

UPP Újpesti Pályázati Projektmenedzsment Zrt. megbízásából

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata részére készített
parkolási szabályozási koncepcióterv felülvizsgálatának,
és az aktuális parkolási helyzet vizsgálatának összegzése,
valamint összehasonlító értékelés



Készítette: dr. Dudás-Rozslay Janka

Budapest, 2024. június 28.

A megbízás keretében megvizsgáltam Újpest parkolási szokásait, valamint áttekintettem egy koncepciótervet, amely 2020-ban készült.

Ezen koncepcióterv elkészítése során számos vizsgálat történt, többek között olyan fontos megfigyelések, mint parkolóhely kihasználtság vagy éppen forgási sebesség, javasolt parkolási zónák. Feladatom volt annak tanulmányozása is, hogy a koncepcióterv mely részei szorulnak felülvizsgálatra vagy újra számolásra.

A parkolóhelyek kihasználtságának vizsgálata azért fontos, mert a fizető zónák kijelölésének és bevezetésének jogszabályi feltétele, hogy olyan várakozási területen, olyan időszakra rendelhető el, amelyen az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága a 70 %-ot meghaladja. Laikus szemmel is jól látható akárcsak a kerületben végig autózva, hogy ez a telítettség igen sok helyen jóval magasabb is ennél. Arra azonban nem is lehet számítani, hogy a motorizációs szint csökkenni fog. Újpesten jelenleg is számos új lakóingatlan épül, ahol egy gépkocsi számára szükséges férőhelyet kialakítani garázsban. Sok család esetében több gépjármű is tulajdonban van, ez is csak növeli a közterületen parkoló gépjárművek számát.

Érdeemes röviden áttekinteni, hogy mik is a közterületi fizető várakozási övezet kialakításának feltételei:

- Díjfizetési kötelezettség olyan várakozási terület tekintetében és időszakra rendelhető el, amelyen az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága (a továbbiakban: telítettség) a 70 %-ot meghaladja. A 70 %-os telítettségi mutatót nem kell alkalmazni e törvény hatálybalépése előtt kijelölt várakozási területek tekintetében.
 1. Telítettségénél figyelembe kell venni, hogy a díj megfizetésének kötelezettség az év naptári napjainak 50 %-nál fenn áll.
 2. legalább 100 db várakozóhely működik a területen.
 3. a telítettség legalább 20 %-a két óránál rövidebb idejű parkolás.
- A kijelölt területnek egybefüggőnek, a szabályozásnak egységesnek, a terület határainak egyértelműnek kell lennie.
- A telítettség mértékét a bevezetést megelőzően a legnagyobb forgalmú évszakban, két egymást követő héten, a tervezett díjfizetési időszaknak megfelelően kell kijelölni.
- A mérést a tervezett díjfizetési időszakban legalább óránként kell elvégezni.
- A mérés során a közcélú várakozóhelyeken elhelyezett járművek számát a tiltott módon várakozók számával meg kell növelni, és ezt kell a rendelkezésre álló várakozóhelyekhez viszonyítani.

Fontosnak tartom áttekinteni, hogy milyen folyamatai vannak a fizető övezet kialakításának.

Első lépésként egy **parkolási koncepcióterv**nek kell elkészülnie, amely alapján a kerületi képviselő-testület határozni tud arról, hogy szeretné-e bevezetni a fizető közterületi várakozási rendszert.

Amennyiben ez a döntés megszületik, úgy el kell készíttetni egy **forgalomtechnikai terv**et, melynek tartalmazni kell többek között a kerületi parkolási zóna egyértelmű zónahatárait, több díjzóna bevezetése esetén ezek egyértelmű határait is. A kihelyezendő automaták, információs táblák pontos helyét is.

Az elkészült forgalomtechnikai terv alapján a kerületi önkormányzat előterjeszti igényét a Fővárosi Közgyűlés elé, melyről Közgyűlésnek kell határoznia.

Jóváhagyás esetén lehet bevezetni a fizető várakozást a kerületben.

Érdemes azt is összegezni, hogy milyen főbb feladatok megoldása szükséges feltétlenül a parkolás üzemeltetéséhez:

Parkolóautomaták üzemeltetése

- automaták komplex telepítése (betonalap, telepítés, távfelügyeleti szoftver),
- automaták rendszeres karbantartási tevékenysége,
- akkumulátor, érmeolvasó, papír cseréje,
- automatás ürítése.

