Tervszám		10CM23/mod
		HATÁS ELEMZÉSI DOKUMENTÁCIÓ

Rákospatak utca | Ilosvai Selymes tér környékének forgalmi rendje

Budapest, 14. kerület -Zugló, Rákospatak utca (Czobor utca - Gervay utca között)

Autómentes időszak tapasztalatai 2025. július-szeptember között

Megrendelő	Budapest Főváros XIV. Kerület Zugló Önkormányzata 1145 Budapest, Pétervárad u. 2.	
Tervezők:	Kovács Virág Zita e.v. MSc. építőmérnök, urbanista KÉ-K 03-01397	készült: 2025.11.30. - 2026.03.11. lezárva: 2026.04.28.

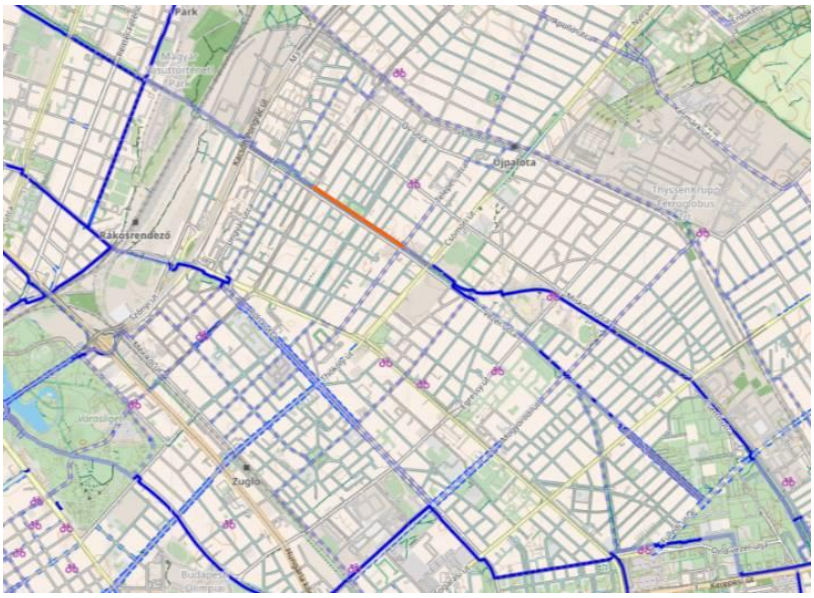
Tartalomjegyzék

1. Előzmények 2
2. Autómentes időszak megvalósítása 4
2.1. Forgalomtechnikai kialakítás 4
2.2. Közösségi rendezvények 6
3. Az ideiglenes forgalmi rend tapasztalatai 2025-ben 7
3.1. Kezelői és üzemeltetői tapasztalatok 7
3.2. Használói élmények 8
3.3. Kerékpárforgalmi jellemzők a Rákos-patak mentén 8
3.4. Forgalmi hatáselemzés 10
4. Konklúziók és javaslatok 12
4.1. Autómentesítés 2026 14
4.2. Növényládák és terelő elemek 14
Függelék – forgalmi adatok 16

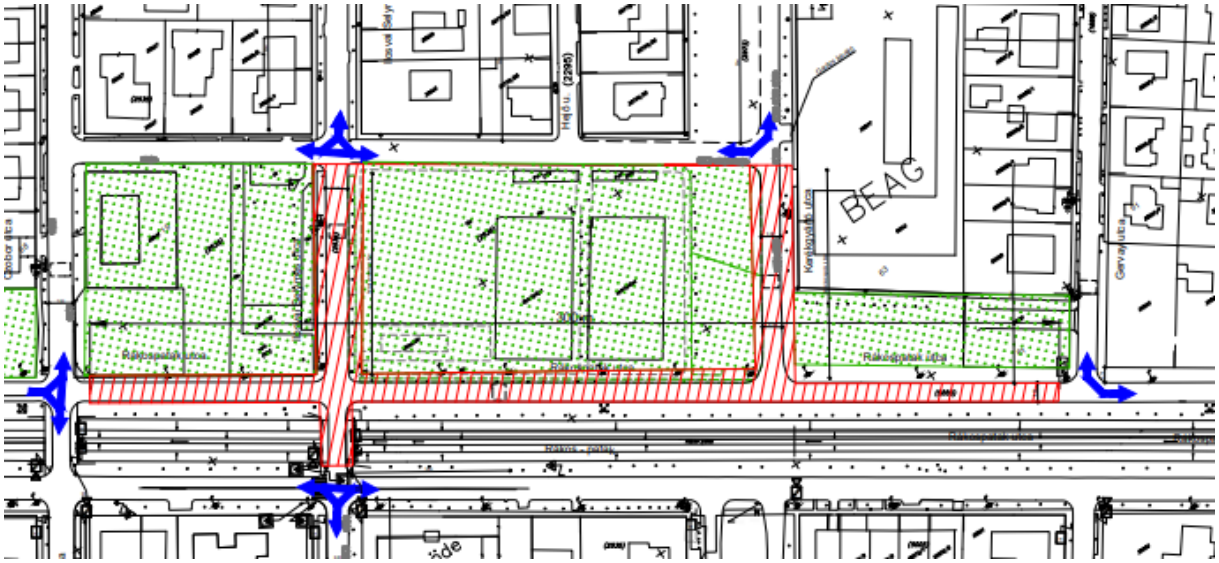
1. Előzmények

Jelen elemzés az Ilosvai Selymes tér és közvetlen környezetének ideiglenes forgalmi rendjére vonatkozik. A XIV. kerületi önkormányzat első ízben 2023. május 25-én hozott döntése alapján a területen „autómentes övezet” kijelölése történt annak érdekében, hogy a Rákos-patak menti zöldfelületek gyalogos és kerékpáros megközelíthetősége, valamint közösségi használata javuljon. A 2024. év során döntés született a forgalmi rend végleges kialakításának előkészítéséről. Ennek részeként 2025-ben egy három hónapos időtartamú próbaidőszak keretében ismét ideiglenes forgalmi rend került bevezetésre, amelynek tapasztalatai alapul szolgálnak a későbbi véglegesítéshez. A javasolt kialakítás szerint a Czobor utcai híd gépjárműforgalom számára továbbra is átjárható maradna, míg az Ilosvai Selymes tér határoló útjai – a térrel együtt – autómentes területként működik. Amennyiben a 2025. évi próbaidőszak tapasztalatai kedvezőek, a terület autómentes használata 2026-tól akár korábbi időpontban, illetve egész éves jelleggel is bevezethetővé válhat.

