

**Budapest Főváros XIII. Kerületi Önkormányzat  
Újlipótvárosi Mobilitási terv 2.0**

**2025**

Az Újlipótváros közlekedésbiztonságát szolgáló mobilitási terv – Újlipótvárosi Mobilitási Terv – cselekvési programját 2018-ban alkotta meg a XIII. Kerület Önkormányzatának Képviselő-testülete a korszerű, emberbarát közlekedési rendszer kialakítása, a közterületek magas esztétikai minőségének elősegítése érdekében. A Lendületben a XIII. kerület ciklusprogramban, a kerületi Integrált Településfejlesztési Stratégiában, valamint az Angyalzöld+ közterületi stratégiában meghatározott hosszútávú célok megvalósításának eszközeként jött létre az első operatív program, mely a 2018. és 2024. közötti időszakra vonatkozóan határozta meg a városrész közlekedéssel összefüggő fejlesztéseit.

A feladatokat a program megalkotása óta eltelt idő alatt többször is áttekintettük, aktualizáltuk. A program megvalósulását folyamatosan nyomon követtük, arról rendszeresen számot adtunk. Az általános célok mellett konkrét akcióterületeket is kijelöltünk, az ezekre meghatározott feladatok és célkitűzések a 2018-2024. közötti időszakban történt megvalósulását a program lezárásaként bemutattuk.

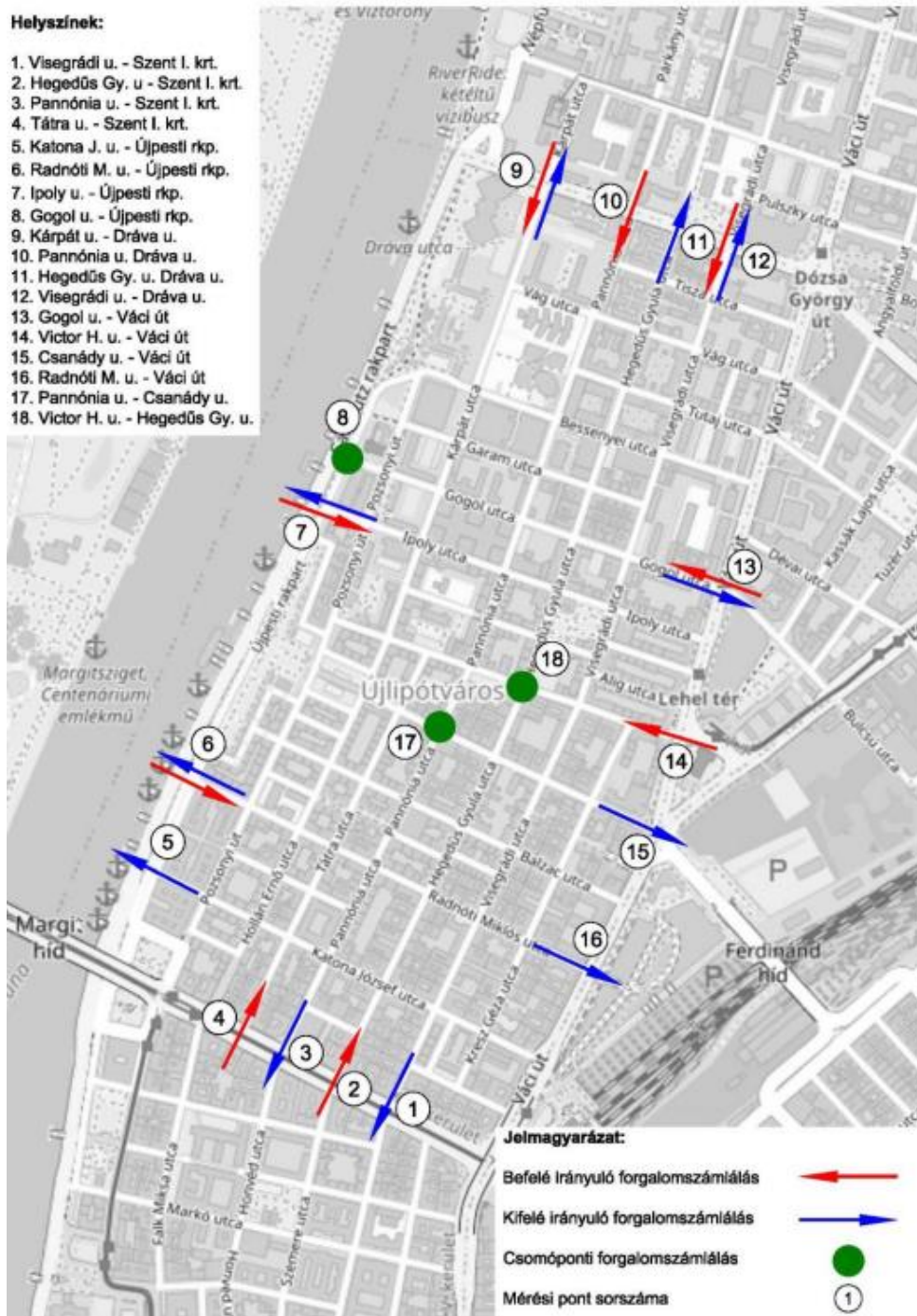
Újlipótváros mobilitásának fejlesztése ugyanakkor nem ért véget, az eltelt időszak tapasztalatait összegezve előkészítettük az Újlipótvárosi Mobilitási terv 2.0-t, mely a 2025-2029 közötti időszakot fogja át.

Az első mobilitási terv megalkotását megelőzően a forgalmi állapotok és viszonyok felmérése érdekében 2017. szeptember 26-án forgalomszámlálást tartottunk. A forgalomszámlálás fontos célja volt az átmenő forgalom nagyságának megismerése, amelyet a rendszám alapú számlálás tett lehetővé. A forgalomszámlálás eredményei, az abból levont következtések hangsúlyosan az Újlipótvárosi Mobilitási terv alapját adták, annak akcióterületeit, cselekvési pontjait a forgalomszámlálás adatai alapján határoztuk meg.

