Megrendelő:

Zuglói Közbiztonsági non-profit Kft.
1148 Budapest, Kerepesi út 76/E.

Tervező:

Mérnökiroda Kft.

Cím: 2030 Érd, Béga utca 11. Mobil: +36-30-645-6011 e-mail: info@iutak.hu

BUDAPEST XIV. KER. ÖRSVEZÉR TERE – ÖRS VEZÉR ÚTJA – ÁLMOS VEZÉR ÚTJA – FOGARASI ÚT – VEZÉR U. – FÜREDI U. – GVADÁNYI ÚT – KEREPESI ÚT – VEZÉR ÚT – OND VEZÉR UTAK ÁLTAL HATÁROLT TERÜLETRE VONATKOZÓ PARKOLÁSVIZSGÁLAT KÉSZÍTÉSE

TANULMÁNYTERV

(TSZ.: IU 26-01/A/2025)

MŰSZAKI LEÍRÁS

2025. szeptember

Kiadva: 2025.09.29

Tartalomjegyzék:

Tervezői nyilatkozat **4**

1. Tervezési feladat leírása, előzmények **5**

2. A tervezési terület és a környezeti körülmények leírása **5**

2.1. Közösségi közlekedés 6

2.2. Meglévő parkolási szokások, problémák feltárása 7

3. Jogszabályi környezet **11**

4. Módszertan **13**

5. Részletes vizsgálatok **14**

5.1. Átlagos foglaltság vizsgálata 14

5.2. Rövid idejű parkolások vizsgálata 14

5.2.1. 1. kijelölt terület 14

5.2.2. 2. kijelölt terület 15

5.2.3. 3. kijelölt terület 16

5.2.4. 4. kijelölt terület 17

6. Összegzés **19**

Ábrajegyzék:

1. ábra Vizsgált terület lehatárolása 5

2. ábra Közösségi közlekedési hálózat 6

3. ábra Lakótelepi parkolási probléma típus 1. 7

4. ábra Lakótelepi parkolási probléma típus 2. 8

5. ábra Lakótelepi parkolási probléma típus 3. 8

6. ábra Lakótelepi parkolási probléma típus 4. 9

7. ábra Kertvárosi parkolási probléma típus 1 9

8. ábra Kertvárosi parkolási probléma típus 2 10

9. ábra Kertvárosi parkolási probléma típus 3 10

10. ábra Kertvárosi parkolási probléma típus 4 11

11. ábra 1.kijelölt terület lehatárolása 15

12. ábra 2.kijelölt terület lehatárolása.....16
13. ábra 3.kijelölt terület lehatárolása.....17
14. ábra 4.kijelölt terület lehatárolása.....18
15. ábra Rövid idejű parkolás vizsgálat részaránya a négy vizsgált helyszínen.....19

Táblázatjegyzék:

1. táblázat Kőszeg utca parkolásvizsgálat 15
2. táblázat Tihany utca – Csernyus utca parkolásvizsgálat.....16
3. táblázat Zsivora park parkolásvizsgálat 17
4. táblázat Szentmihályi út SPAR szupermarket parkolásvizsgálat 18

Tervezői nyilatkozat

Alulírott **Ambrus Dávid** okleveles építőmérnök az iUtak Mérnökiroda Kft. részéről kijelentem, hogy a *„**Budapest XIV. ker. Örs vezér tere – Örs vezér útja – Álmos vezér útja – Fogarasi út – Vezér u. – Füredi u. – Gvadányi út – Kerepesi út – Vezér út – Ond vezér utak által határolt területre vonatkozó parkolásvizsgálat készítése**”* tárgyú ***IU 26-01/A/2025*** tervszámú tanulmány tervnél az általános és eseti hatósági előírásokat (ÚME, TÉKA, RRT, helyi szabályozási-, munka- és balesetvédelmi, valamint tűzrendészeti előírásokat) valamint az érintett kezelő által kiadott hozzájárulásban foglaltakat betartottam.

Budapest, 2025. szeptember 29.

.....

Ambrus Dávid
okl. építőmérnök
KÉ-K tervező, 01-14544

1. Tervezési feladat leírása, előzmények

Zuglói Közbiztonsági Non-Profit Kft. *(továbbiakban: Megrendelő*) megbízta Társaságunkat, hogy Rákosfalva városrészen az Örs vezér tere – Örs vezér útja – Álmos vezér útja – Fogarasi út – Vezér u. – Füredi u. – Gvadányi út – Kerepesi út – Vezér út – Ond vezér utak által határolt területre végezzünk el egy parkolás vizsgálgatott, arra vonatkozóan, hogy a már meglévő parkolási zóna tovább bővíthető-e. A tervet tanulmányterv szinten készítettük el.