Pontos területi lehatárolás:
Rákospatak utca a Czobor utca és a Gervay utca között, az Ilosvai Selymes tér, és annak határoló útjai oly módon, hogy a lakóingatlanok gépjárművel továbbra is megközelíthetők maradnak. Budapest, XIV. kerület - Ilosvai Selymes tér Rákospatak utca – Czobor utca – Gervay utca által határolt terület, beleértve 1 db hidat



1. *Ábra. Áttekintő térkép (OSM)*



2. Ábra. Ilosvai Selymes tér, funkcióábra

Az Ilosvai Selymes tér autómentes fejlesztése egy átfogó, hosszabb távú városfejlesztési koncepció részét képezi. A koncepció célja a Rákospatak utca teljes északi szakaszának – a Kacsóh Pongrác út és a Csömöri út közötti területnek – rekreációs jellegű közterületté történő fejlesztése. A program magában foglalja az Rákos-patak menti EuroVelo 14 nemzetközi kerékpáros útvonal ezen szakaszának komfortosabb tételét kapcsolódva a már kiépült szakaszokhoz, valamint a patak menti zöldfelületek rehabilitációját és minőségi fejlesztését.

Hosszabb távon a területen található Zugló kezelésében lévő zöld területek, a Főkert kezelésében lévő Ilosvai Selymes park, valamint az FCSM kezelésében lévő Rákospatak part egységes parkfejlesztése a cél, amelyre az Önkormányzat a “Komplex klímaadaptációs és közterület-megújítási program TOP-Plusz 4.1.3.-23” keretében szeretne pályázni.

(Amíg a zöldterület rekonstrukció tervezése zajlik, a jelölt kisebb területen tervezett forgalomtechnikai beavatkozásokat mobil elemekkel javasoljuk kialakítani, hogy azt a lakosság így szokja meg, a későbbiekben épített módon a szegélyek beszűkítése szükséges. Ez a megoldás teljes mértékben illeszkedik a Rákospatak menti EV14 kerékpárforgalmi főhálózati elem és kerékpáros túraútvonal korábban tervezett kialakításába.)

A park fejlesztésével elsősorban a tér élhetőségének javítását célozzák, azaz a használók rekreációs és szabadidős tevékenységének nagyobb és biztonságos teret adni, mindezt gépjárműforgalom csökkentésével, zöldfelületek növelésével és természetközeli megoldásokkal.

2. Autómentes időszak megvalósítása

2.1. Forgalomtechnikai kialakítás

A tervezett forgalomtechnikai kialakítás az **10CM23/mod, FT-1/mod3. forgalomtechnikai terv** alapján valósult meg. A tervet a **Budapest Közút Zrt. BPK/18481-2/2025 iktatószámon, FKH-11106 nyilvántartási számon, 2025.06.20-án** hagyta jóvá.

A forgalomtechnikai kialakítás **2025. június 24. és szeptember 30. között** került megvalósításra.

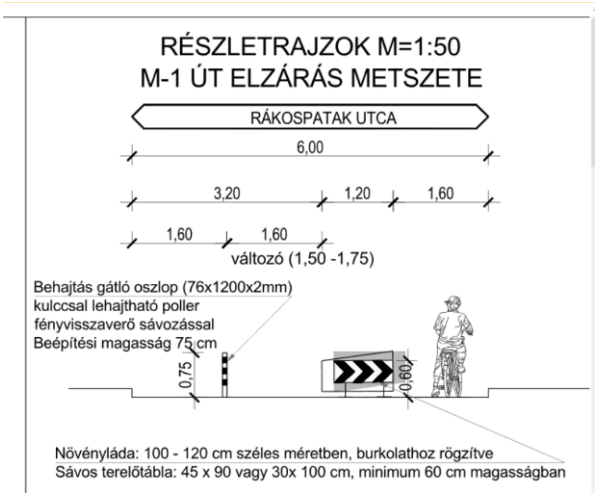
Kiindulási állapot: A terület Tempo 30 övezetbe tartozik, a Miskolci utca vonaláig. Az összes érintett utca kisforgalmú lakóutca 1000 Jármű/nap alatt forgalommal, a Miskolci utca ÁNF forgalma megközelíti a 2500 jármű/napot. A terezett autómenetes övezet jelzőlámpás csomópontot nem érint, átmenő forgalmat nem érint, a gépjármű forgalom a szomszédos lakóutcákon kényelmesen el tud haladni.

A 2023 nyarán szerzett tapasztalatok alapján 2025 nyarán ismét autómentes övezet került kialakításra. A forgalmi rend szerint a **Czobor utcai híd gépjárműforgalom számára átjárható maradt**, míg az **Ilosvai Selymes tér határoló útjai – a híd kivételével – autómentessé váltak**. A korábban kihelyezett jelzőtábla-oszlopok a helyszínen maradtak, így azok a kialakítás során ismételten felhasználhatók voltak.

Tervezett funkció: *gyalogos- és kerékpáros övezet*. A gépjárművel való behajtást növényládák vagy beton terelő elemek akadályozzák meg, melyet le kell rögzíteni. Parkolás a területen belül alapvetően nem engedélyezett. Mivel az autómentes területen belül nincsenek lakóingatlanok, a hulladék szállítás megoldhatóak másik útvonalon, de a katasztrófavédelem és rendezvények esetén rakodás céljából a behajtását az előzetes önkormányzati egyeztetés alapján kulcsos, leghajtható pollerrel kell biztosítani. Az utcabútorokat és egyéb grafikai elemeket a Zuglói Önkormányzat közösségi és civil összefogással valósította meg.

Tervezett jelzések: A forgalomtechnikai helyszínrajzon jelölt módon az alábbi jelzőtáblákkal alakították ki az autómentes övezetet kialakítani, és jelezték a behajtási, kanyarodási irányokat az <u>érintett öt csomópontban.</u>





A közútkezelői jóváhagyás feltételeként az alábbi kiegészítések kerültek előírásra:
– A pollereken **3 db, legalább 10 cm széles, körbefutó fehér fényvisszaverő vízszintes csíkot** kell elhelyezni. A csíkokat **egymástól 10–20 cm távolságra, egyenletes elosztásban** szükséges kialakítani.









3. Fotók (Jansik Péter)



A tér használatának támogatása érdekében 2024-ben „metrópad” típusú utcabútorok kerültek kihelyezésre a zöldfelületen. 2025-ben a közösségi használat erősítése céljából raklapból készült nyugágyak is elhelyezésre kerültek a park területén.

2.2. Közösségi rendezvények

A tér használatának aktivizálása érdekében a nyári időszakban több közösségi program került megszervezésre, melyről az önkormányzat saját kommunikációs felületein és helyi facebook-csoportban lehetett információt szerezni. *Ezekről külön részletes beszámolót készít az önkormányzat Társadalomfejlesztési Főosztálya.*

2025. június 28-án került sor az Ilosvai Selymes tér **nyitóeseményére**, amelyen különböző közösségi és szabadidős programok várták a látogatókat. Az úgynevezett **„Ilosvai csütörtökök”** programsorozat keretében **augusztus utolsó két hetében, valamint szeptember csütörtök délutánjain** ingyenes közösségi események zajlottak. A programsorozat zárására **2025. szeptember 30-án** került sor ünnepi rendezvény keretében.

3. Az ideiglenes forgalmi rend tapasztalatai 2025-ben

A tesztidőszak lezárását követően **2025. októberben** a területen **visszaállításra került az eredeti forgalmi rend**. A tapasztalatok szakmai értékelésére **2025. november 20-án** került sor, amikor az érintett szakmai szervezetek és intézmények képviselői konzultáció keretében áttekintették a próbaidőszak eredményeit.

