlethelyiségek száma.
- A Főváros új együttműködést indított az egyik nemzetközi digitális fizetési szolgáltatóval. A cél a Nagykörút gazdasági működésének feltérképezése.
- A kerületekkel és a vállalkozásokkal közösen gazdaságfejlesztési koncepciót szükséges készíteni.

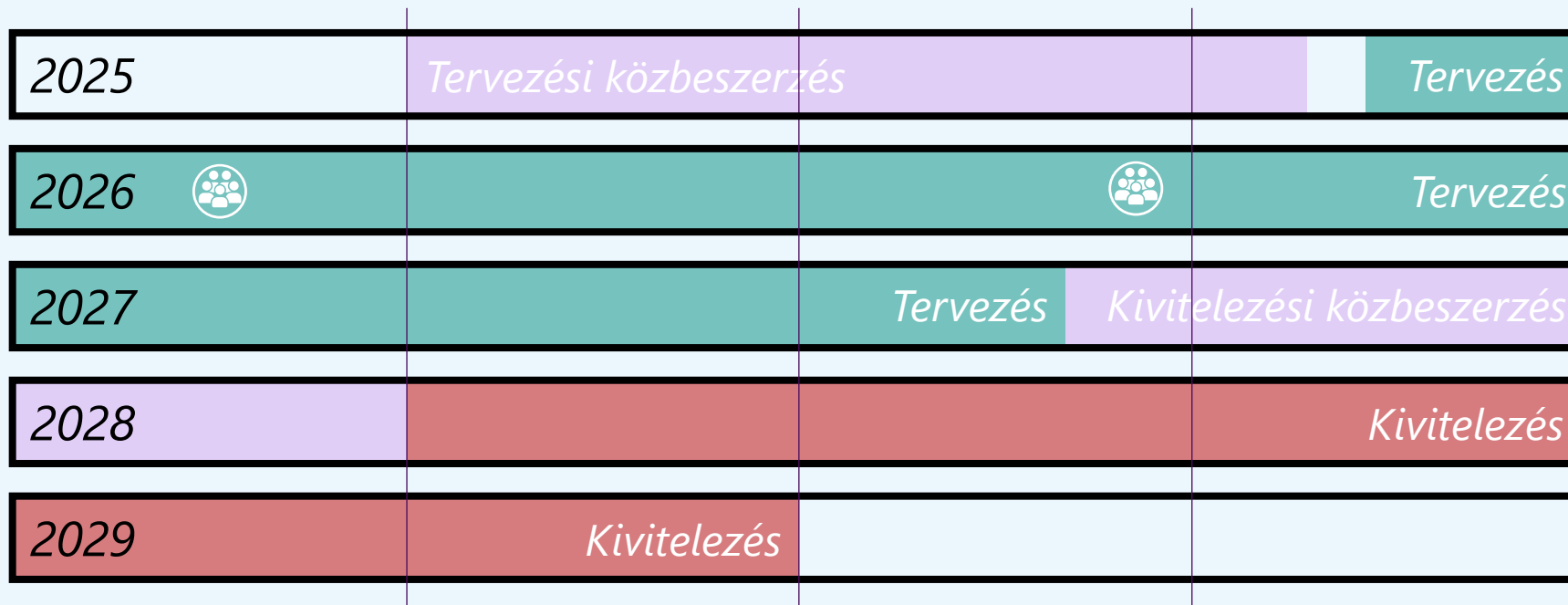


Körút ÉLMÉNY

- A Nagykörút ma is egy sokak által látogatott kulturális és szórakozási tengely, számos fővárosi és kerületi, valamint országos és magán fenntartású kulturális színtérrel.
- A célunk ennek erősítése, a meglévő intézmények együttműködésének ösztönzése és egységes kulturális kínálat biztosítása a budapestiek és az ide látogatók számára.

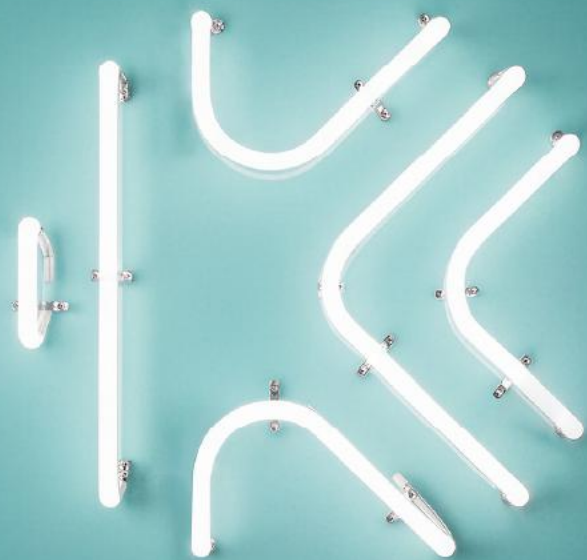


Hivatalos ütemterv



A tervezés során még két alkalommal tervezünk széles körű, lakossági fórumokkal kiegészített társadalmi egyeztetést tartani (becsült időpontok):

1. 2026. márciusában a vázlattervek egyeztetése
2. 2026. ősszel a fasorrekonstrukció részleteiről



Bekapcsoljuk a Körutat



A VÁROS, AMI MEGTART

II. FŐVÁROSI FÖLD NAPJA
KONFERENCIA
2026. ÁPRILIS 22.

**IV. SEKCIÓ:
A MOBILITÁS SZEREPE
A VÁROSI KLÍMATÖREKVVÉSEK BEN**

Egészségesebb és biztonságosabb iskolautcák Budapesten

Kovács Bendegúz

Társadalmi kapcsolatok vezető és szóvivő
BKK

2026.04.22

II. Fővárosi Föld Napja Konferencia



gyerekek-szülők-tanárok





Fortepan / Berkó Pál – Bródy Sándor utca és Szentkirályi utca sarka - 1955



Fortepan / Prohászka Imre – Vajda Péter utca a MÁVAG kolónia épülettömbje előtt a Delej utca közelében. – 1980



*Fortepan / Prohászka Imre – Vajda Péter utca, villamosmegálló a MÁVAG kolónia épülettömbje előtt a Delej utca közelében. Háttérben az általános iskola sportpályája.
–1980*



Fortepan
/Hegyvidéki Helytörténeti
Gyűjtemény

Márvány utca – 1960



Fortepan/ Nagy Gyula

Papnövelde utca az Egyetem
tér felől a Veres Pálné utca
felé nézve. – 1956



Fortepan
/Hegyvidéki Helytörténeti
Gyűjtemény

Márvány utca



Fortepan/ Nagy Gyula

Papnövelde utca az Egyetem
tér felől a Veres Pálné utca
felé nézve.