A munka tervszáma: IU 26-01/A/2025

A tervezés során helyszíni bejárást tartottunk, mely során megismertük a jelenlegi állapotot, illetve meghatároztuk a legális és illegális várakozó helyket. Ezen felül kamerás parkolás felvételeket is készítettünk, amelyek alapján meghatároztuk a terület foglaltságát.

2. A tervezési terület és a környezeti körülmények leírása

A tervezési terület Budapest XIV. kerületében Zuglóban, azon belül is Rákosfalva városrészen helyezkedik el. A pontos lehatárolást a ***1. ábra*** mutatja be.

1. ábra *Vizsgált terület lehatárolása*
(forrás: https://google.com/maps; saját szerkesztés)

A teljes területről általánosságban elmondható, hogy főleg lakó funkció található, kisebb forgalomvonzó létesítményekkel, mint óvodák, iskolák, gyógyszertárak, rendelő, kisebb

kereskedelmi létesítmények stb. A vizsgált terület a beépítettség jellege szerint két részre bontható. A Füred utca és a Fogarasi út közti területen alapvetően családi házas beépítettség van jelen, illetve ezzel összhangban egy 30 km/h-ás csökkentett sebességű övezet része. A terület másik része a Kerepesi út és Füred utca által határolt terület, ahol nincs csökkentett sebességű zóna bevezetve, illetve a lakó ingatlanok főként panelházakból és más jellegű társasházakból állnak. Már a beépítettség jellege is előre vetíti az egyes területeknél jelentkező várakozó hely használatot.

2.1. Közösségi közlekedés

Vizsgált területen több viszonylat is közlekedik. Főbb közlekedési folyosó a Füred utca, a Vezér utca, a Szentmihályi út és az Ond vezér útja.

2. ábra *Közösségi közlekedési hálózat*
(forrás: https://bkk.hu/downloads/map/171/)

A ***2. ábra*** alapján elmondható, hogy a meglévő tempó 30-as övezet határán van a tömegközlekedéssel járt útvonal, a kertvárosias beépültségű területen nem megy át közösségi közlekedésben üzemelő jármű. A teljes vizsgálati terület jó tömegközlekedési lefedettséggel rendelkezik.

2.2. Meglévő parkolási szokások, problémák feltárása

A helyszíni bejárás és a parkolás felvétel alapján meghatároztuk a meglévő parkolási szokásokat és az így kialakult típus problémákat. A vizsgálati területet parkolási típusok, problémák alapján két részre lehet osztani, ami megegyezik a beépítettség jellegével.

A lakótelepi, társasházas területen, a tipikus telepi parkolási problémák lépnek fel, mint a kevés várakozóhely és a hozzá képest túl sok személygépjármű, amelynek egy része a lakásszámból ered. Általánosságban elmondható, hogy „minden négyzetcentiméteren” gépjármű áll, rengeteg gépjármű illegális helyen várakozik, akár zöld területen vagy több sorban állnak egymás mellett, akadályozva ezzel a forgalom lefolyást.

3. ábra *Lakótelepi parkolási probléma típus 1.*
(forrás: saját kép)

4. ábra *Lakótelepi parkolási probléma típus 2.*
(forrás: saját kép)

A ***3. ábra*** és ***4. ábra*** is jól szemlélteti, hogy a még szabályosan várakozó két oldali ferde parkolóállások között a közlekedő felület közepén egy párhuzamos parkolási mód is megjelenik, ezzel kvázi egyirányúsítva a parkolót. A fenti képen látható első két jármű szabálytalan parkolása szinte teljesen blokkolja a be- és kijutást, ezzel tovább bonyolítva a parkolóterület forgalmi rendjét.

Az ***5. ábra*** alapján elmondható, hogy a „vadparkolás” a zöld felületre is egyaránt kiterjed. A kétirányú utcaszakaszon megjelenő egyoldali párhuzamos parkolás hatására a valóságban a kétirányú forgalmi rend a szűk keresztmetszet következtében nem valósulhat meg.

5. ábra *Lakótelepi parkolási probléma típus 3.*
(forrás: saját kép)

A ***6. ábra*** bemutatja, hogy a lakóházak menti kijelölt merőleges parkolóállások mellett az érintett parkolóterületen a túloldalon nem kijelölt merőleges parkolási forma jelentkezik, amelynek következtében a parkolóterület bizonyos esetekben csak tolatva hagyható el.