A **2023. évi tapasztalatokhoz képest** a 2025-ös időszakban **kevesebb közlekedési fennakadás jelentkezett**, és a környéken élők körében **nagyobb volt az intézkedés elfogadottsága**. Ehhez jelentős mértékben hozzájárultak a tér használatát erősítő, rendszeresen megszervezett **közösségi programok**.

3.1. Kezelői és üzemeltetői tapasztalatok

A tapasztalatok összegyűjtése az érintett szervezetek és intézmények képviselőivel készített **interjúk és szakmai egyeztetés** keretében történt. A megkérdezettek között szerepeltek:

- a **forgalomtechnikai kivitelező és karbantartó,**
- a **városüzemeltetési szervezet**,
- a **parkfenntartó / zöldfelület-kezelő**,
- az **önkormányzat illetékes szakmai képviselői**,
- a **közterület-felügyelet / rendészet**,
- valamint a **Budapest Közút Zrt.** mint közútkezelő képviselői.

Az érintett szervezetekkel és a helyszíni tapasztalatok alapján az alábbi főbb megállapítások fogalmazhatók meg:

- A forgalomtechnikai **táblázás egyértelmű volt**, és a korábbi időszakhoz képest **csökkent az illegális gépjármű-behajtások száma**. Ugyanakkor problémát jelentett a **zöldfelületen történő áthajtás**, valamint egyes **növényládák megrongálása**.
- A zöldfelület védelme érdekében **fizikai forgalomkorlátozó elemek**, például **betonelemek vagy nagy méretű terméskövek** elhelyezése indokolt, mivel időnként gépjárművek hajtanak fel a füves területre.
- A **lenyitható polleres megoldás** hosszú távon is megfelelő megoldást jelent a **közszolgáltatók (pl. karbantartás, üzemeltetés, mentés)** számára szükséges időszakos behajtások biztosítására.
- Az autómentes időszak alatt a **közútkezelőhöz hivatalos panasz nem érkezett**.
- A **Rákospatak utcában egy szabálytalanul tárolt autóbusz** problémát jelentett; a **3,5 tonna feletti járművek közterületi tárolása nem megengedett**, ezért hatósági intézkedés indokolt.
- Az önkormányzathoz **csak kevés tényleges lakossági panasz** érkezett. Egy alkalommal a mentőszolgálat nehézséget jelzett a játszótér megközelítése kapcsán; a helyzet végül megoldódott, mivel az Ilosvai Selymes tér utcai oldaláról a játszótér gépjárművel rövid távolságon belül elérhető. Ennek ellenére fontos a **közszolgáltatók előzetes tájékoztatása** a forgalmi rendről.
- A **hulladékkezelés és a takarítás rendszeressége**, valamint a **park fenntartásának folyamatos biztosítása** fontos a terület állapotának megőrzése és a lakossági elfogadottság növelése érdekében.
- Indokolt a **fasor pótlása, kiegészítése és rendszeres gondozása**.
- Az ideiglenesen kihelyezett **utcabútorok elhasználódtak**, ezért tartós kivitelű eszközök beszerzése javasolt. A tapasztalatok szerint a **napozóágyak és pihenőbútorok népszerűek voltak a használók körében**.

Parkolási konfliktusok:

- Az **Ilosvai téren a parkolás** az északi oldalon okozott problémát, mivel a játszótérre érkező gépjárművek gyakran a lakóházak bejárata elé álltak. Ennek kezelése érdekében indokolt a parkolóhelyek kijelölése az utca park felőli oldalán, és a lakóépületek előtti szakaszon a várakozás megtiltása.
- A **Kerékgyártó utcában** szintén jelentkeztek kihajtási és parkolási nehézségek, azonban ezen a helyszínen nem célszerű zsákutca kialakítása.
- A **Szentes utca** egyirányúsításának igényét a kezelővel és az önkormányzattal közösen megvizsgáltuk, várható többletforgalom és a többletparkolás hátrányai jelentősebbek, mint az egyirányúsítás forgalomcsökkenető hatása, így nem tartjuk indokoltnak, ezért a javaslatot az egyeztetésen jelenlévőkkel közösen elvettük. Szentes utca egyirányúsítása nem egyértelműen hasznos a teljes szomszédsági forgalmi probléma megoldására. Javasolt a teljes szomszédsági forgalom vizsgálatára bízni a javaslattételt.

3.2. Használói élmények

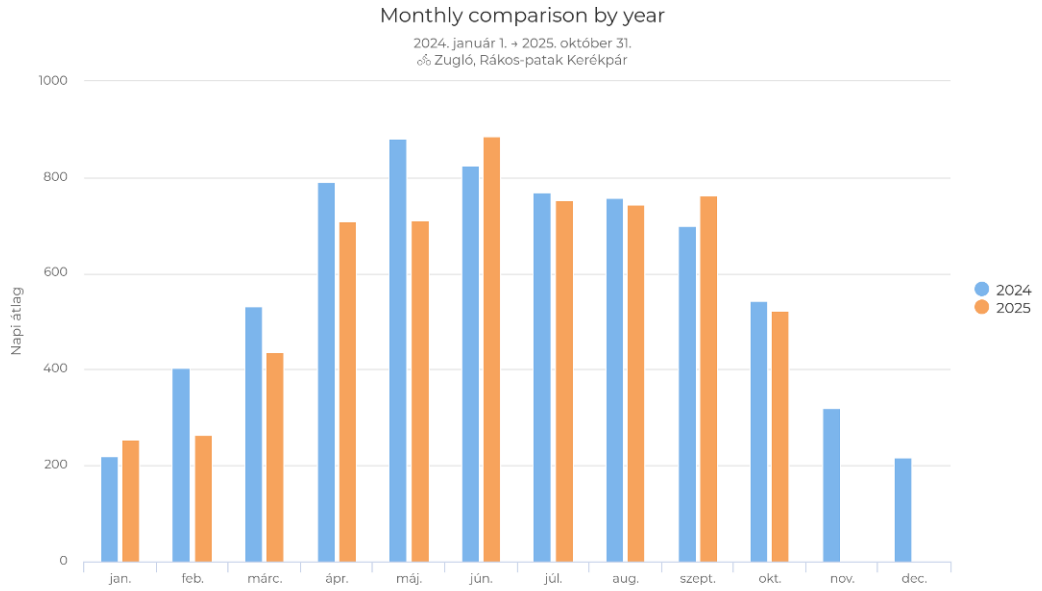
Az Ilosvai Selymes tér gyalogos- és kerékpáros zónájának kialakítása 2025-ben magasabb minőségű eszközökkel és rendezettebb téralakítással valósult meg, mint a 2023-as beavatkozás során. A tér a nyári időszakban rendszeres közösségi programoknak adott helyet, amelyekről folyamatos és közérthető lakossági tájékoztatás történt. A beérkezett lakossági visszajelzések összességében kedvezőek voltak. A forgalmi rend módosítása a mindennapi közlekedésben nem okozott jelentős fennakadást, és a kommunikáció egyértelműen, követhető módon történt. A tapasztalatok alapján a projekt társadalmi támogatottsága meghaladta az ellenzők számát.