### **Forgalomszámlálás:**

Fontos volt az új terv megalkotását megelőzően megismételni a városrészen áthaladó forgalom nagyságának és intenzitásának felmérését. A forgalomszámlálás egyik célja – a forgalom adatainak rögzítésén túl – a további intézkedések megalapozása volt. A másik kiemelt cél az előző mérés óta eltelt csaknem egy évtizedben végzett beavatkozások, szabályozások eredményének vizsgálata is.

Újlipótváros területén 2024. október 9-én 18 különböző mérési helyszínen rögzítettük kamerás felvétellel az összes be- és kihaladó jármű rendszámát. A mérési helyszínek az összehasonlíthatóság érdekében megegyeztek a 2017. szeptemberében elvégzett számlálás során használt helyszínekkel, melyet az alábbi térképszelvényen jelöltünk:



4. ábra Mérési helyszínek

A forgalomszámlálás valamennyi helyszínen azonos időben történt reggel 6:30-9:40 és délután 14:30-18:40 között. A mérési időszakban az időjárás megfelelő volt, a tapasztalt körülmények nem torzították a mérési eredményeket.

A forgalomfelvétel alapvetően a mérési helyszíneken kihelyezett GoPro kamerákkal történt, mely kiegészült a szürkületi időszakokban a rendszámok rögzítése céljából diktafonnal vagy más hangrögzítő eszközzel.

A számlálás során a 2017. évi feladathoz hasonló metodikát alkalmaztunk, annak érdekében, hogy össze tudjuk hasonlítani azokat.

## Tapasztalatok:

A korábbi tanulmánnyal közös részek összehasonlítása is megtörtént. Az átmenő járművek meghatározásánál módszertani különbségek is vannak. Fő különbség, hogy a 2017. évi tanulmányban a rendszám párok közül csak idő alapon határozták meg, hogy átmenő forgalomról van-e szó adott esetben vagy sem. Ezt az időt egységesen 15 percnak vették. Ezzel szemben a most alkalmazott módszertan egy sokkal pontosabb és valóságosabb képet ad a tényleges átmenő forgalomról.

A módszertan lényege, hogy az egyes útszakaszokra meghatároztuk az alapvetőnek tekintett eljutási időket és a hozzá tartozó időbeni szorzó tényezőket, így minden szakaszra rendelkezésre állt a valós időben differenciált várható eljutási idő. Például a Pannónia utca – Dráva utca csomópontból a Pannónia utca – Szent István körút csomópontig az eljutási idő 4 perc 24 másodperc, melyhez napszaktól függően egy 1-2 közötti szorzószámot rendeltünk.

Ezen felül az eredeti, 2017. évben készült tanulmányban a Gogol utca – Bessenyei utca kereszteződésében nem csomóponti mérés történt, hanem a Gogol utcából kihaladó forgalmat rögzítették, így a területnek az egyik fontos ki- és belépési pontja hiányzott.

A 2017-ben és 2024-ben mért és számolt általános napi forgalmakat és azok egymáshoz képest változását az alábbi táblázat foglalja össze.

	2017 ÁNF [E/nap]	2024 ÁNF [E/nap]	Változás (2017 bázisév) [Változás arány]
BE	31 975	26 608	83%
KI	30 245	32 320	107%
<b>Összesen</b>	<b>62 220</b>	<b>58 928</b>	<b>95%</b>

5. táblázat Terület 2017-es és 2024-es Általános napi forgalmi adatai [E/nap]

A területre beáramló forgalom 7 év alatt **17%-kal csökkent**, ami azért is jó eredmény, mivel 2017-ben a Bessenyei utca felőli be- és kiáramlás nem volt rögzítve.

A kiáramló forgalom 2017-hez képest **7 %-kal nőtt**, ami szintén jó eredmény, a fentebb írt hiányzó kilépő irányral, illetve 7 éves időbeliséggel, mivel ez a 7% kevesebb, mint az általánosan vett éves gépjárműszám-növekedés.

Összeségében a teljes forgalom 5 %-kal csökkent Újlipótváros érintett területén a mérés adatai alapján.

A forgalom csökkenése mellett az átmenő forgalom is csökkent 8 %-kal, ami több, mint ami a forgalomcsökkenésből következne.

### Eredmények összefoglalása:

A területen az átlagos napi forgalom 58 928 E/nap volt. Az átmenő forgalom aránya 12%, ami 8 %-kal kevesebb a 2017-ben mért forgalomszámlás adatainál. Ez alapján kijelenthető, hogy a forgalom jelentős része, mintegy **88 %-a helyi, illetve célforgalom.**

A területen sok szolgáltatási és kereskedelmi létesítmény található, illetve nincs szétválasztva a lakófunkció, ezért ennyire szimmetrikus a „Be” és „Ki” irányú forgalom nagysága.

Az ide érkező autósokat segíti a parkolási rend, a forgalomcsillapított övezetek és a még közösségi közlekedéssel járt útvonalakon is alkalmazott vonali sebességkorlátozások. Fontos kihangsúlyozni, hogy a sebességcsökkentés betartását épített sebességcsökkentő küszöbök, illetve csomóponti kiemelések biztosítják, amelyek élhetőbb környezetet teremtenek és támogatják a kerékpáros- és gyalogosközlekedést is.

A forgalomszámlálás egyértelműen igazolja az Újlipótvárosi Mobilitási Tervben kitűzött célok megvalósulását, a prioritások helyes megválasztását. A mérési adatokból megállapítható, hogy a hatéves ciklus tervezett és egymásra épülő feladatainak elvégzése nagyban hozzájárult Újlipótváros közlekedésbiztonságának javításához, a gyalogosbarát közlekedés segítéséhez. A forgalomcsillapítás különféle eszközeinek bevezetése mellett összetett intézkedéscsomaggal léptünk előre az alternatív közlekedési módok terjesztése és feltételeinek megteremtése terén.