Parkolásellenőrzési tevékenység

- parkolási ellenőr technikai infrastruktúrájának biztosítása,
- parkolási ellenőr alapképzése, és folyamatos, jogszabályoknak megfelelő képzése,
- parkolási ellenőr technikai infrastruktúrájának napi ki- és bevételezése,
- pótdíjfizetési felszólítás kiállításához szükséges segédanyagok biztosítása (csekk, zacskó, hőpapír),
- egységes ruházat biztosítása.

Ügyfélszolgálat üzemeltetése:

- jogszabályban meghatározott ügyfélfogadás
- telefonos ügyfélszolgálat
- e-mail kapcsolattartás
- panaszkezelés

Hátralékkezelés

- a pótdíj kivetése – a parkolóőrök feladata,
- a pótdíj elengedése vagy mérséklése – Ügyfélszolgálati iroda,
- a fizetési felszólítások,
- jogtanácsos bevonásával a fizetési meghagyás kibocsátása,
- gondoskodik a perbeli képviselétről és szükség esetén a végrehajtásról,
- szerződik a külföldi pótdíjbehajtások tekintetében az adott országban a beszedésére jogosult szervezettel, vagy egy külföldi behajtásokra szakosodott, hálózattal rendelkező követeléskezelő céggel.

Jelen összefoglalóban a továbbiakban kitérnék pár fontos tényre, valamint a koncepcióterv egyes részeire.

Mint ismeretes, Újpesten jelenleg nem működik fizető várakozási övezet, azonban az igény felmerült már rá, hiszen a jelenlegi parkolás, közlekedési rend nem kényelmes senki számára sem. A nagyobb csomópontokon a parkolás szinte lehetetlen, valamint a szabálytalanul parkoló autók megnehezítik a közúti közlekedést is. Ezen túlmenően számos utca kétirányú annak ellenére, hogy nem fér el két autó egymás mellett a mindkét oldalon parkoló autók miatt. Ez a közlekedést nehezíti és

kényelmetlenné teszi. Ez nyilvánvalóan a kerületben lakók számára sem ideális. A helyismerettel nem rendelkező autósok számára pedig még balesetveszélyes is.

Azt követően, hogy a döntéshozók számára egyértelművé válik, hogy szükséges bevezetni fizető várakozási övezeteket jöhet a megvalósítás. Ahogy korábban már említettem, a díjfizetési rendszer bevezetéséhez mindenképpen szükséges egy részletes forgalomtechnikai tervezés. Ebben kerül majd kidolgozásra a később telepítendő forgalmi táblák helye, a parkoló automaták helyének meghatározása, valamint a férőhelyek kijelölése, a szükséges egyirányúsítások is. Tehát ez egy igen sarkalatos kiindulópontja a megvalósításnak.

A továbbiakban a koncepcióterv tematikájának mentén szemléltetném a jelenlegi helyzetet. A koncepció tervek első nagyobb része, amivel szeretnék foglalkozni az a 2020. októberében történt mérésekkel, és ezek eredményeivel kapcsolatos megállapításaim.

A koncepciótervben a mérések Újpest 3 nagyobb jól elkülöníthető területén történtek (20. oldal 2. ábra mutatja a területeket).

A férőhelyek számát azt gondolom, hogy jelenleg nem feltétlenül szükséges újra mérni, lényeges bővülés, csökkenés nem történt tudomásom szerint.

Azt gondolom, hogy már a 2020. októberi mérések alapján is egyértelművé vált, hogy a városközpontban és a közvetlenül hozzá kapcsolódó területeken (2020. tanulmány 17.o. 1. ábrásötétké) a parkolási igény hatalmas, jóval meghaladja a rendelkezésre álló férőhelyek számát. Ezen a környéken kiemelten fontos lenne a fizető zóna kialakítása. Álláspontom szerint mindenképpen magasabb parkolási díjat határoznék meg, mint a kerület más területein, hogy valóban csak az parkoljon itt, akinek itt van dolga.