A Zuglói Önkormányzat Társadalomfejlesztési Főosztálya a megnyitás alatti **terepi tapasztalatokról** és a megnyitással kapcsolatban megmutatkozó **lakossági attitűdökről** és igényekről ***külön összefoglaló dokumentumban számol be.***

3.3. Kerékpárforgalmi jellemzők a Rákos-patak mentén

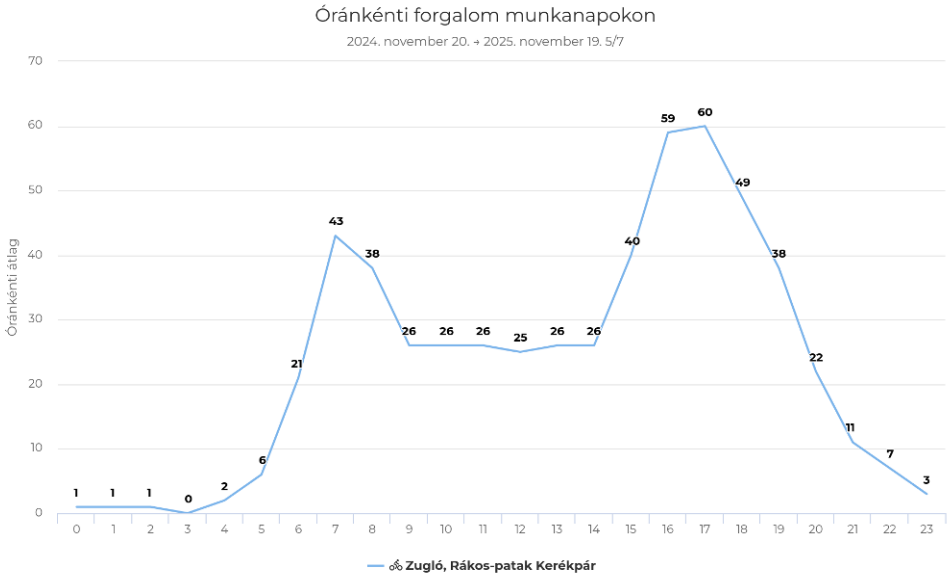
A kerékpárforgalom általános jellemzéséhez a Rákos-patak menti kerékpáros útvonalon működő automatikus számláló adatai kerültek felhasználásra. Zugló Önkormányzata 2023-ban az Egressy út térségében helyezte üzembe az Eco-Counter MULTI típusú kerékpárszámláló berendezést. A hurokdetektoros rendszer folyamatosan, órás bontásban rögzíti a gyalogos és kerékpáros forgalmi adatokat. A rendelkezésre álló adatsor alkalmas a terület egész éves használati mintázatának, valamint a szezonális forgalmi különbségeknek az értékelésére.

A 2024–2025. évi havi összesített adatok alapján a Rákos-patak mentén, a vizsgált szakasz közelében (1,8km távolságban a Rákospatak frekventált szakaszán) – ahol önálló kerékpárút és sétány került kiépítésre – átlagosan mintegy 750 kerékpár/nap kétirányú forgalom halad át. Ez jól jelzi a terület **kerékpáros közlekedési és rekreációs használatának jelenlegi jelentőségét**, valamint a **további infrastruktúra-fejlesztésekben rejlő potenciált**.



Csúcsóra meghatározása: A közeli állandó mérőhely egyéves munkanapi adatsora alapján a napi forgalom lefolyása jól kirajzolódik. A reggeli csúcsidőszak jellemzően 7:00–9:00 között alakul ki, amikor a forgalom megközelítőleg 40 kerékpár/óra. A délutáni csúcsidőszak 16:00–18:00 között jelentkezik, ekkor átlagosan mintegy 60 kerékpár/óra a forgalom.

Az ábra a kerékpárforgalom napon belüli eloszlását szemlélteti.



A részletes havi forgalmi adatok és azok grafikus ábrázolása Függelékben **található**.

3.4. Forgalmi hatáselemzés

Forgalomszámlálás készült a reggeli időszakban augusztusban, szeptemberben és októberben is. A vizsgálat a reggeli csúcsórák forgalmát rögzítette a környező utcákban és az érintett hidakon, hogy pontos képet adjon a terület közlekedési terheléséről.

Az önkormányzat által elvégzett rövid idejű forgalomszámlálás célja a forgalmi rend módosításának hatására bekövetkező **gépjárműforgalmi átrendeződés vizsgálata** volt. Hasonló mintavételes vizsgálat **2023-ban is történt**, a beavatkozás előtti és utáni állapot összehasonlíthatósága érdekében. A forgalmi rend változását követően javasolt a forgalom **rendszeres, visszatérő számlálása** a főbb csomópontokban, hogy az esetleges **forgalmi átrendeződés és a közlekedési szokások változása** nyomon követhető legyen. A vizsgálat során három kiválasztott helyszínen történt mérés.

Mérési helyszínek

- Istvánffy utca – Rákospatak utca csomópont (minden irány)
- Rákospatak utca folyópálya és Ilosvai utca – Rákospatak utca csomópont (híd térsége)
- Czobor utcai híd



Mérési módszer: A számlálás **folyópályás, kétirányú forgalmi megfigyeléssel** történt a **reggeli csúcsidőszakban**, 7:30–8:30 között. A mérések keddi, szerdai vagy csütörtöki napokon zajlottak, három különböző hónapban**.**

A rögzített adatok:

- gépjárművek száma,
- kerékpárok száma (ezen belül a rollerek száma)

Mérési időszak

A mérési terv és a mérési lapok előkészítése az önkormányzat közterület-felügyeleti munkatársai számára történt. A forgalomszámlálást az önkormányzat és a rendészet munkatársai végezték az Ilosvai tér környezetében a **leginkább konfliktusos reggeli csúcsidőszakban (7:30–8:30 között)**. A mérések az alábbi időszakokban történtek:

- **2025. augusztus utolsó hete (iskolakezdés előtti időszak)** – augusztus 28–29.
- **2025. szeptember utolsó hete (tanítási időszak)** – szeptember 24–25.
- **2025. október utolsó hete (az ideiglenes forgalmi rend megszüntetését követően)** – október 29–30.

Megállapítások a forgalom megfigyelése alapján

A gépjárműforgalom **októberi visszarendeződést** és kerékpáros forgalom jellemzőit vizsgáltuk a **reggeli csúcsórában végzett mintavételes forgalomszámlálás** alapján.

- A **Czobor utcai hídon** a lezárás időszakában a reggeli csúcsórában **augusztusban 88 jármű/óra**, **szeptemberben 127 jármű/óra** forgalom volt mérhető. **Októberben**,

amikor az Ilosvai híd ismét megnyílt a gépjárműforgalom számára, a forgalom **mintegy 40–60%-ban megoszlott** a Czobor utcai és az Ilosvai híd között.