A forgalomszámlálással egyben sikeresen megalapoztuk az Újlipótvárosi Mobilitási Terv 2.0 szakmai irányait is.

### Javaslat a továbblépésre

A program a gépkocsitárolás prioritása helyett a többféle mobilitási mód kiegyensúlyozott alkalmazását támogatja, harmóniában az ököváros környezetbarát megoldásaival, még több teret adva a zöldfelületeknek és közösségi tereknek is, élve az okosváros technológia adta lehetőségekkel. Kiemelt célunk továbbra is a gyalogosközlekedés, a kerékpáros és mikromobilitási eszközök közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése. Emellett fontos szempont a zöldfelületek növelése, a környezetterhelés mérséklése, továbbá a parkolási problémák kezelése.

Fentiek alapján, a korábbi terv felépítését megtartva az alábbi akcióterületeket határoztuk meg az Újlipótvárosi Mobilitási terv 2.0 szakmai irányáiként.

#### 1. Akcióterület - A közlekedésbiztonság növelése, új gyalogátkelőhelyek kijelölése, az akadálymentesség folyamatos biztosítása.

##### Járdafelújítások

A biztonságos gyalogosközlekedés javítása érdekében Újlipótváros területén az első mobilitási terv megvalósítása során 19 szakaszon végeztünk járdafelújítást, melynek során a régi, rossz állapotú aszfalt burkolatú járdákat térkő burkolattal láttuk el. A járdafelújítások során minden esetben elvégeztük a csomópontok akadálymentesítését is.



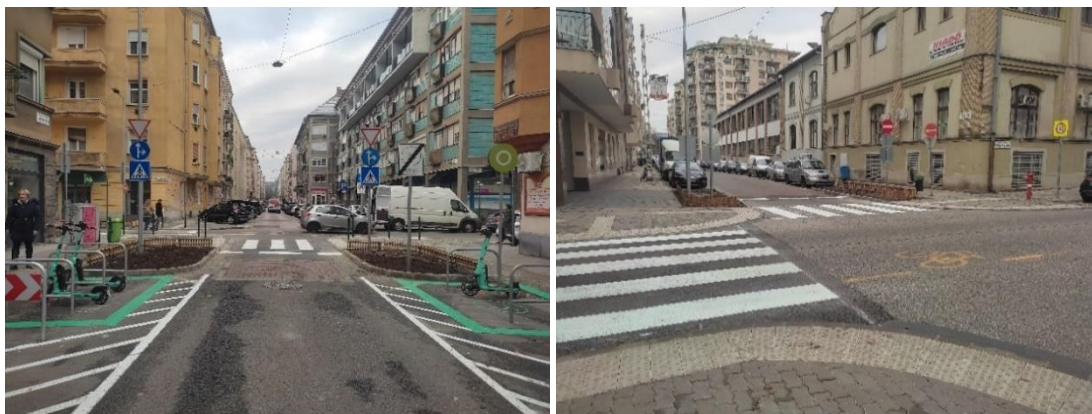
A továbbiakban is folytatni szükséges a jó állapotú, akadálymentes gyalogosközlekedés számára kényelmesen és biztonságosan igénybe vehető járdafelületek kialakítását és fenntartását. Ennek első lépéseként a 2025. évben az alábbi beruházásokat tervezzük Újlipótváros területén elvégezni.

- Hegedűs Gyula utca (Tisza utca – Dráva utca) keleti oldali járdafelújítás;
- Visegrádi utca (Balzac utca – Csanády utca) nyugati oldali járdafelújítás;
- Kárpát utca 8-16. előtti parkoló és járda felújítása;
- Radnóti Miklós utca (Hollán Ernő utca – Tátra utca) északi oldali járdafelújítás;
- Tisza utca (Visegrádi utca – Hegedűs Gyula utca) északi oldali járdafelújítás;
- Raoul Wallenberg utca (Pozsonyi út – Hollán Ernő utca) mindkét oldali járdafelújítás.

Az ezt követő időszakban a járdaszakaszok felújítása az adott évi költségvetés keretei között történik. Elsősorban a burkolat állapota alapján határozzuk meg a felújításra kerülő szakaszok listáját. Prioritás szerint haladunk, minden esetben előnyt élvez az aszfaltfelületű járdák átépítése és a biztonságos közlekedés megteremtése, valamint az akadálymentesítés megoldása, folyamatos biztosítása. Az éves felújítási program összeállítása során figyelemmel vagyunk a lakosság által tett észrevételekre és javaslatokra is.

### Gyalogátkelőhelyek

Az elmúlt ciklus során összesen 11 csomópontban építettünk ki gyalogátkelőhelyeket. Ezen beruházások során minden esetben elvégeztük a szükséges közvilágítási fejlesztést is.



A továbbiakban is folytatni szükséges az új gyalogátkelőhelyek kialakítását. Ennek első lépéseként a 2025. évben az alábbi beruházásokat tervezzük Újlipótváros területén elvégezni.

- Pannónia utca – Balzac utca kereszteződésben gyalogátkelőhely kijelölése;
- Kárpát utca – Gogol utca kereszteződésben gyalogátkelőhely kijelölése;

Az ezt követő időszakban a gyalogátkelőhelyek kijelölése az adott évi költségvetés keretei között történik. Elsősorban az adott csomópont közlekedésbiztonsági szintje alapján határozzuk meg a megvalósítandó helyszínek listáját. Prioritás szerint haladunk, minden esetben előnyt élvez a nagyobb gyalogosközlekedéssel terhelt csomópontok védelme és a biztonságos közlekedés megteremtése, valamint az

akadálymentesítés megoldása, folyamatos biztosítása. Az éves gyalogátkelőhely-kijelölési program összeállításánál figyelemmel vagyunk a lakosok által tett észrevételekre és javaslatokra is.