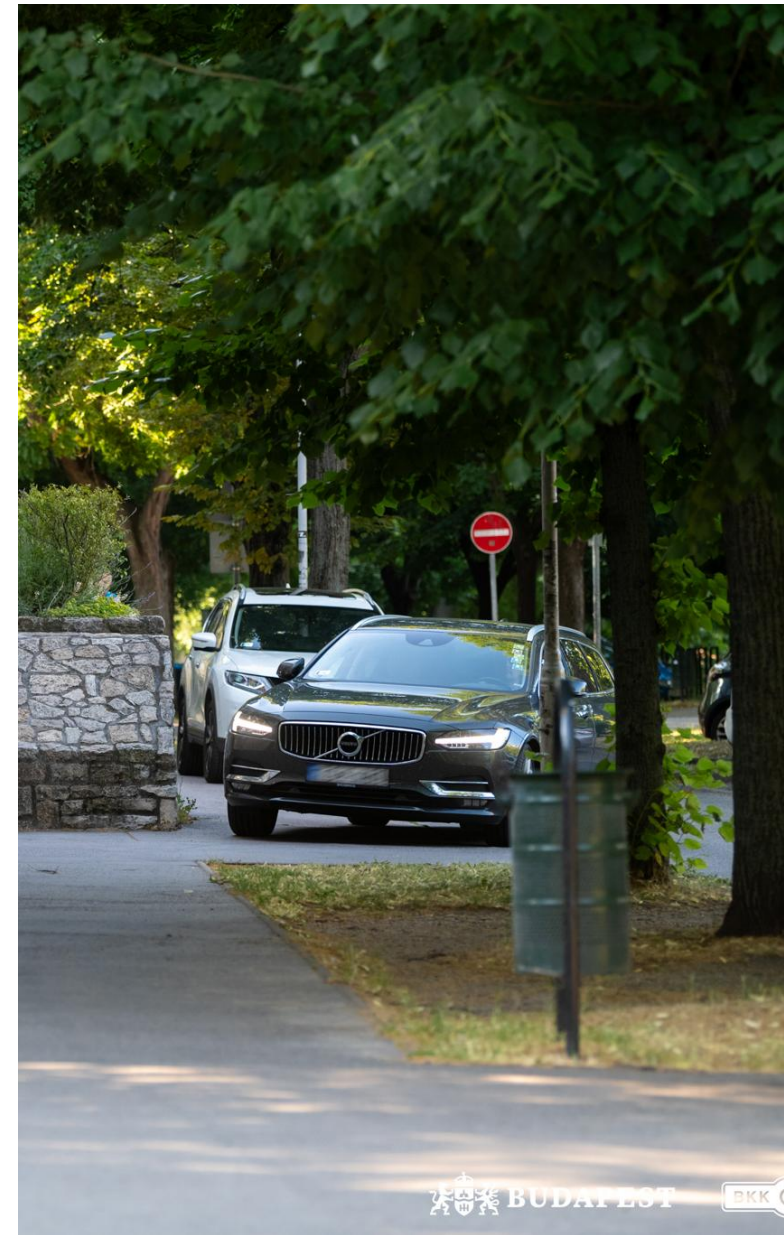
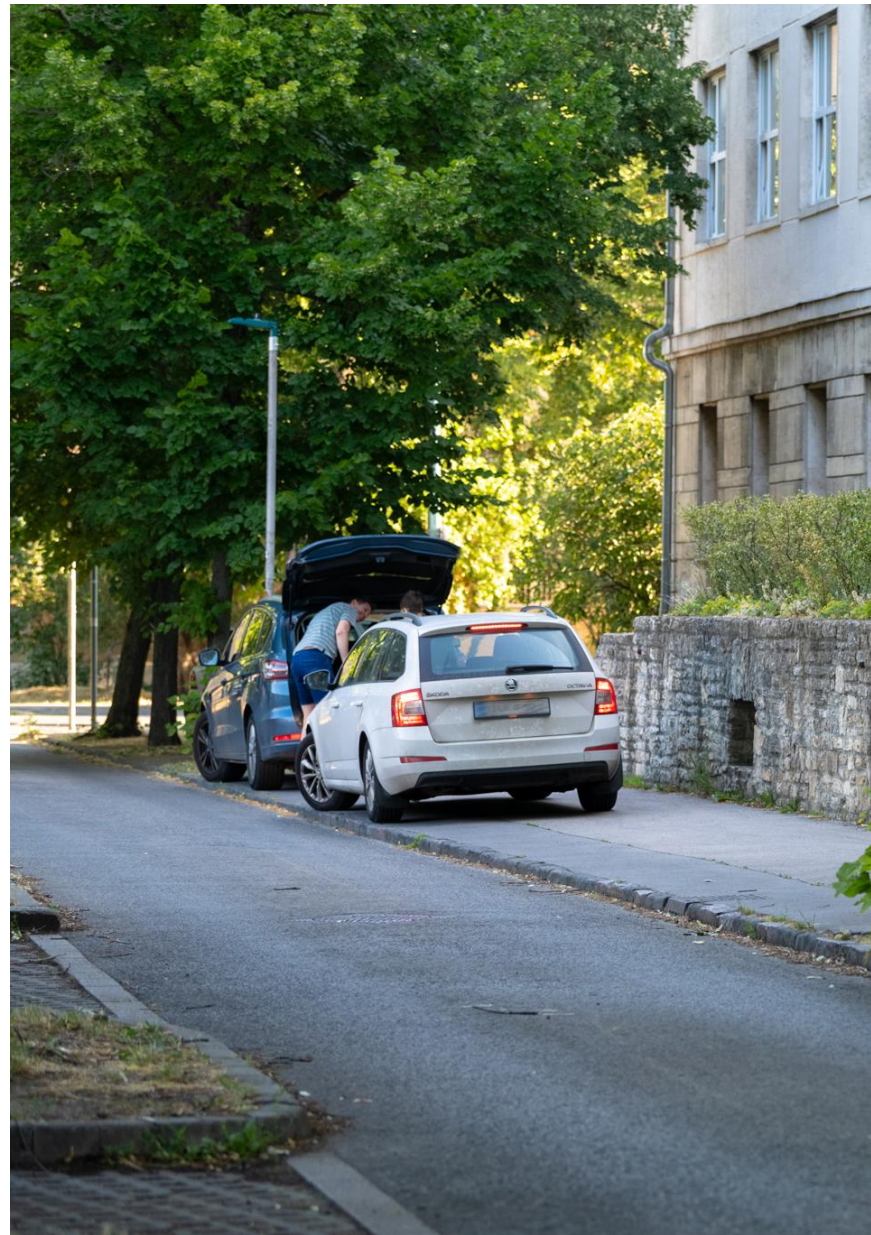


Fortepan / Szalay Béla

Bogdánfy utca 5/b, a Bogdánfy
Ödön Általános Iskola (később Kürt
Alapítványi Gimnázium)

1980

Hogyan érkeznek ma a gyerekek iskolába?