- Az **Ilosvai hídon** a kerékpárforgalom a mérési időszakban **8–16 kerékpár/óra** között változott. Októberben, a híd újranyitását követően a **gépjárműforgalom 0-ról 56 jármű/órára emelkedett**, miközben a Czobor utcai hídon mintegy **38 jármű/óra volt**, meg kell jegyezni, hogy az Istvánffy hídon pedig **kb. 30 jármű/órával csökkent** a forgalom (ami szezonalitásból és átrendeződésből egyaránt adódik)
- A **Rákospatak utca északi oldalán** mért kerékpáros forgalom az autómentes időszakban **58 kerékpár/óra** volt. Ez **szeptemberben 44 kerékpár/órára**, **októberben 32 kerékpár/órára** csökkent, ami nagyságrendileg megfelel a Rákospatak menti kerékpárút más szakaszain mért reggeli csúcsórás értékeknek.
- A **vegyes forgalmú útszakaszokon** a kerékpáros közlekedés **8–12% arányt** képviselt a teljes forgalmon belül.
- Az **Istvánffy hídon** jelentős kerékpárforgalom halad a gépjárművekkel vegyesen. A nyári időszakban a reggeli csúcsórában **32 kerékpár/óra** mérhető **44 gépjármű/óra** forgalom mellett Tanítási időszakban a kerékpáros forgalom **12–20 kerékpár/óra** között alakult. A híd gépjárműforgalma **szeptemberben 79 jármű/óra**, míg **októberben 46 jármű/óra** volt, ami a forgalmi rend visszarendeződésével magyarázható.
- Megállapítható, hogy az Ilosvai híd „feleslegesen” visszaterhelődik kissé, ez a kapacitás a szomszédos hidakon kis kerülővel el tud haladni. Az Ilosvai híd és az iskola környezetének gépjárműforgalomtól történő tehermentesítése közlekedésbiztonsági szempontból kifejezetten kedvező.
- A **Rákospatak utca déli oldalán**, a gyalogátkelőhely térségében a kétirányú gépjárműforgalom a reggeli csúcsórában **augusztusban 404 jármű/óra**, **szeptemberben 637 jármű/óra**, **októberben 465 jármű/óra** volt.
- A **Rákospatak utca északi oldalán** az újranyitást követően mindössze **25 gépjármű/óra** forgalom jelent meg, amely elhanyagolható mértékű. Ez arra utal, hogy a korábbi átmenő forgalom más útvonalat választott. Ugyanakkor a **kerékpárforgalom viszonylag magas maradt**, **átlagosan 46 kerékpár/óra** értékkel.

Forgalmi hatások összefoglalva, nagyságrendileg érthetően kerekítve:

A Rákospatak utcán a jellegzetes Rákos-patak menti kerékpár forgalom jelenik meg. A nyári időszakban naponta megközelítőleg 800 kerékpáros halad át ezen a szakaszon, míg októberben valamennyivel kevesebb, ez az érték körülbelül 500 fő. A reggeli csúcsóra forgalma ennek megfelelően mintegy 40–50 kerékpáros megjelenését jelenti.

A forgalomszámlálás eredménye azt mutatta, hogy a lezárás időszakában az autóforgalom a Czobor utcai hídra terelődött át leginkább. A reggeli csúcsórában mintegy 130 gépjármű haladt át ezen az átkelőn. Októberre, amikor az Ilosvai tér mellett található híd ismét átjárhatóvá vált, a gépjárműforgalom fele-fele arányban oszlott meg a két híd között.

A Rákospatak utca gépjárműforgalma szintén szezonális ingadozást mutat, ugyanakkor az északi oldalon tartósan alacsony a forgalom. Az átjárhatóság helyreállítása után is mindössze körülbelül 30 gépjármű halad el a reggeli csúcsórában ezen az oldalon. Ezzel szemben a déli oldalon a reggeli csúcsidőszakban 500–600 gépjármű közlekedik.

A Függelékben látható ábrák a jellegzetes autó- és kerékpárforgalom nagyságát mutatják csúcsórai óraforgalom (jármű/óra) formájában.

4. Konklúziók és javaslatok

Kapcsolódó hálózati hatótényezők:

- Megállapítható, hogy a **Rákospatak utcában a Telepes utca és a Csömöri út közötti szakaszon kihelyezett „Behajtani tilos" jelzés**, azaz az új **buszforduló kialakításához kapcsolódó egyirányúsítás** mérsékelte az érintett útszakaszon az átmenő gépjárműforgalmat, és ezáltal a környező terület forgalmi viszonyait is befolyásolta – ennek fenntartása kívánatos.
- A **Rákosrendező** felől távlat közúti kapcsolatot is terveznek valahol a Miskolci utca vonalában; kívánatos lenne, ha ez nem terhelné a kerület lakóterületeit. Gyalogos és kerékpáros szempontból, viszont ha megépül egy komfortos átvezetés Angyalföld felé (és az ottani patak menti infrastruktúra is megújul), akkor a gyalogos és kerékpáros forgalom akár megtöbbszöröződhet itt.
- A későbbiekben a **Rákosrendező** térségében tervezett fejlesztések várhatóan jelentős mértékben módosítják majd a környéken megjelenő forgalmi terhelést. Emellett a parkolási zóna tervezett kiterjesztése hatással lesz a Rákospatak utcán tapasztalható parkolási igényekre. Ennek alapján azt javasoljuk, hogy a parkolási zóna bővítését megelőzően a teret ismét állandó gyalogos- és kerékpáros zónává alakítsák. Ennek megvalósításához szükséges lehet a környező utcák parkolási lehetőségeinek részleges korlátozása is, annak érdekében, hogy a belsőbb városrészekből érkező parkolóigény ne tevődjön át erre a területre.

Rövid távú beavatkozási javaslatok:

- A taktikai urbanisztikai elemek alkalmazásával két alkalommal is élénkült az Ilosvai park használata. A közösségi rendezvények és az ideiglenes térhasználati megoldások hozzájárultak a közterület aktívabb használatához, erősítették a helyi lakosság térhasználati igényét, valamint növelték az igényesebb, minőségi közterület-fejlesztés társadalmi elfogadottságát.
- A hosszú távú fejlesztési javaslatok szerint az első fázisban a jelenlegi forgalomtechnikai kialakítás fenntartása indokolt, kiegészítve a parkolóhelyek egyértelmű kijelölésével, valamint a Rákospatak utcán a parkolás tiltásával. (javasolt decembertől a "Megállni tilos" táblák kihelyezését a Budapest Közútnál a Rákospatak utcán
- A tér használhatósága és rendezettsége érdekében a növényládák állandó, beton, illetve burkolatba rögzített kivitelben szükségesek, a zöldfelületek sarkaira pedig cserjék és kisebb bokrok telepítése javasolt.
- Az Ilosvai tér központi részére tájépítészeti fejlesztést javaslunk: a hárommétereres gyalogos sétány megtartása mellett a fennmaradó területek felszabadíthatók, elbonthatók a jelenlegi burkolatok, és a tér utcabútorokkal, közösségi elemekkel újrarendezhető.
- Autómentes övezet kommunikációja: Protokoll kidolgozása szükséges, amely tartalmazza a Google Maps és Waze bejelentést, a közüzemi és hatósági tájékoztatást, valamint a BKK infó értesítését.