### **Közvilágítási fejlesztés**

A gyalogátkelőhelyek kijelölése során minden esetben közvilágítási fejlesztést hajtunk végre, hogy biztosítsuk a megfelelő beláthatóságot és észlelhetőséget a maximális közlekedésbiztonság érdekében. Ezt a feladatot a továbbiakban is folytatni szükséges, kiegészítve az egyéb csomóponti közvilágítási fejlesztésekkel. Figyelemmel kell lenni a kerületi kezelésszerű utak, parkolók melletti fényhiányos szakaszokra is.

### **Önmagukat magyarázó utcák**

A beruházások tervezése során figyelembe kell venni az önmagukat magyarázó utcák elveit, azok megvalósítására törekedni szükséges.

Feltétlenül szükséges, hogy egy út kialakításából egyértelmű legyen a járművezető részére, hogy:

- hogyan kell azon közlekedve viselkednie (melyik sávban, milyen sebességgel haladhat);
- mit várhat a közlekedés többi szereplőjétől (egyértelmű elsőbbségi viszonyok, számítani kell-e kerékpáros közlekedésre);
- mit várhat az út következő szakaszán.

A következő ciklus útfelújítási, gyalogátkelőhely kijelölési és forgalomtechnikai fejlesztései során minden esetben vizsgálni fogjuk ezen alapelvek teljesülését.

További konkrét megoldásokkal növelhető a közlekedésbiztonság.

- A gyalogóközlekedés átvezetése során törekedni kell a kiemeléses megoldásra.
- A kereszteződések előtt a gépjárművek sebességének csökkentése érdekében fizikai forgalomcsillapítás alkalmazása, pl. a sávok szűkítése, sávok elhúzása, sebességcsökkentő párnák elhelyezése.
- Járművek sebességét kijelző digitális táblák kihelyezése.

### **Burkolati jelek megújítása**

A burkolati jelek megfelelő állapota nagyban hozzájárul a biztonságos közlekedéshez, akár gyalogátkelőhelyek felfestéséről, egyéb közlekedési jelekről, vagy akár a parkolósávok határait jelző jelekről beszélünk. A burkolati jelek felújítása tervezett és önként vállalt feladatunk, melyet több évre bontottan, ütemezetten valósítunk meg.

A továbbiakban is folytatni szükséges a programot. Ennek első lépéseként a 2025. évben Újlipótváros területén 7 gyalogátkelőhely felfestését és 39 útszakasz burkolati jeleinek megújítását tervezzük elvégezni az alábbi helyszíneken.

## Újlipótvárosi Mobilitási terv 2.0 – 2025-2029.

A gyalogátkelőhely felfestések javítása az alábbi helyeken tervezett:

- Vág utca – Hegedűs Gyula utca;
- Gogol utca – Pannónia utca;
- Ipoly utca – Kárpát utca,
- Hollán Ernő utca – Victor Hugo utca;
- Katona József utca – Hollán Ernő utca;
- Victor Hugo utca – Pozsony út;
- Pannónia utca – Ipoly utca.

A burkolati jelek megújítása az alábbi helyeken tervezett:

<b>Utca</b>	<b>Szakasz</b>
Újpesti rakpart	Szent István park - Gogol utca
Pozsonyi út	Garam utca - Gogol utca
Pozsonyi út	Gogol utca - Ipoly utca
Visegrádi utca	Tisza utca - Vág utca
Visegrádi utca	Vág utca - Tutaj utca
Visegrádi utca	Tutaj utca - Bessenyei utca
Visegrádi utca	Bessenyei utca - Garam utca
Visegrádi utca	Garam utca - Gogol utca
Visegrádi utca	Gogol utca - Ipoly utca
Visegrádi utca	Gyöngyház - Radnóti Miklós utca
Visegrádi utca	Katona József utca - Szent István krt.
Ronyva utca	teljes szakaszon
Kresz Géza utca	Balzac utca - Radnóti Miklós utca
Kresz Géza utca	Katona József utca - Kádár utca
Kádár utca utca	Kresz Géza utca - Váci út
Vígyszínház utca	teljes szakaszon
Katona József utca	Kresz Géza utca - Visegrádi utca
Raul Wallenberg utca	Hollán Ernő utca - Tátra utca
Radnóti Miklós utca	Pozsonyi út - Hollán Ernő utca
Radnóti Miklós utca	Hollán Ernő utca - Tátra utca
Balzac utca	Visegrádi utca - Hegedűs Gyula utca
Balzac utca	Pannónia utca - Tátra utca
Balzac utca	Tátra utca - Hollán Ernő utca
Balzac utca	Hollán Ernő utca - Pozsonyi út
Balzac utca	Pozsonyi út - Szent István park
Herzen utca	teljes szakaszon



Thurzó utca	Kárpát utca - zsákutca
Thurzó utca	Pannónia utca - Hegedűs Gyula utca
Thurzó utca	Hegedűs Gyula utca - Visegrádi utca
Alig utca	teljes szakaszon
Röntgen utca	teljes szakaszon
Ipoly utca	Újpesti rakpart - Pozsonyi út
Ipoly utca	Kárpát utca - Pannónia utca
Ipoly utca	Visegrádi utca - Váci út
Bessenyei utca	Kárpát utca - Pannónia utca
Tutaj utca	Visegrádi utca - Hegedűs Gyula utca
Tisza utca	Váci út - Visegrádi utca
Tisza utca	Visegrádi utca - Hegedűs Gyula utca
Tisza utca	Hegedűs Gyula utca - Pannónia utca

Az ezt követő időszakban a burkolati jelek felújításának kiválasztása során az útszakaszok burkolati jeleinek állapotát vesszük figyelembe, és azok alapján határozzuk meg a megvalósításra kerülő helyszínek listáját. A burkolati jelek javítására kidolgozott éves programunk összeállítása során figyelemmel vagyunk a lakosság által tett észrevételekre és javaslatokra is.