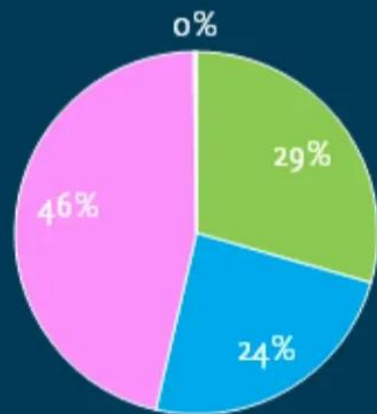


Nyíró Simon– XIV. kerület Zuglói Heltai Gáspár Általános Iskola, 2025

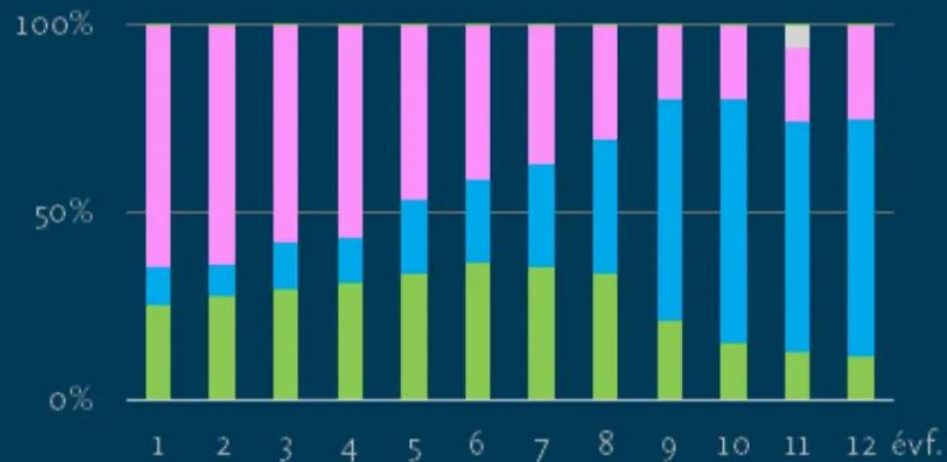


TÉNYLEGES ISKOLÁBA JÁRÁS

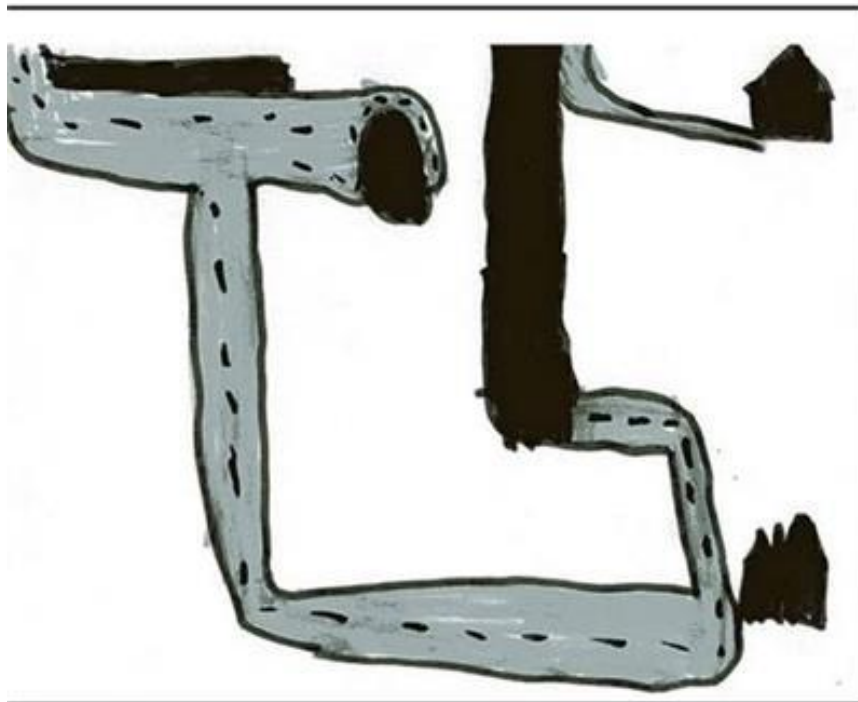
- aktív és mikromobilitás (gyalog, roller, bicikli)
- közösségi közlekedés (teleautó is)
- egyéni motorizált (autó, motor)
- n. a.