Középtávú javaslat:

A Rákospatak utca – Erzsébet királyné útja – Miskolci utca – Csömöri út által határolt terület jelenleg **30 km/h sebességkorlátozású övezet (Zóna 30)**. A területet határoló gyűjtőutakon **50 km/h a megengedett legnagyobb sebesség**. A lakóterület belső utcái jellemzően **kis forgalmú feltáró utak**, ahol elsősorban **lokális gyorshajtás**, valamint a **zöldfelületek szabálytalan parkolással történő igénybevétele** jelent problémát.
A hosszú távú fejlesztési irány a **szomszédsági közlekedés rendszerének felülvizsgálat**, amely magában foglalja:

- a **parkolási rend felülvizsgálatát és rendezését**,
- a **30 km/h sebességkorlátozás tényleges betartásának biztosítását**,
- a **csomópontok beláthatóságának javítását**,
- valamint a **gyalogos és kerékpáros közlekedés biztonságának növelését**.

“Gyerekbarát övezet” (Zuglói Tücsöktanya Óvoda + Patakparti Bölcsőde)

A korábbi, **2023-ban megfogalmazott javaslattal összhangban** indokolt az **Ilosvai Selymes utca óvoda és bölcsőde közötti szakaszának részleges sétálóövezetté alakítása**, a gyermekek biztonságos közlekedésének javítása érdekében. A tervező korábban már készített koncepciótervet az **Ilosvai utca bölcsőde és óvoda közötti szakaszának „iskolautca” jellegű átalakítására**; ennek megvalósíthatóságát külön projekt keretében célszerű ismételten megvizsgálni. Az intézményekkel 2026 februárában elindult egy egyeztetési folyamat. A **Rákospatak utcán található gyalogátkelőhely** a gyermekek szempontjából fokozott figyelmet igényel. A lehetséges forgalomtechnikai módosításokat ismételten megvizsgáltuk. A helyszínen a **jelzőtáblák és útburkolati jelek rendszere teljes körű**, ezért a közlekedésbiztonság javítása elsősorban a **30 km/h sebességkorlátozás betartatásán** múlik. Ennek ellenőrzésében a **közterület-felügyelet és a rendőrség** tud hatékonyan közreműködni, különösen a **sebességmérés**, valamint az **elsőbbségadási szabályok betartásának ellenőrzése** révén.

Kerületi iskolautca workshop összefoglalója: (2026. február 26)

A csoport több szempontból is különleges volt. A közös munkában egy óvoda és egy bölcsőde képviselői vettek részt, ráadásul a két intézmény azonos utcában található, főbejáratuk egymással szemben helyezkedik el az utca két oldalán. Gyakori, hogy a bölcsődébe járó gyerekek később a Tücsöktanya Óvodában folytatják, amikor elérik az óvodás kort.

A környezet alapvetően kertvárosias jellegű. Fákkal szegélyezett utcák, családi házak és a Rákos-patak közelsége teszi még hívogatóbbá a környéket. A legnagyobb probléma azonban az, hogy a környék parkolói fizetőssé váltak, miközben a két intézmény közvetlen környezetében továbbra is ingyenes a parkolás. Emiatt a környékbeli lakosok ide helyezik el autóikat, és gyakorlatilag teljesen teleparkolják az utcát. Ennek több következménye van:

- A bölcsődébe és óvodába érkező gyerekek szüleinek nehézséget okoz a megállás. Különösen a bölcsődében, de oviban is fontos, hogy az autóval érkező szülők rövid időre meg tudjanak állni, hiszen be kell kísérniük a kicsiket, átöltöztetni őket, majd átadni a gondozóknak. Azok tehát, akiknek valóban szükségük lenne rövid megállási lehetőségre, sokszor nem találnak helyet – ez pedig a szabálytalan megállások számának növekedéséhez vezet.
- A teleparkolt utca vizuális és közlekedési káoszt okoz. A reggeli időszakban sok autóval a lakók is útnak indulnak, ami még inkább fokozza a zsúfoltságot és a forgalmi konfliktusokat. Ez nemcsak stresszesebb környezetet eredményez, hanem növeli a balesetveszélyt és a légszennyezettséget is abban az időszakban, amikor a gyerekek érkeznek.

A két intézmény közös célja egy olyan reggeli környezet kialakítása, amely nyugodtabb, biztonságosabb és egészségesebb a gyermekek számára, figyelembe véve a különböző életkori sajátosságokat és az intézmények működésének eltérő igényeit.

4.1. Autómentesítés 2026

A tapasztalatok alapján javasolt az Ilosvai Selymes tér környezetében az autómentes forgalmi rend végleges kialakítása 2026-tól. A javasolt forgalmi rend a 2025 nyarán alkalmazott ideiglenes kialakítással megegyező módon kerülne bevezetésre, kiegészítve a parkolóhelyek egyértelmű kijelölésével, illetve tiltásával. A cél az átmenő gépjárműforgalom csökkentése, a gyalogos és kerékpáros közlekedés biztonságának növelése, valamint a zöldfelület védelme.

A 2025. december 28-án készült **FT-1/mod4 forgalomtechnikai helyszínrajz** tartalmazza a terület végleges forgalomtechnikai kialakítását.

A javasolt intézkedések tervezetten 2026. júniusától lépnének hatályba. **A terv a végleges behajtásgátló elemek elhelyezését – kőrakásokkal kiegészítve –, valamint a szükséges parkolóhelyek kijelölését és kialakítását tartalmazza.**

A Budapest Közút Forgalomtechnikai kezelői főosztállyal történt egyeztetés után a végleges forgalomtechnikai helyszínrajzra FKH-16093 ügyszámon, *2026.04.07-én BPK/11614-2/2026* iktatószámmal kapott Zugló Önkormányzata *forgalomtechnikai kezelői hozzájárulást.*

A kivitelezés megkezdése kizárólag a minden érintett által elfogadott, tulajdonosi- kezelői-üzemeltetői lehatárolásokat és feladatokat rögzítő TKÜ tervek birtokában lehetséges.

4.2. Növényládák és terelő elemek

Behajtás gátló eszközként a gyalogos- és kerékpáros övezet helyszínrajzon jelölt belépési pontjainál (a 2025-ben alkalmazott megoldáshoz hasonlóan a továbbiakban is) a gépjárművek behajtását megakadályozó növényládák (planténerek) vagy más tartós beton terelő elemek elhelyezése szükséges. A kerékpárforgalom elhaladása érdekében minimum 1,50 méter, de ajánlottan 1,75 m szabad közöket kell hagyni a terelő elemek és/vagy a szegélyek között. Minden egyes belépési ponton 2 db növényládát kell kihelyezni el a helyszínrajz szerinti kiosztásban. *A termék kiválasztása után az elrendezés méretezését pontosítani kell.*

Javasolt méret: 100 vagy 115 cm szélesség, négyzetes, vagy téglalap alakú a növény ültetési igénytől függően.

Növény ültetésre alkalmas planténer javasolt: 1,50 m - 1,75 m közökkel.

A forgalomtechnikai kezelő előírása szerint a terelő elemeken piros-fehér sávozott terelő tábla elhelyezése szükséges.