## 2. Akcióterület - Járdafelszabadítási akciók, melynek során a gépjárművek parkolását a járdákról az útpályára kell áthelyezni.

Az első Újlipótvárosi Mobilitási terv nyomán a forgalmi viszonyok rendezése, a parkolás és a gyalogos, közösségi közlekedés akcióterületei feladatainak vizsgálata érdekében készült el a „Biztonságos és kényelmes gyalogosfelületek kialakításának vizsgálata Újlipótvárosban” tanulmányterv 2019 júliusában. A tanulmány egyik legfontosabb megállapítása az volt, hogy Újlipótváros gyalogosfelületeinek, járdáinak használható szélessége több útszakaszon nem éri el a minimális 1,5 méter hasznos szélességet. Ennek egyik elsődleges és legfontosabb oka a két keréssel a járdán kijelölt parkolóhelyek nagy száma volt. Jellemző volt, hogy bár a kijelölt felfestés alapján biztosított volt a szükséges gyalogosfelület, a parkoló járművek túlnyúltak a vonalon, így a tényleges, használható járdaszélesség nem állt rendelkezésre. A tanulmány javaslatot tett egyes útszakaszokon a gyalogosjárdák felszabadítására a parkolási rend megváltoztatásával. A korábbi, két keréssel a járdán történő parkolás helyett a szegéllyel párhuzamos, úttesten történő parkolás bevezetését javasolta. A tanulmány fokozatosan, egyszerre 1-2 útszakasz felújításával, átalakításával javasolta ezek bevezetését.

Az elmúlt ciklusban az alábbi 9 útszakaszon valósítottuk meg a parkolás átalakítását és szabadítottuk fel a járdákat a gyalogosközlekedés részére.

- Tátra utca (Csanády utca – Victor Hugo utca);
- Katona József utca (Pozsonyi út – Hollán Ernő utca);

- Katona József utca (Hollán Ernő utca – Tátra utca);
- Katona József utca (Tátra utca – Pannónia utca);
- Katona József utca (Pannónia utca – Hegedűs Gyula utca);
- Radnóti Miklós utca (Tátra utca – Pannónia utca);
- Radnóti Miklós utca (Pannónia utca – Hegedűs Gyula utca);
- Radnóti Miklós utca (Hegedűs Gyula utca – Visegrádi utca);
- Radnóti Miklós utca (Visegrádi utca – Kresz Géza utca).



A következő, 2025 és 2029 évek közötti ciklusban az AngyalZöld 4.0 közterületi stratégiában további 15 útszakasz felülvizsgálata és átalakítása, felújítása szerepel az alábbiak szerint. Az Újlipótvárosi Mobilitási terv egyik legfontosabb célkitűzésében, a járdák felszabadítása, ezzel a gyalogos közlekedés kényelmének és biztonságának növelése újabb hatalmas lépést tehetünk előre.

- Kresz Géza utca (Katona József utca – Radnóti Miklós utca);
- Tátra utca (Szent István körút – Katona József utca);
- Tátra utca (Katona József utca – Raoul Wallenberg utca);
- Tátra utca (Raoul Wallenberg utca – Radnóti Miklós utca);
- Tátra utca (Radnóti Miklós utca – Balzac utca);
- Tátra utca (Balzac utca – Csanády utca);
- Katona József utca (Kresz Géza utca – Váci út);
- Raoul Wallenberg utca (Tátra utca – Pannónia utca);
- Balzac utca (Pozsonyi út – Hollán Ernő utca);
- Balzac utca (Hollán Ernő utca – Tátra utca);
- Balzac utca (Tátra utca – Pannónia utca);
- Balzac utca (Pannónia utca – Hegedűs Gyula utca);
- Balzac utca (Hegedűs Gyula utca – Visegrádi utca);
- Balzac utca (Visegrádi utca – Kresz Géza utca);
- Balzac utca (Kresz Géza utca – Váci út).

### 3. Akcióterület – Forgalmcsillapítás fizikai eszközök és egyéb forgalomtechnikai eszközök alkalmazásával

Az elmúlt ciklusban a teljes városrészben bevezettük a maximális 30 km/h-s sebességkorlátozást – ez alól csak a Kárpát utca Dráva utca és Thurzó utca közötti szakasza a kivétel, ahol a megengedett maximális sebesség 50 km/h.

A forgalomszámlálás adatai is rávilágítottak, hogy a forgalmcsillapított övezetek, a közösségi közlekedéssel érintett útvonalon bevezetett vonali sebesség korlátozások, valamint az épített sebesség csökkentő küszöbök és csomóponti kiemelések mind csökkentik a városrészben közlekedő gépjárművek számát és sebességét. Ezen felül biztosítják a lakók számára az élhetőbb környezetet és támogatják a kerékpáros és gyalogos közlekedést is. Folytatni szükséges a forgalmcsillapítást támogató beruházásokat, kialakításokat.

Jó példák lehetnek a tömegközlekedési útvonalat érintő teljes csomóponti kiemelések, melyeket a Radnóti Miklós utca – Pannónia utca és a Radnóti Miklós utca – Hegedűs Gyula utca csomópontokban alakítottunk ki.



További új megoldást alkalmaztunk a korábbi években már többször vizsgált Gogol utca – Pannónia utca és Gogol utca – Hegedűs Gyula utcai csomópontokban, ahol a keresztezések előtt forgalmcsillapító párnákat helyeztünk ki.