38 iskola 646 osztály 14823 diák



Children's drawing of their trip to school

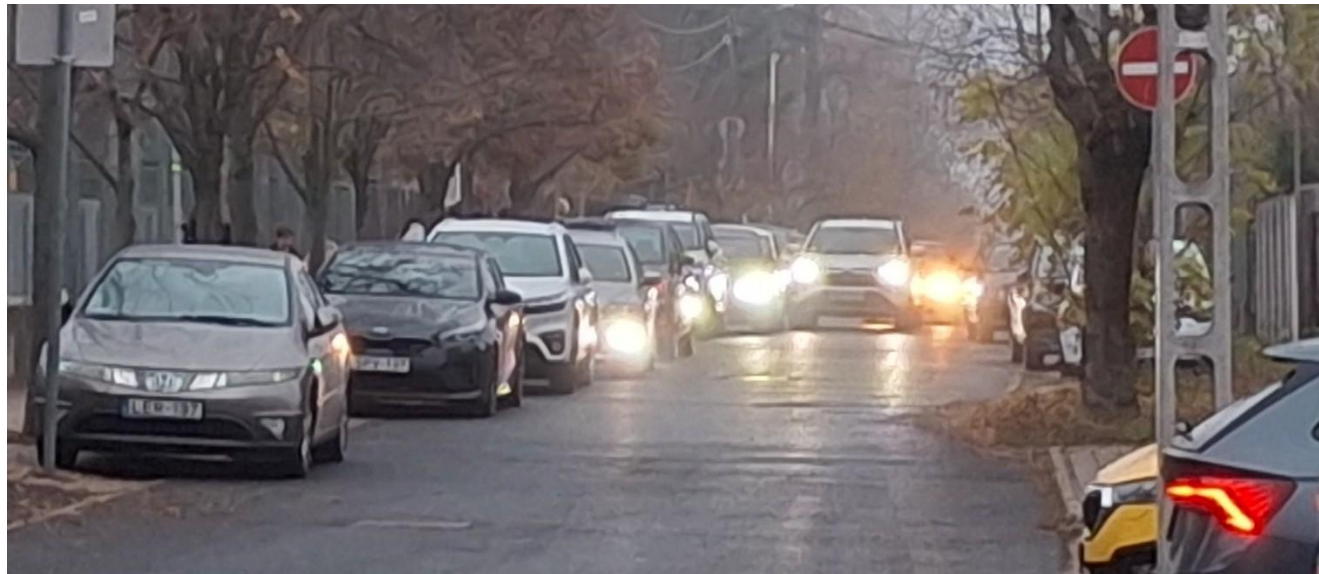


DRIVEN TO SCHOOL



WALKING TO SCHOOL

forrás: *Iskolai levegőszennyezés-mérések | Greenpeace Magyarország; Clean Cities: Street for Kids, Cities for All, 2025*





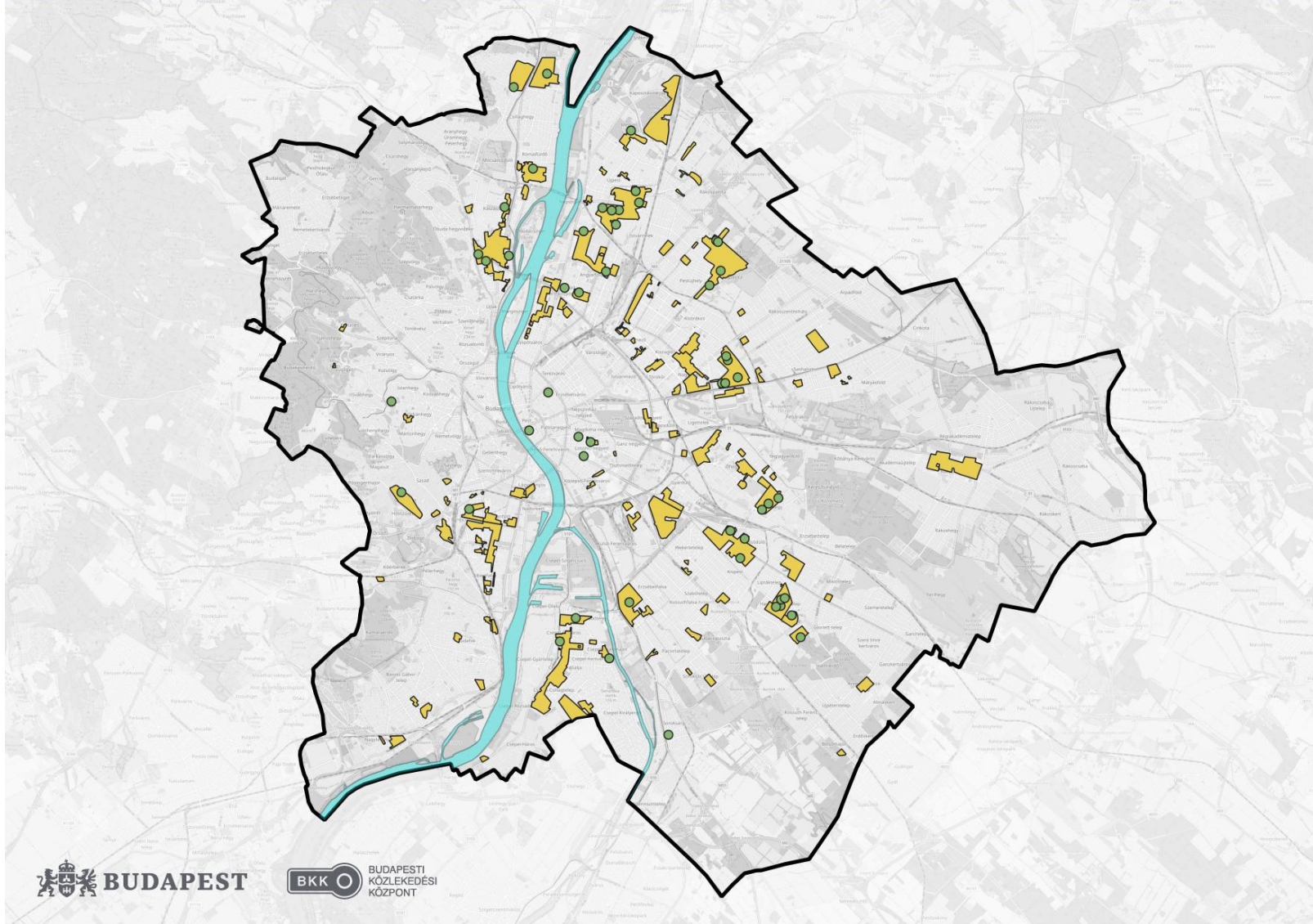
Rózshegyi Péter – XVII. Kerületi Gregor József Általános Iskola előtt – 2025