Ezen a területen véleményem szerint teljesen felesleges bármilyen újabb mérést végezni a parkolási szokások tekintetében, hiszen már a 2020-as mérés idején is elérte a telítettség a jogszabályban előírt mértéket (díjfizetési kötelezettség olyan várakozási területen, olyan időszakra rendelhető el, amelyen az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága a 70 %-ot meghaladja). Szabad szemmel is jól látható, hogy ez nem csökkent azóta sem.

A tanulmány szerint egyébként ezen a területen két hétköznapon 8-18 óra között történt a mérés.

A másik két nagy területen (20.o. 2. ábra), ahol a tanulmány napi 2x1 és 3x1 órában mérte a parkolási szokásokat, mindenképpen szükséges volna az újra mérés, hogy lássuk az esetleges változásokat, átrendeződéseket.

Egyrészt azért, mert a mérések a Covid ideje alatt történtek, ami egy speciális helyzetet teremtett nem átlagos parkolási szokásokkal, hiszen sokan az átlagostól eltérő munkarendben dolgoztak, esetlegesen pedig home office-ban, amely egyrészt jelenthetett plusz parkoló autókat az Újpesten élők otthona környékén, de mínusz parkoló autókat is, akik rendes munkarend és parkolási rend szerint ezen a területen tennék le az autójukat P+R parkolónak használva Újpest nem fizető területét.

Az egyik mérésben is szereplő területen, Káposztásmegyeren jellemző probléma, hogy az esti, éjszakai órákban nem megoldott a megfelelő férőhely szám. Míg jellemzően a 2020-as mérés idején napközben 80 % alatti volt a kihasználtság. Fontos azonban megemlíteni, hogy amennyiben ezen a

területen - a tanulmány mérései alapján - nem kerülne kijelölésre díjfizető szakasz, az okozhatja a megnövekvő parkolási igényt napközben is, újabb problémát szülve.

Itt fontos volna tudni azt is, hogy kik parkolnak itt jellemzően az esti órákban. Amennyiben nem csak a lakosok, úgy lehetőség van kizárólagos lakossági helyek kijelölésére a férőhelyek 30 %-áig. A lakosság számára fenntartott kizárólagos parkolási helyek jól működnek a belváros kerületeiben.

Ez azt jelenti, hogy este 6 óra és reggel 7 óra között csak a lakossági engedéllyel rendelkező gépjármű tulajdonosok parkolhatnak a kijelölt, és forgalmi táblával is jelzett parkoló helyeken.

A tilalom megsértése szabálysértésnek minősül.

Azonban ehhez fontos megjegyezni, hogy a kizárólagos parkolóhelyek kijelölésére a Főváros álláspontja szerint csak akkor van lehetőség, ha ezen a területen fizető várakozási övezetet hoz létre Újpest (vagyis a Fővárosi Közgyűlés a kerület javaslata alapján). Ehhez azonban a szükséges feltételeknek meg kell felelni. Ezért is érzem szükségét itt az újra mérésnek.

Fontosnak gondolom itt megemlíteni, hogy a méréseket mindenképpen iskolaidőben kellene elvégezni, semmiképp sem iskolai, óvodai szünettel érintett időszakban, mert az szintén torzítja a mérések eredményét.

Ami a tanulmányból is jól látszódik, hogy Újpest egyes területein jelentős parkolóhely hiány van.

Kérdéses azonban az, hogy ez milyen mértékű lenne az agglomerációból, és más fizető övezettel már érintett kerületből ide átparkolók nélkül, amennyiben Újpest is fizető övezetté válik.

A tanulmányból is kiderül, hogy Újpesten sokan parkolnak a lakók életét megnehezítve pl. a lakótelepek körül kialakított parkolóhelyeken, kihasználva az ingyenességet, hogy onnan BKK járataival folytassák útjukat. Ezek az átparkolások valószínűsíthetően megszűnnek a díjfizetés bevezetésével. Itt említeném meg, hogy a zónahatárokat is fontos jól kialakítani, hogy kényelmes gyalogos távolságon belül ne legyen ingyenes szakasz, mert akkor azon területen megnövekszik a parkolási igény.

Amennyiben azokon a területeken, ahol a jogszabály alapján kialakítható fizető övezet (telítettség eléri a 70 %-ot), bevezetésre kerül a díjfizetés, újabb mérésekre lesz szükség, hiszen a parkolási igény jelentkezhethet a 14-es villamos vonalán, a még ingyenesen elérhető parkoló helyeken, így szükségessé válhat a bővítés.