Mindkét megoldást a 2024. év második felében alkalmaztuk először, és azokkal kapcsolatban jó tapasztalataink vannak. Amennyiben egy éves használatot követően is beválnak, úgy ezeknek az alkalmazásával tovább tudjuk bővíteni a

forgalomcsillapítási eszköztárunkat, ezért a 2025. évben továbbra is tapasztalatot gyűjtünk a megoldásokról.

A 2024. évben elvégzett forgalomszámlálás megmutatta azt is, hogy az előző ciklusban elvégzett beavatkozások miatt a forgalom átrendeződött, egyes útszakaszon nőtt a forgalom nagysága, de a hozzá tartozó átmenőforgalom aránya nem emelkedett. Ilyen végpontok a Pannónia utca, Katona József utca és a Gogol utca mindkét vége.

A Pannónia utca viszonylatában elmondható, hogy nőtt az összforgalom (+10%) és hozzá tartozóan az átmenő forgalom aránya is (+6%). A forgalom növekedésének fő oka, hogy a Pannónia utca - Dráva utca csomópontban ennyivel nőtt a forgalom. A Pannónia utca esetében a közösségi közlekedés miatt a forgalomcsillapítási eszközök telepítése korlátozott, illetve az utcák irányultságát sem lehet megváltoztatni a jelenlegi rendszerben. Javasolt lehet a fent részletezett csomóponti kiemelések alkalmazásának vizsgálata. Ezen felül a gyalogátkelőhelyek kijelölése is hozzájárul a forgalomcsillapításhoz, a fentiekben kifejtettek szerint a 2025. évben a Pannónia utca - Balzac utca csomópontban tervezzük egy új gyalogátkelőhely kialakítását.

Az átmenő forgalom szempontjából két hálózati sajátosságból fakadó, de a területet alapvetően nem érintő átmenő forgalmi folyosó tapasztalható. Az egyik a Szent István körút közvetett balosa a Honvéd utca irányába, amelynek forgalma a Hegedűs Gyula utca - Vígsház utca - Pannónia utca útvonalon bonyolódik le.

A másik hasonló útvonal a Tátra utca - Katona József utca - Újpesti rakpart, mivel ez biztosítja a Szent István körút és a pesti oldali felső- és alsó rakparttal a kapcsolatot a Margit híd irányában.

Ennél a két útvonalnál nem szükséges és nem is lehetséges egyéb forgalomcsillapító eszközök alkalmazása.

Ezen felül jelentős forgalmat generál és egyértelmű menekülőút a Kárpát utca - Gogol utca (Bessenyei utca) viszonylat, amely a Dráva utcánál kialakuló Carl Lutz rakpart (alsó rakpart) torlódását kerüli el. A Kárpát utca forgalomtechnikai szűkítése egyfajta optikai csillapítást érhet el, de fizikai eszközök nélkül érdemi változás nem várható. Az itt közlekedő nagy átmenőforgalom csaknem 380 méter hosszon terheli a terület forgalmát és viszonylag hamar elhagyja azt. A Kárpát utca tömegközlekedés által használt útvonal, így itt is a Pannónia utcánál tárgyalt csomóponti kiemelések vizsgálata jöhet szóba. Ezen felül a gyalogátkelőhelyek kijelölése is egyfajta forgalomcsillapítást jelent, a fentiekben kifejtettek szerint a 2025. évben a Kárpát utca - Gogol utca csomópontban tervezzük egy új gyalogátkelőhely kialakítását.

Elmondható még, hogy a Victor Hugo utca is alapvető belépési pont a városrészbe. A Váci utat köti össze Pozsonyi úttal, a városrészt nagyjából felezi és fontos haránt kapcsolatot biztosít a belső forgalom számára kiemelten fontos két gerinc gyűjtőút a Pannónia utca és a Hegedűs Gyula utca között. A Victor Hugo utca tömegközlekedés által használt útvonal, így itt is a fentiekben tárgyalt csomóponti kiemelések vizsgálata jöhet szóba.

További forgalomcsillapítási lehetőséget jelent és az átmenő forgalmat csökkenti: A Pozsonyi út egyirányúsítása a Victor Hugo utca az Ipoly utca között, északi irányba, mely a Pozsonyi út részleges észak-déli kapcsolatát csökkenti.

A Pannónia utca körüli torkolatnak átalakítása, annak érdekében, hogy az egyenesen menő sávot csak a közösségi közlekedésben résztvevő járművek és kerékpárok vehessék igénybe. A Hegedűs Gyula utca esetében a Szemere utcai irányból a behajtás megtiltása – itt is kivételt jelentenek közösségi közlekedésben résztvevő járművek és a kerékpárok.

#### 4. Akcióterület – Lakossági várakozási hozzájárulások rendszerének felülvizsgálata, a kiadási feltételek módosítása

##### Smart parkolás

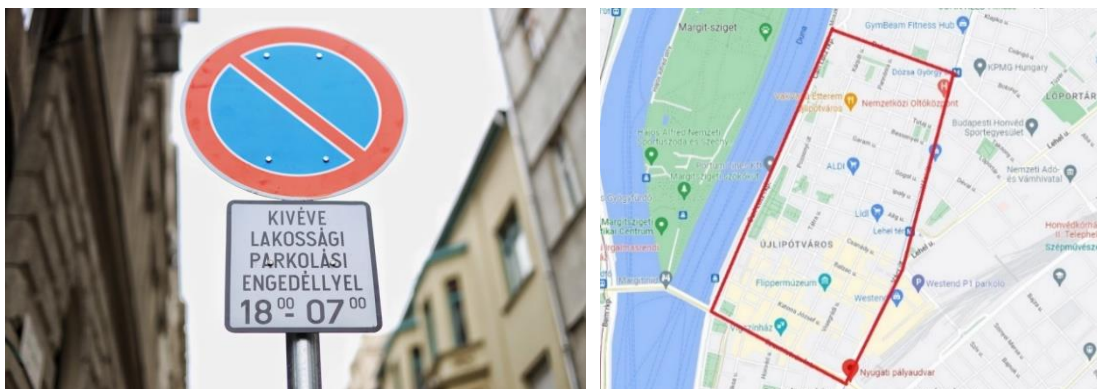
A Smart parkolás fejlesztését 750 közterületi parkolóhelyen szenzorok telepítésével valósítottuk meg 2022-ben, mely kapcsolódik a Szent István parknál meglévő 100 érzékelős rendszerhez. A fejlesztés helyszíne a Pozsonyi út, a Victor Hugo utca, a Tátra utca és a Szent István körút által határolt terület.