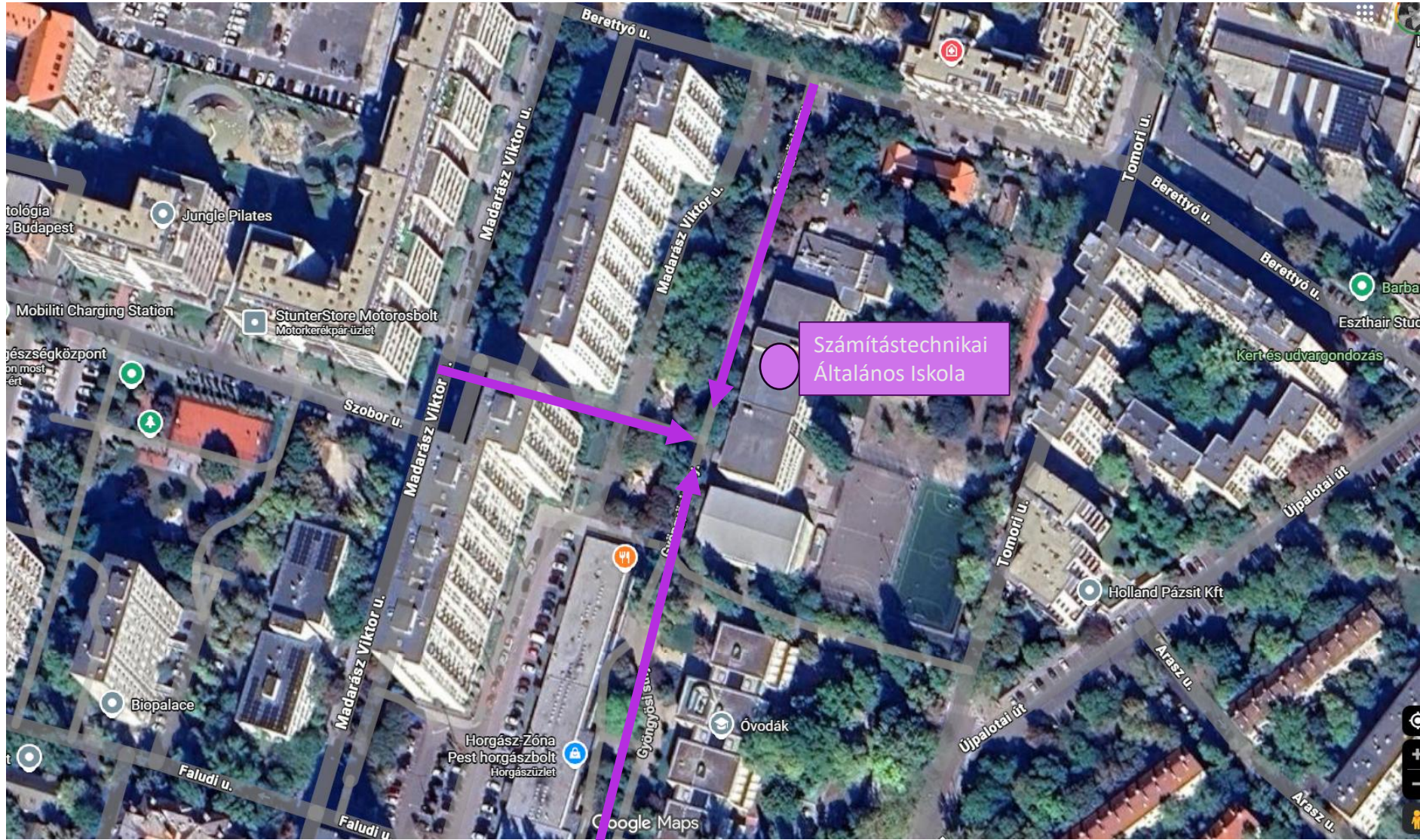


Fortepan / Berkó Pál – Bródy Sándor utca és Szentkirályi utca sarka - 1955



Gyalogos zónában található iskolák és lakótelepek







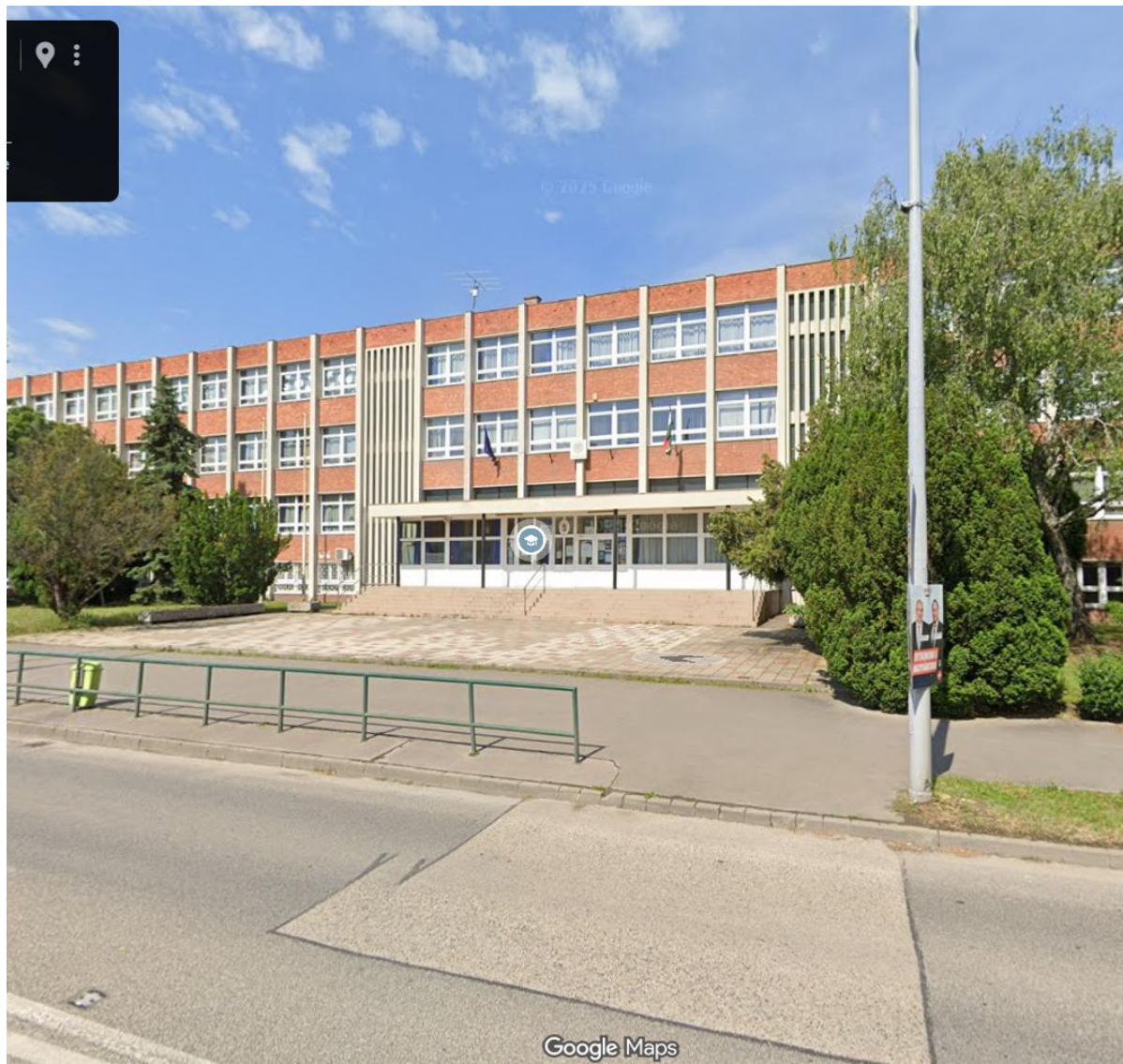
Fotó: Számítástechnikai Általános Iskola, Budapest, Gyöngyösi stny. 7, 1138