A tanulmány a kihasználtságok, parkolási szokások után foglalkozik a megoldási javaslatokkal. A korlátokkal és lehetőségekkel.

Első körben kitér az időkorlátos parkolásra (adott helyen max. 2, 3 órát lehet parkolni), mintegy megoldásként a parkolás forgási sebességének gyorsítására. Valamint, hogy ezzel elkerülhető a P+R jellegű parkolás. Tapasztalatom szerint ennek az időkorlátnak a gyakorlatban nincs ilyen hatása. Applikáción, mobiltelefonon keresztül minden korlátozás nélkül lehet új parkolást indítani, vagy egyszerűen újra pénzt dobni az automatába, így ez könnyen kijátszható. Szigorú ellenőrzése aránytalanul munkaerőigényes. Maximum a pótdíj bevételt tudja növelni, amennyiben valaki elfelejti újra elindítani a parkolást, de nem ez a cél.

Fontos azonban hozzátenni, hogy az időkorlát bevezetését jogszabály írja elő, tehát a parkolási idő maximalizálása A, B és C zóna esetén kötelező annak ellenére is, hogy a kívánt hatást nem éri el.

A koncepcióterv 3 alternatívát javasol a parkolási zónák kialakítására (35.o., 38. o. 9-es ábra)

A.) Városközpont szűk lehatárolása egy zónával.

Véleményem szerint ez a megoldás semmiképpen nem lehet célravezető, mert csak odébb helyezi a férőhely hiányt, de nem oldja meg a problémát.

B.) Városközpont lehatárolása egy díjjal

Ebben az esetben már nagyobb rágyaloglási távolság van, itt azonban az lehet a problémás, hogy ugyanakkora díjért minél közelebb szeretnének az autósok parkolni a központhoz.

C.) Városközpont lehatárolása két díjzónával.

Véleményem szerint ez a két zónás megoldás lehet a legcélravezetőbb.

A zónák meghatározása után a tanulmány rátér a parkolási kedvezmények rendszerére.

Ahogy a tanulmány is említi a kedvezményekkel óvatosan kell bánni. Egyrészt azért, nehogy több legyen a kiadott lakossági engedély, mint a férőhelyek száma, másrészt, mert ha már ki lett adva, akkor annak visszavonása a későbbiek során elégedetlenséget szül.

A kedvezmények adása azonban mindenképpen döntéshozói feladat azok szociális és politikai vonatkozása miatt.

A rendelet szerint (Budapest Főváros Közgyűlésének 30/2010. (VI. 4.) önkormányzati rendelete Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról) lakásonként két engedély adható ki. Az első engedélyre maximum 100 % kedvezmény adható a lakosoknak. Véleményem szerint fontos döntés ezen kedvezmény mértékének meghatározása, nyilván a lakosság minél nagyobb kedvezménnyel lenne elégedett.

A kedvezményeknél szeretném megemlíteni, hogy azért is tartom jónak a két díjzóna kijelölését, mert a kiadott engedély korlátozható adott zónára. Így a lakossági engedéllyel rendelkező lakos sem feltétlenül parkol ingyen minden részén a kerületnek.

A második engedélyre környezetvédelmi besorolástól függően 30-100 % adható. Második járműre semmi esetre sem javasolnám a 100 %-os kedvezmény megadását, sőt adott esetben itt már kedvezmény adását is megfontolnám, hiszen ez belső forgalmat kelt, és férőhelyet foglal, a parkolóálláson beszédhető díj töredékéért.

A tanulmány a lakossági engedélyek körénél kitér a bérlők lakossági engedélyének a problémájára.

Álláspontom szerint a bérlők lakossági engedélyét nem támogatnám. Amennyiben a bérlő be van jelentve a lakásba, úgy igényelheti a (első vagy második) lakossági engedélyt, amennyiben a tulajdonos nem élt ezzel a lehetőséggel. Egyéb esetben előfordulhatna, hogy egy lakáson belül kettőnél több engedély van kiadva. Ez nem volna gazdaságos, valamint belső forgalmat gerjesztene, ami szintén nem cél.