A parkolóhelyekre telepített szenzorok segítségével elérhetővé váltak a parkolóhelyek foglaltsági adatai, melyek bárki számára nyilvánosan megtekinthetők. Az autósoknak egy ingyenes alkalmazás ad valós idejű információt a szabad parkolóhelyekről. A tapasztalatok alapján az alkalmazást használók átlagosan 60%-kal kevesebb időt töltenek a parkolással (parkolásonként 10 perc) és 62%-kal közelebb tudnak megállni az úticéljukhoz. Az okos parkolás a meglévő helyek kihasználtságának optimalizálása mellett növeli a parkolás üzemeltetés hatékonyságát, csökkenti az utazási időt és ennek köszönhetően 22,5 tonnával csökkent a károsanyag-kibocsátás.

A mobilitási terv időszaka alatt a költséghatékonysági szempontok szem előtt tartásával vizsgáljuk a smart parkolási rendszerrel kapcsolatos lehetőségeinket.

##### Kizárólagos lakossági parkolóhelyek kijelölése

A kizárólagos lakossági parkolóhelyek létrehozásának célja, hogy segítse a XIII. kerületi lakosokat abban, hogy lakókörnyezetükben parkolóhelyet találjanak. A Szent István körút – Nyugati tér – Váci út – Lehel tér – Lehel utca – Dévai utca – Váci út – Dráva utca – Újpesti rakpart által határolt területen megvizsgáltuk a kizárólagos lakossági parkolóhelyek kijelölésének lehetőségét. A vizsgálat alapján az érintett területen lévő közterületi parkolóhelyek 30 %-át jelöltük ki 2022-ben kizárólagos lakossági parkolóhely céljára. Ezeket a kijelölt parkolóhelyeket este 18 órától reggel 7 óráig csak lakossági várakozási hozzájárulással lehet parkolni. Az eltelt közel három évben a bevezetett rendszer jól vizsgázott, nagyban hozzájárult a helyi lakók parkolási problémáinak javításához.



### Lakossági várakozási hozzájárulások rendszerének felülvizsgálata

Újlipótvárosban 2024. folyamán összesen 9.308 érvényes lakossági várakozási hozzájárulást adtunk ki (Lakásonként első: 8.911 db-ot, másodikat: 397 db-ot, harmadik és negyedik engedélyt nem adtunk ki; 2020-ban ehhez képest 9.295 db első és összesen 1.319 db második-harmadik-negyedik engedély volt kiadva).

Motorizált világunkban a kerületben élők és az ide érkezők is egyre nagyobb számban használnak gépjárművet. A fizetős parkolás bevezetése is azért történt meg mindenhol a fővárosban és más nagyvárosokban is, mert ez egy forgalomszabályozó eszköz, ezzel próbáljuk meg csökkenteni az érkező forgalmat. A klímaváltozással jelentkező új kihívásokra reagálnia kell az önkormányzatoknak is. Egyre nagyobb igény van még az autósok körében is arra, hogy közterületeinket ne csak az autók tárolására és közlekedésére használjuk, hanem alakítsunk ki szélesebb járdákat, zöldsávokat. Az autók helyett az embereknek adjuk vissza a közterületeket. Az Önkormányzatnak ezeket az igényeket is meg kell hallania, de emellett az autósok érdekeit is szem előtt kell tartania és a közterületek használatában a különböző igények között egyensúlyt kell biztosítania.

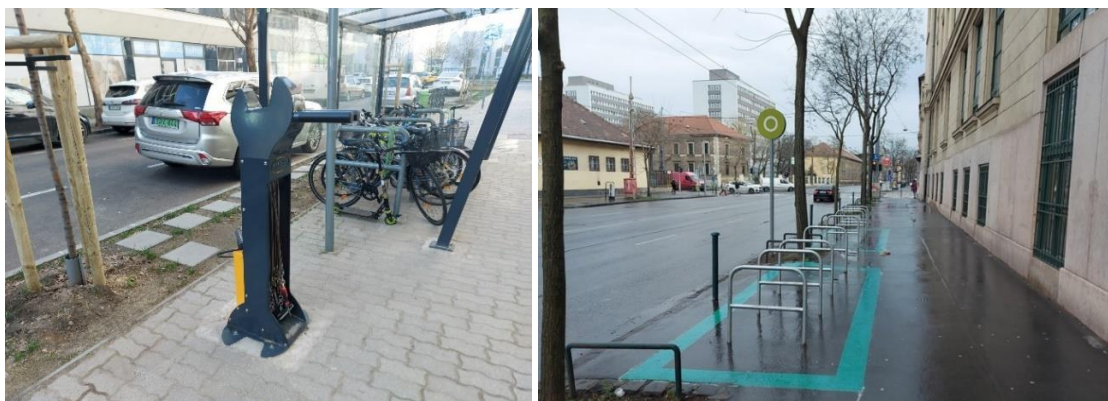
A parkolási engedélykiadás rendszerében a 2024. december 10-én hatályba lépett koncepcionális módosítás összhangban van környezet és egészségtudatos városüzemeltetői gondolkodásunkkal. A közterületi parkolóhelyek túlterheltségének csökkentése érdekében a módosítás egyik eleme annak ösztönzése, hogy az újonnan épülő lakóingatlanok esetében a lakók a gépjárműveket a házakhoz tartozó garázsokba helyezték el a közterületek helyett. Ennek érdekében az ingyenes közterületi parkolási lehetőség megszüntetéséről határozott az Önkormányzat. A szabályozás a fővárosban nem egyedülálló, több másik kerülethez hasonlóan, a közterületi parkolási igény magas mértéke kerületünkben is indokolja, hogy éljünk a főváros által biztosított forgalomszabályozási lehetőséggel.