Terelőtábla mérete 45 x 90 vagy 30x 100 cm, minimum 60 cm magasságban.

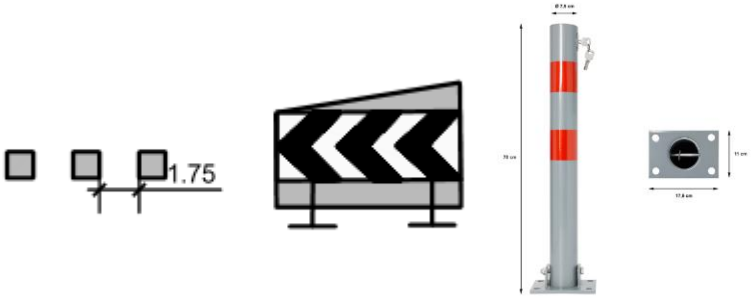
A 2025 évi tapasztalatok alapján a füves terület védelmére kőrakásokat javaslunk.

Javasolt termékek pl.

- VPI PLANTA, PLA-850; PLA-850 500 kg 850 l Szélesség 1150mm, Magasság 678-870mm; Alapterület négyzet alakú 1,15 x1,15m
- urbm, OBLONG, ObSm100 1000x 350×/450 mm (lábbal)




- Behajtás gátló pollerek (speciális járművek számára kulccsal nyitható)
- Sávos terelő táblák

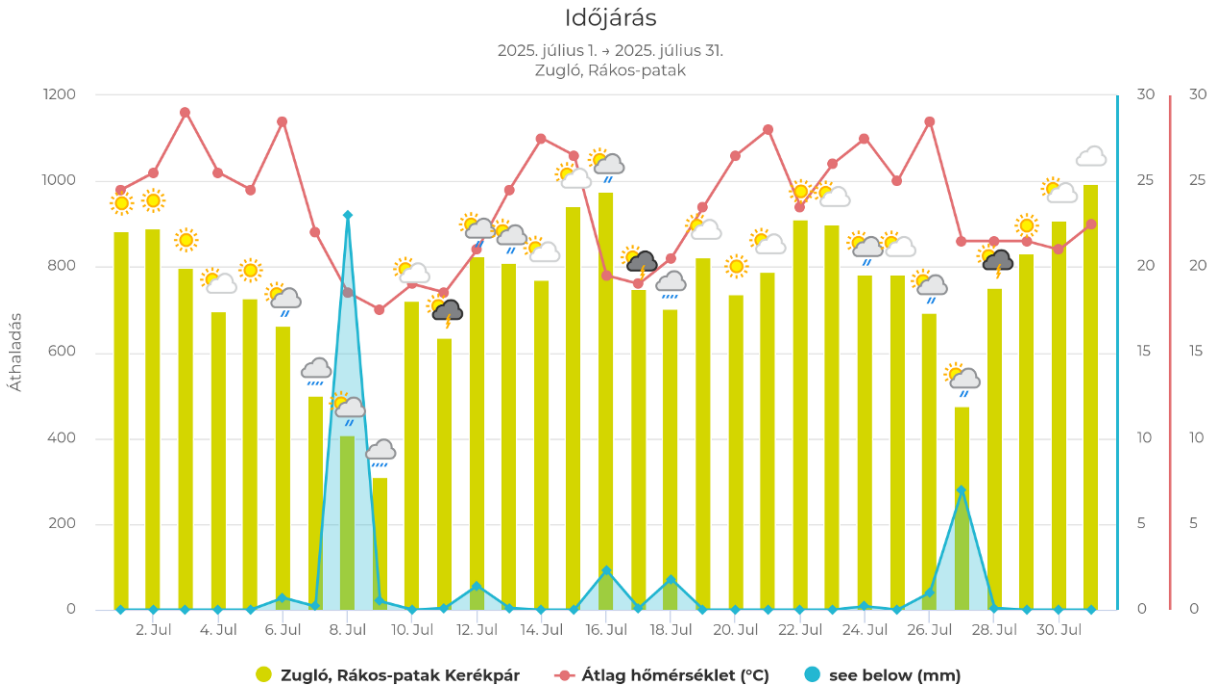


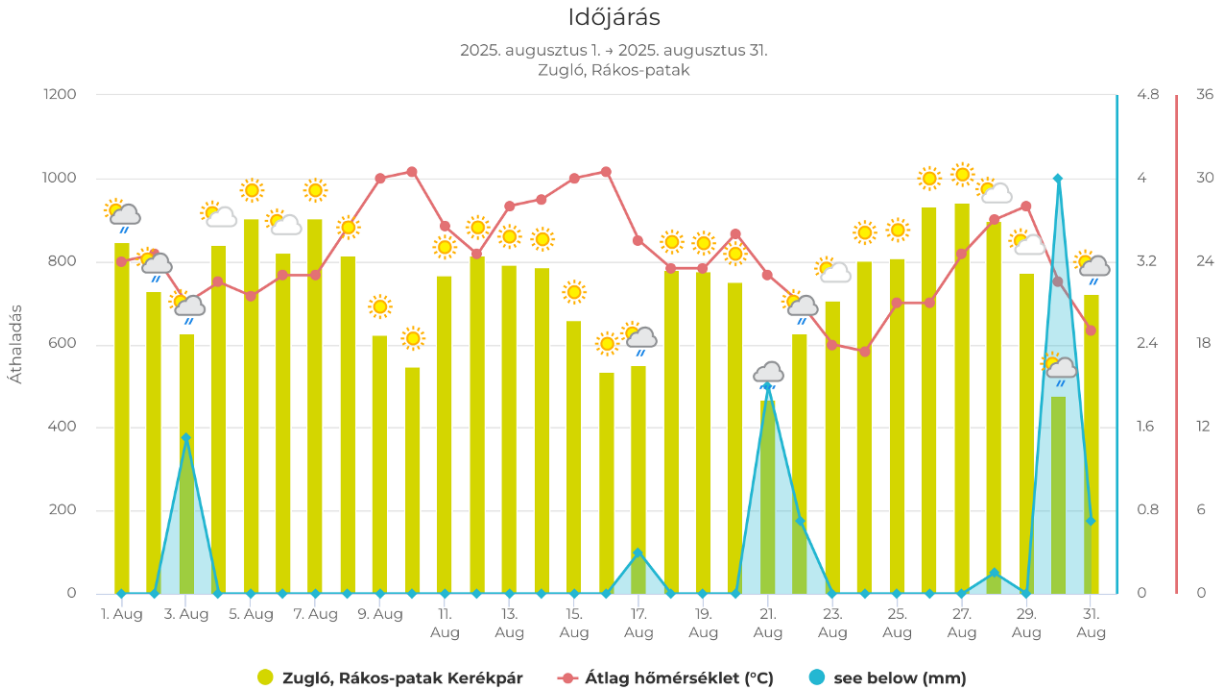
- Kőrakás Φ 1m - behajtás megakadályozására járda / szegély mentén, pl.:

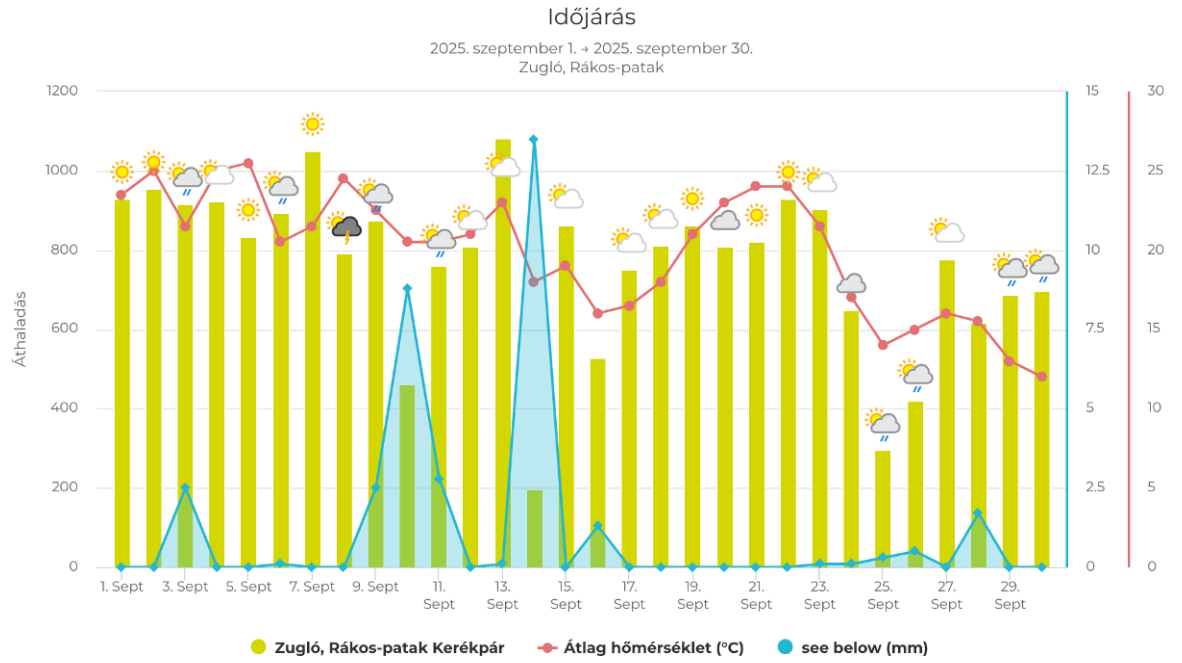


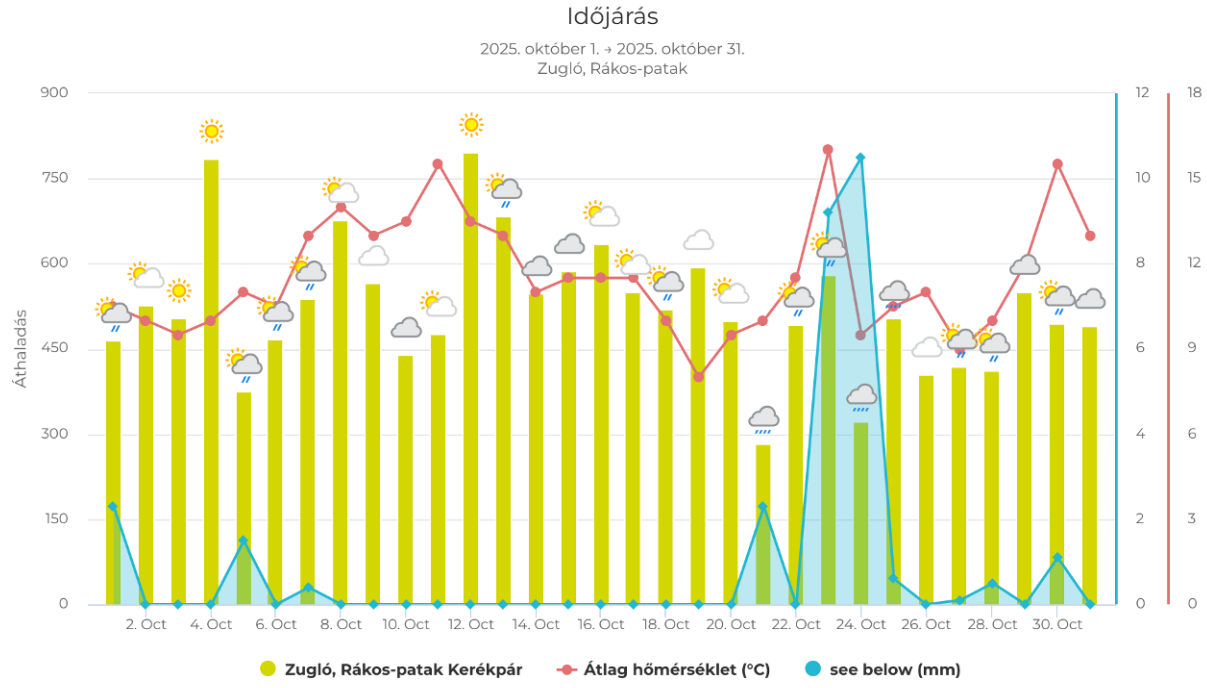

Függelék – forgalmi adatok

A Rákos-patak mentén, az Egressy út térségében mért napi kerékpárforgalmi adatok a 2025. július–október közötti időszakban. Az adatsor az egyes napokra vonatkozó kerékpáros forgalomnagyságot tartalmazza, kiegészítve az adott nap meteorológiai adataival, különösen a napi átlaghőmérséklettel és csapadékmennyiséggel. Ezek az adatok viszonyítási alapként szolgálnak a Rákos-patak mentén jelentkező kerékpáros forgalom jellegének és szezonális változásainak értékeléséhez. *(Forrás: Értékterv Kft – EcoCounter Zugló)*






Időjárás
2025. szeptember 1. → 2025. szeptember 30.
Zugló, Rákos-patak
Áthaladás
1200
1000
800
600
400
200
0
15
12.5
10
7.5
5
2.5
0
30
25
20
15
10
5
0
1. Sept
3. Sept
5. Sept
7. Sept
9. Sept
11. Sept
13. Sept
15. Sept
17. Sept
19. Sept
21. Sept
23. Sept
25. Sept
27. Sept
29. Sept
Zugló, Rákos-patak Kerékpár
Átlag hőmérséklet (°C)
see below (mm)


Időjárás
2025. október 1. → 2025. október 31.
Zugló, Rákos-patak
Áthaladás
900
750
600
450
300
150
0
12
10
8
6
4
2
0
18
15
12
9
6
3
0
2. Oct
4. Oct
6. Oct
8. Oct
10. Oct
12. Oct
14. Oct
16. Oct
18. Oct
20. Oct
22. Oct
24. Oct
26. Oct
28. Oct
30. Oct
Zugló, Rákos-patak Kerékpár
Átlag hőmérséklet (°C)
see below (mm)

A számlálás folyópályás, kétirányú forgalmi megfigyeléssel történt a reggeli csúcsidőszakban, 7:30–8:30 között. A mérések keddi, szerdai vagy csütörtöki napokon zajlottak, három különböző hónapban.