Gazdasági várakozási engedélynél a maximális kedvezmény 50 %, ami adható. Itt sem javaslom a maximális kedvezmény megadását, valamint korlátozni szükséges vállalkozásonként a darabszámot is.

Kellő figyelemmel kell lenni, hogy ugyanazon ingatlanra ne legyen lakossági és gazdasági engedély is kiadva.

Mindenképpen fontos megemlíteni, hogy azon ingatlanok esetében, ahol a parkolás ingatlanon belül megoldható, ott megtagadható az engedély kiadása, vagy mérsékelhető a kedvezmény.

Érdemes mérlegelni annak a lehetőségét is, hogy amennyiben a kerület nagyobb része díjköteles, akkor a zónán kívüli lakosok kaphatnak-e a zónán belüli kedvezményt. (Működő példa Óbudán, hogy az övezeten kívül lakók napi 1,5 órát ingyen parkolhatnak zónán belül).

A tanulmány kitér még az iskolák, óvodák körüli parkolásra is. Javaslata szerint lehetnének az iskolák, óvodák környékén olyan helyek, ahol meg lehet állni ingyenesen pár perc erejéig reggel és délután. Véleményem szerint nehezen ellenőrizhető ez a megoldás, parkolóellenőr igényes. Részemről szerencsésebbnek találom a gyermekszállításhoz kapcsolódó várakozási engedély kiadását, mely adott zónában 7-8:20, valamint délután 12:30-18:00 óra között 20 perc időtartamban felhasználható kártya, melyet a parkoló automatánál lehet érvényesíteni. Ellenőrzése sokkal egyszerűbb. Fontos azonban, hogy legyen a közelben automata.

A tanulmány az iskolai, óvodai, bölcsődei dolgozók részére kijelölne kizárólagos parkoló helyeket. Én ebben az esetben is inkább kedvezményes parkolási kártyát adnék, mely az adott zónában felhasználható, de ez döntéshozói jogkör szintén.

A díjfizető övezetek pénzügyi oldala, és a megtérülés a következő nagyobb fejezet. Fontos megemlíteni, hogy a tanulmány időpontjához képest lényegesen drágultak a beszerzési árak, valamint a szakemberek óradíjai is. Igaz valamennyivel emelkedtek a parkolási díjak is. De arányaiban ez nem követi az áremelkedés mértékét.

Így a koncepció tervben kalkulált költségek közel sem felelnek meg a valóságnak a beruházás költsége ennél lényegesen több, számos költséget nem is tartalmaz.

Amik biztosan kimaradtak a költségvetési tervből:

- **back office munkatársak** min. létszám 2 fő, feladatuk a bejövő panaszok kezelése (pl.: nem tudott valaki díjat fizetni, mert nem működött az automata, stb.).

- **front office munkatársak** (ún. ügyfélszolgálat) min. létszám 2 fő, feladatuk, hogy fogadják, az ügyfélszolgálatra érkezőket, felveszik a panaszokat, kiadják a kedvezményes parkoló kártyákat, lakossági engedélyeket, hibabejelentéseket és a pótdíjbefizetéseket fogadják, stb.

- **parkoló ellenőrök** min. létszám 10 fő feladatuk az érvényes parkoló jegyek, kedvezmények ellenőrzése, parkoló automaták ellenőrzése, hibajelentés, esetleges közterületfoglalások jelentése.

- **diszpécser szolgálat** min. létszám 1 fő feladata, hogy fogadja a parkoló ellenőröktől a hibabejelentést, továbbítja azt a műszerész részére. Azonban egy fő esetén meg kell oldani a betegség, szabadság miatt a helyettesítést.

- **műszerész** min. létszám 2 fő feladata a parkoló órák javítása, a parkoló automaták érme ürítése.

A további költségek, amikkel a terv nem kalkulált:

- pda-k a parkoló ellenőrök részére
- számítógépek, szoftver beszerzése front-back office, diszpécser részére

- automata üzemeltetési informatikai rendszer havi díj
- mobiltelefon költség
- leürített pénz számlálása, elszállítása
- pótdíj behajtási költsége (ügyvédi díj, behajthatatlan követelés, stb.)
- esetlegesen helység bérleti díja, ahol az ügyfélszolgálat, back office, diszpécser működik
- irodaszer költség

Ezen költségeket mindenképpen számításba kell venni.