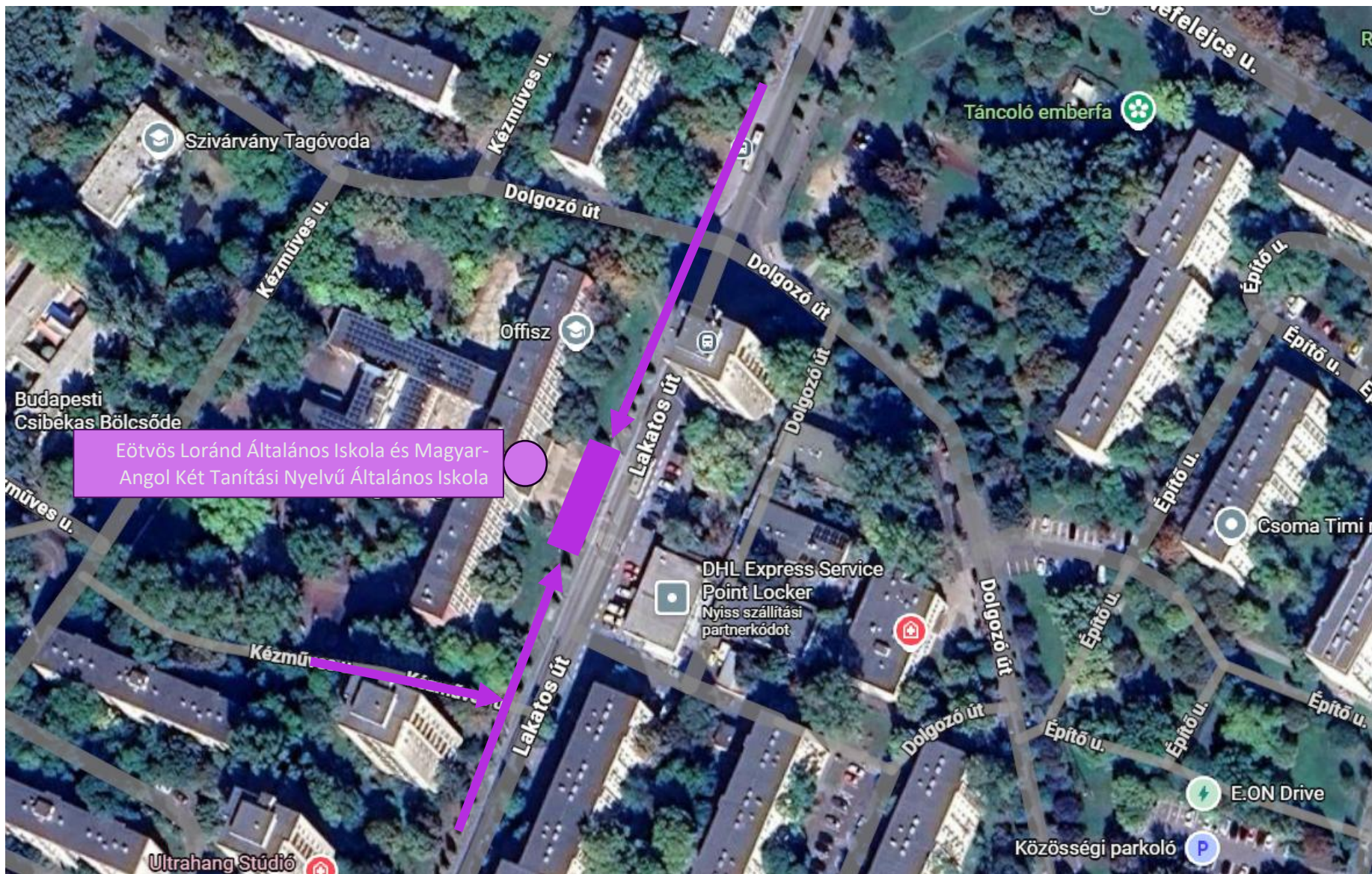


Kerek utca 18-20. Ilku Pál Általános Iskola
(később Kerek Általános Iskola és Gimnázium). (Fortepan / Péterffy István)