A módosítás részeként – a közterületi parkolóhelyek átgondoltabb használatának ösztönzése és a közterületek járműtárolás alóli felszabadítása érdekében – felülvizsgáltuk a lakossági hozzájárulások kiadásának teljes rendszerét és díjtételeit. A XIII. kerületben a fővárosi parkolási rendelet hatályba lépése óta eltelt 14 évben az Önkormányzat az első engedélyekre vonatkozóan 100 %-os kedvezményt biztosított. A motorizáció dinamikus változása, a közterületekkel kapcsolatos lakossági és egészségvédelmi igények változása ennek átgondolását indukálta. A felülvizsgálat keretében a lakásonként első engedély a díjkötelessé vált. A nem új építésű ingatlanokban élők által kiváltható első engedély díja 15.000 – 30.000 Ft között alakul.

Várakozásaink szerint a módosítás a 2025. évtől csökkenti a közterületi parkolók telítettségét és tovább fogja javítani a helyi lakosság parkolási lehetőségeit.

### **5. Akcióterület – Kerékpáros és alternatív mikromobilitási közlekedési eszközök infrastruktúrájának fejlesztése**

Az elmúlt időszakban közel 200 kerékpártámaszt helyeztünk ki, több mint 100 mikromobilitási pontot jelöltünk ki, 12 egyirányú útszakaszon vezettünk be kétirányú kerékpárforgalmat a városrészben. A kerékpárosok között népszerű újtásként 3 helyszínen közterületi kerékpárpumpát, 2 helyszínen kerékpáros szervízpontot, míg egy helyszínen fedett kerékpártárolót helyeztünk ki.



A következő ciklus folyamán folytatni szükséges az infrastruktúra fejlesztést szoros együttműködésben a kerékpáros szervezetekkel. Fejlesztési irányként zárható „kerékpárboxok” közterületi kihelyezését és azok üzemeltetését tervezzük a ciklus során megvalósítani.



## 6. Akcióterület - Az utcák humanizálása és zöldítése

Az elmúlt időszakban a közúti beruházások során az utcák humanizálása, fásítása, zöldítése kiemelt feladat volt. A lakosság részéről nagy az igény minél több zöldterület létrehozására, ami teljesen érthető elvárás, különösen a város kiemelkedően beépített részén. Önkormányzatunk törekvése régóta az, hogy ezen a téren az adottságok figyelembe vételével a legnagyobb arányú zöldítést valósíthassuk meg. Ilyen beruházást valósítottunk meg a Katona József utca és Radnóti Miklós utca felújítása során, mindkét utca esetében faültetéssel és zöldkazetták létesítésével. Ezen kívül a Tatra utca Csanády utca - Victor Hugo utca közötti szakaszán végzett felújítás során is történt zöldítés. A Csanády utca 2023-ban megvalósult felújítása keretében az utca zöldítése és a városrész zöldhálózati elemeinek gyarapítása kiemelt cél volt, melynek eredményeként az utcában a zöldterületi arány 7,5 százalékra emelkedett, a burkolt terület nagysága 8094 négyzetméterről 7726 négyzetméterre csökkent. Ebben az utcában 8 egyedi futtató árnyékoló és 29 planténer is a helyszínre került.

A Tutaj utca Pannónia utca – Hegedűs Gyula utca közötti szakaszának megújításakor a zöldfelületek létrehozása mellett új gyalogátkelőhelyet is létesítettünk, valamint elvégeztük az utca egyirányúsítását. Mindeközben a Hegedűs Gyula utca nyugati oldalán virágládákat helyeztünk ki a Victor Hugo utcától északra eső szakaszon, így kihasználva a forgalomtól elzárt területet.

Jelentős zöldítés történt az Újlipótvárosban a Thurzó park átadásával, melynek során egy korábbi parkoló helyén csaknem 5000 négyzetméteres parkot alakítottunk ki. A park létesítése a forgalom csillapításához közvetetten hozzájárulhat a parkoló megszüntetése és helyette zöld funkció kialakításával, melynek során 1800 négyzetméternyi gyepfelülettel és 77 fával gyarapodott Újlipótváros zöldterületi ellátottsága.



Továbbra is kiemelt feladatként jelenik meg az Újlipótváros Mobilitási Terv 2.0 feladatai között az utcák humanizálása és zöldítése. Az egyéb közúti beruházási és felújítási feladatok tervezése során vizsgálni szükséges a lehetséges a további fásításra és zöldítésre alkalmas utcaszakaszokat is. Ilyen célterület lehet a Gogol utca, melynek forgalmi felülvizsgálatát követően lehetőség nyílik a humanizálásra.

A 2026 – 2029. közötti időszakban a Tátra utca Szent István körút és Csanády utca közötti szakaszain az útfelújítás és járdafelszabadítási akció lehetőséget biztosít egy újabb összefüggő humanizált utcaszakasz létrehozására. A zöldfelületi arány növelése, új zöldterületek kialakítása és fák ültetése szerepel a felújítási terveink között.

A 2026 – 2029. közötti időszakban vizsgáljuk a Balzac utca Visegrádi utca – Hollán Ernő utca közötti szakaszán a forgalmi rend felülvizsgálatának, a járdák felszabadításának és az utca humanizálásának lehetőségét.

Budapest, 2025. január 15.