A rendszer indulásához szükséges beruházási költségek

	Ár	Mennyiség	Összesen
Jegykiadó automata telepítése	2 990 000 Ft	15	44 850 000 Ft
Parkolástechnikai informatikai rendszer	30 000 000 Ft	1	30 000 000 Ft
Forgalomtechnikai beavatkozás	19 500 000 Ft	1	19 500 000 Ft
Eldőkészítés, kommunikáció	6 500 000 Ft	1	6 500 000 Ft
Pda-k beszerzése	120 000 Ft	13	1 560 000 Ft
Munkaruhák beszerzése (műszerész, parkolóellenőr)	15 000 Ft	21	315 000 Ft
			102 725 000 Ft

Az árakat 30 %-kal felszoroztam a tanulmányhoz képest, óvatos becslések alapján ekkora drágulás biztosan történt.

A rendszer működésének havi költségei

	Ár	Mennyiség	Összesen
Dolgozói bérek (bruttó)	500 000 Ft	16	8 000 000 Ft
Parkolástechnikai informatikai rendszer üzemeltetés díja	50 000 Ft	15	750 000 Ft
Telefon költség	10 000 Ft	15	150 000 Ft
Bérleti díj	500 000 Ft	1	500 000 Ft
Anyagigény (hiba esetén)	50 000 Ft	15	750 000 Ft
Munkaruhák beszerzése (műszerész, parkolóellenőr)	15 000 Ft	20	300 000 Ft
Egyéb ktg.	300 000 Ft	1	300 000 Ft
			10 750 000 Ft

Havi bevételek

	Számítás módja	Férőhely	Díj kedvezmény	Díj	Éves bevétel
Óradíjas parkolás	napi 10óra, 250 munkanap, 30 %-os kihasználtság	388	0	450	130 950 000 Ft
lakossági gépjármű 1.	óradíj 250-szerese 75 %	517	25%	112500	14 540 625 Ft
lakossági gépjármű 2.	óradíj 250-szerese 25 %	129	75%	112500	10 894 375 Ft
Munkahelyi és eu. Kedvezmények	óradíj 250-szerese 60 %	61	40%	112500	2 745 000 Ft
Pótdíj	díjfizető fh 5%-a évente	19		4950	94 050 Ft
					159 214 050 Ft
Óradíjas parkolás	napi 10óra, 250 munkanap, 30 %-os kihasználtság	3674	0	300	826 650 000 Ft
lakossági gépjármű 1.	óradíj 250-szerese 75 %	4899	25%	75000	91 856 250 Ft
lakossági gépjármű 2.	óradíj 250-szerese 25 %	1225	75%	75000	68 906 250 Ft
Munkahelyi és eu. Kedvezmények	óradíj 250-szerese 60 %	298	40%	75000	13 410 000 Ft
Pótdíj	díjfizető fh 5%-a évente	184		3300	607 200 Ft
					1 001 429 700 Ft
Mindösszesen:					1 160 643 750 Ft

A táblázatban a koncepció terv férőhely számait vettem alapul az emelt parkolási díjjal kalkulálva.

A koncepció terv abból a felvetésből indult ki, hogy a parkolóhelyek 80 %-os kihasználtsággal fognak üzemelni. Ez a szám igen túlzónak tűnik korábbi tapasztalataim alapján.

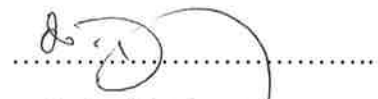
Átlagosan 30 %-os fizető kihasználtsággal működnek a kerületek fizető férőhelyei, a többit a lakossági, gazdálkodói parkolás teszi ki.

A beruházás ezzel együtt is térül.

A koncepcióterv véleményem szerint jól lefedi a terület parkolási szokásait, jól felméri a férőhelyeket is. A döntés előkészítéséhez inkább csak a koncepcióterv aktualizálására van szükség, teljes újraírása nem szükséges.

Összességében elmondható, hogy a fizető parkolás bevezetése költséges, és nagy kaliberű beruházás. Valamint nem is egy népszerű intézkedés. Azonban aki járt már Újpesten, és esetleg még parkolni is megpróbált, beláthatja, hogy ez egy szükséges, és elkerülhetetlen lépés.

Budapest, 2024. június 28.



.....

dr. Dudás-Rozsly Janka