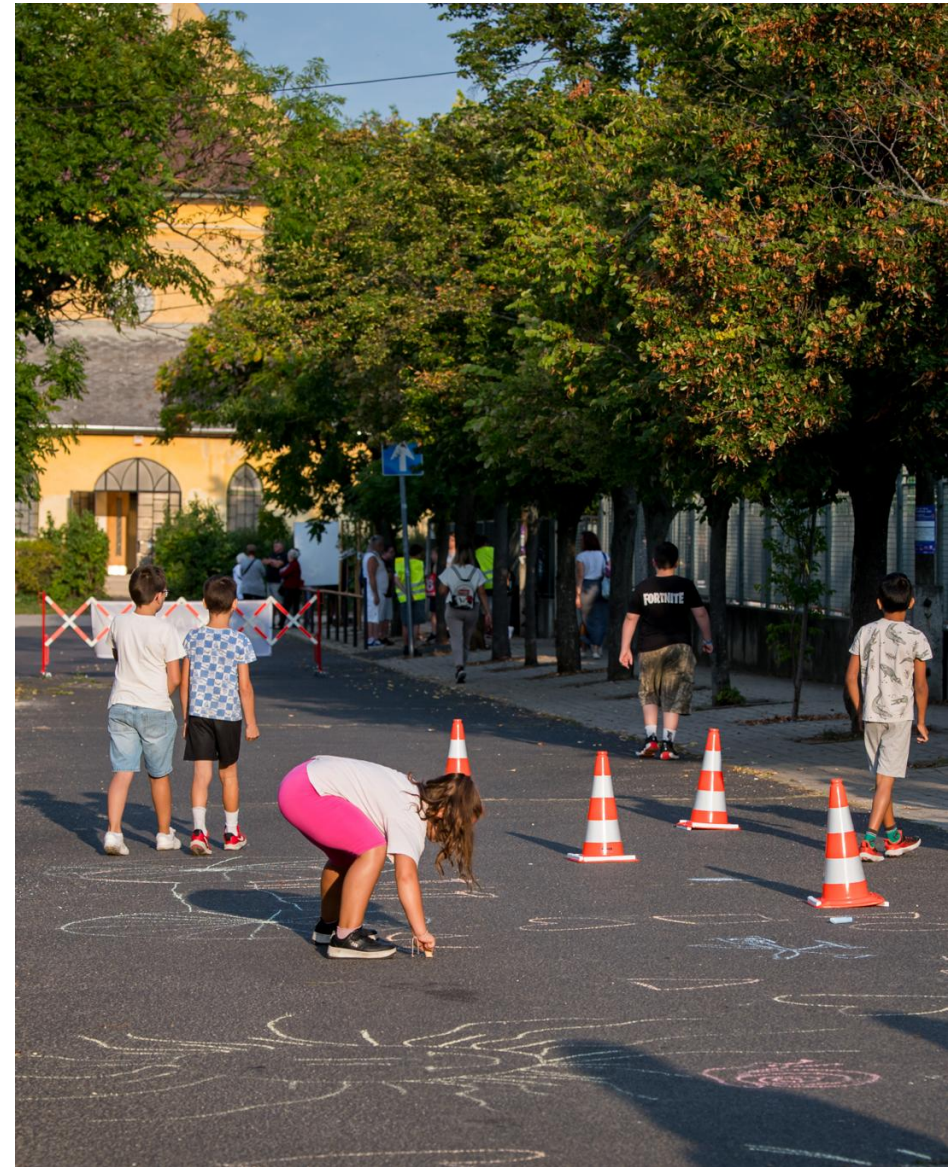




*Lakatos úti lakótelep, Lakatos úti Általános Iskola.
Fortepan / FŐMTERV Domonkos Endre
(ma: Eötvös Loránd Általános Iskola és Magyar-Angol Két Tanítási Nyelvű Általános Iskola)*



Mire ad teret egy iskolautca?









Hogyan tudjuk ezt a célt támogatni?



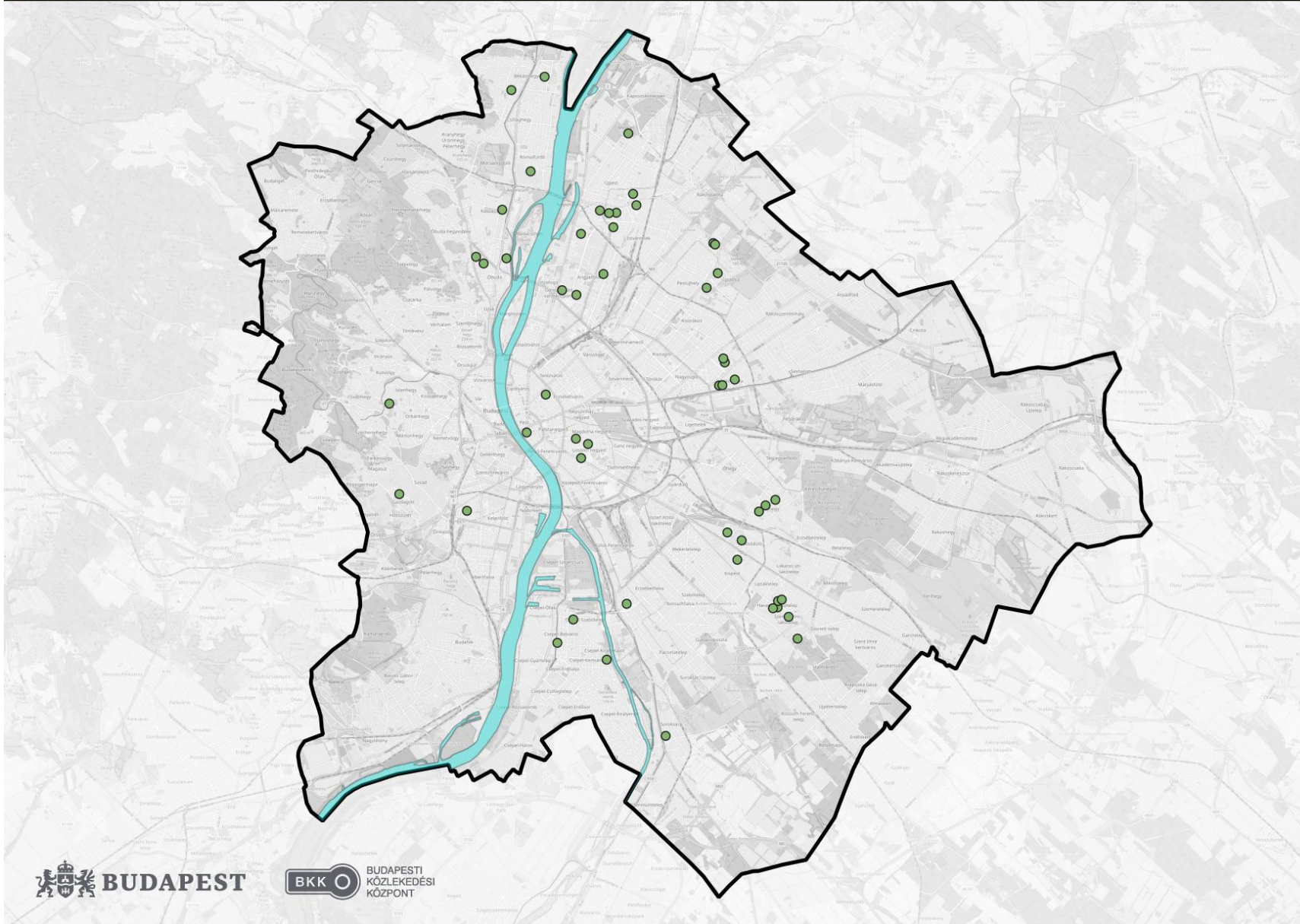








Gyalogos zónában található iskolák



47 darab

 **Újonnan létrehozott iskolautcák:**

XVII. Kerület:

- Gregor József Általános Iskola

VIII. kerület:

- ELTE Trefort Ágoston Gyakorló Gimnázium

 **Folyamatban lévő iskolautcák:**

VI. kerület

VIII. kerület

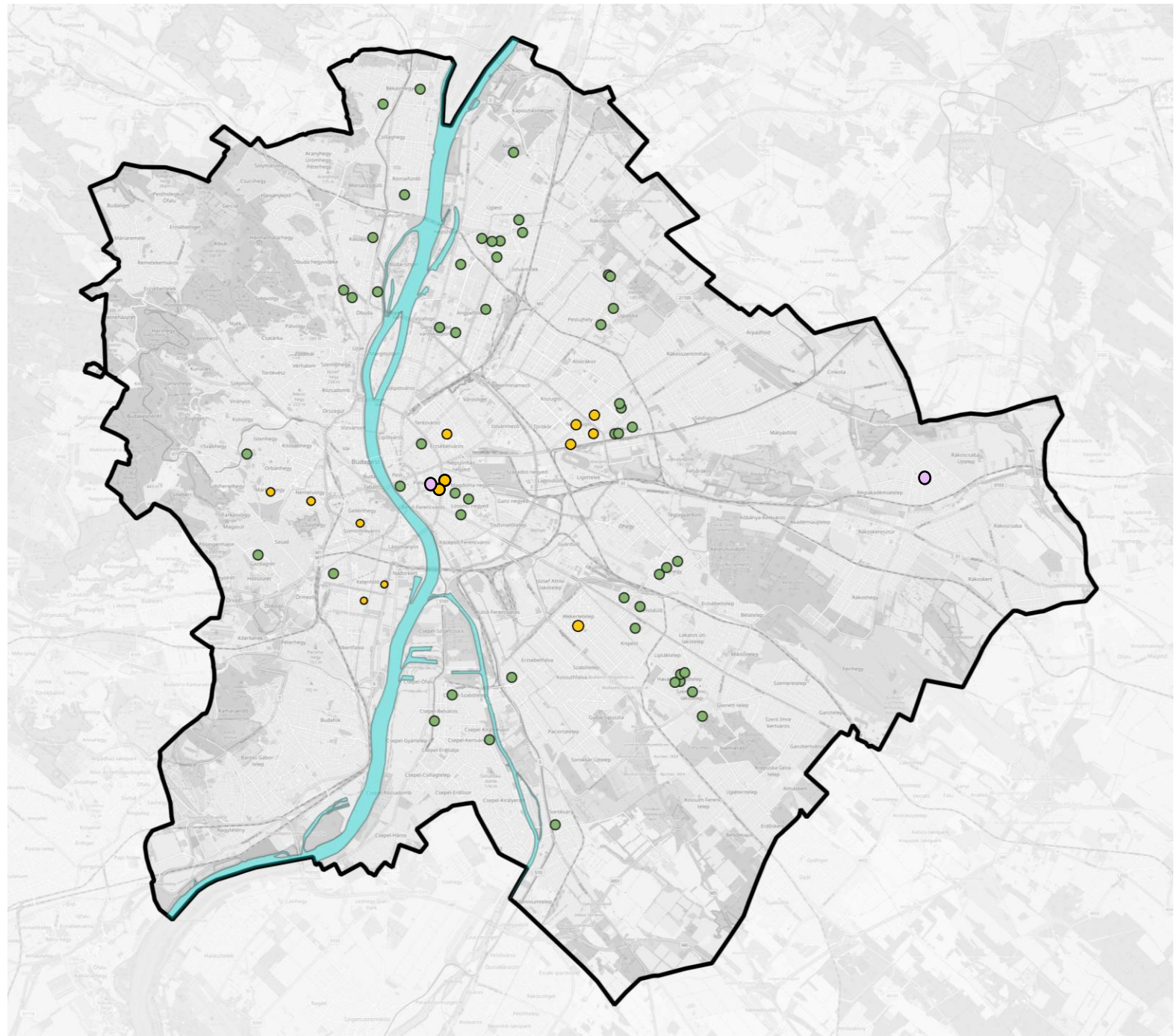
XI. Kerület

XII. Kerület

XIV. Kerület

XVIII. Kerület

XIX. Kerület





MEGNYÍLTAK az első „Játszó-utcák”! Április 16-án délelőtt 10 órakor ünnepélyes körülmények között állították fel a „Játszó-utca” megjelöléssel ellátott „Átmenőforgalom tilos” táblát a VII., Barát-utca két oldalára. És egyidejűleg ugyanezzel a megjelöléssel látták el a II., Kandó Kálmán-utcát és a XIII., Gergely György-utcát. A közeljövőben még 47 utcácskát adnak át a gyermekeknek, hogy azok itt játszadozzanak, rollozzanak — és ne ott, ahol a járművek veszélyeztetik életüket. A „Játszó-utcákban” az átmenőforgalom 9–21 óráig tilos, az oda-irányuló célfuvar szállító járművek legfeljebb 5 km-es sebességgel közlekedhetnek. Mindennemű balesetért, amely itt történik, mindenkor a járművezetőt fogják felelőssé tenni!





Forrás: epiteszorum.hu

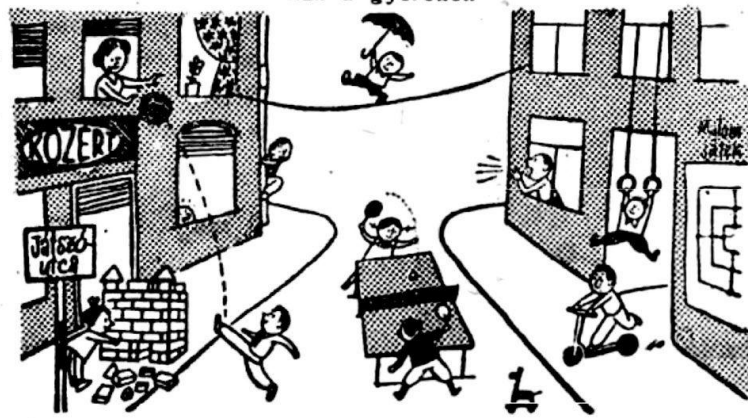
JÁTSZÓ-UTCA?

Nem. A XIII. kerületi Wallenberg utca nincs Játszó-utcának kijelölve. Mégis, a Pannónia utca és Sallai Imre utca közötti úttesten, ahol állandó és meglehetősen sűrű a gépjárműforgalom, a késő esti órákig gyermekek labdáznak, rollereznek, görkorcsolyáznak.

EDINGER KÁROLY,
XIII., Sallai Imre
utca 15/a



Úttesten sportolni, játszani nem szabad, csak az úgynevezett „játszó utcákon” szórakozhatnak a gyerekek



A rajzoto elképzelése.



A VÁROS, AMI MEGTART

II. FŐVÁROSI FÖLD NAPJA
KONFERENCIA
2026. ÁPRILIS 22.

**IV. SEKCIÓ:
A MOBILITÁS SZEREPE
A VÁROSI KLÍMATÖREKVVÉSEK BEN**