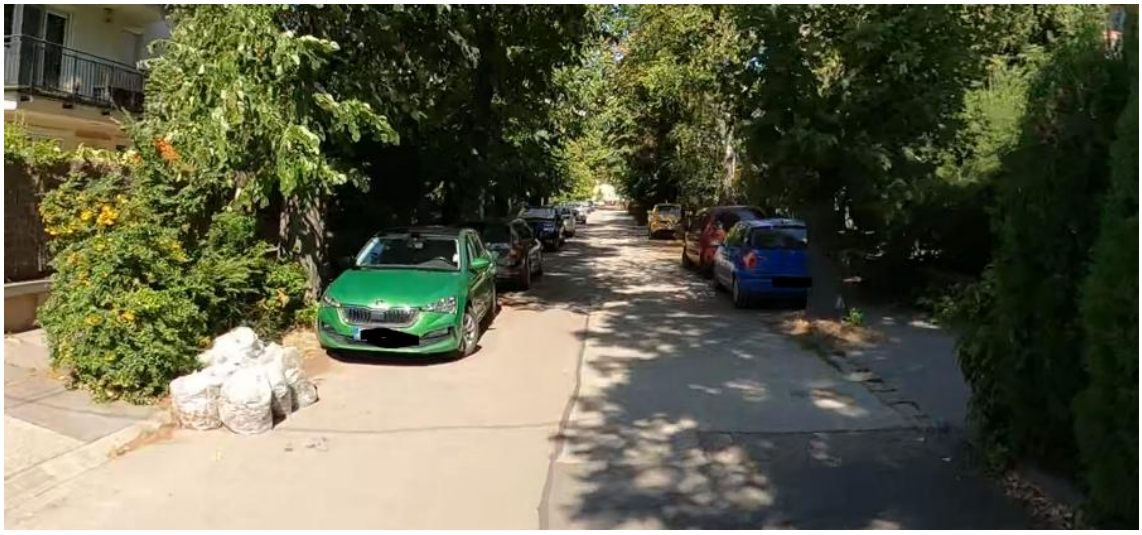
6. ábra *Lakótelepi parkolási probléma típus 4.*
(forrás: saját kép)

A vizsgált célterület másik fő típusát a kertvárosias beépítés alkotja. A kertvárosias övezetben jelentkező parkolási problémák egyik fő oka, hogy a gépjármű tárolás nem telken belül valósul meg.

7. ábra *Kertvárosi parkolási probléma típus 1*
(forrás: saját kép)

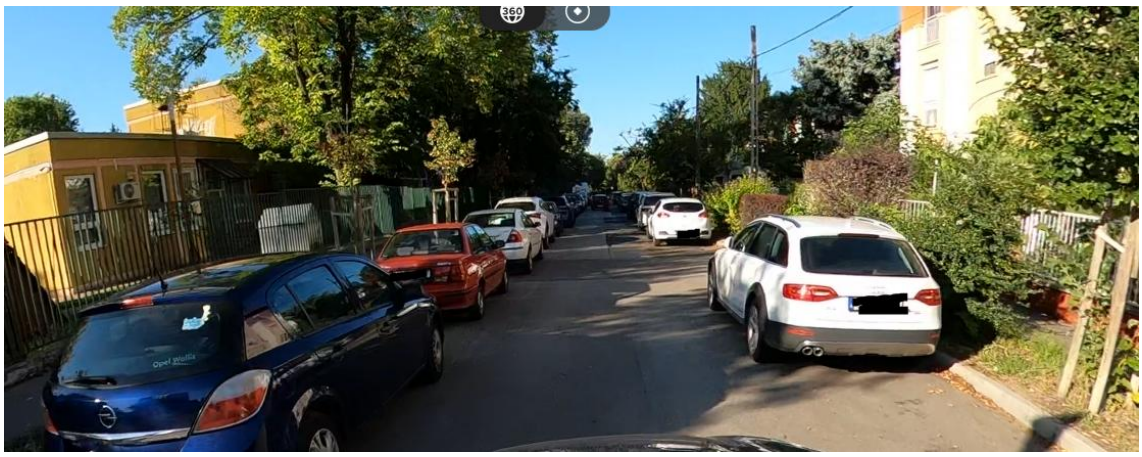
A ***7. ábra*** jól szemlélteti, hogy itt is a lakóházak környezetében a gépjárművezetők a kijelölt parkolóhelyeken túl alternatív parkolási megoldásokat is alkalmaznak.

A ***8. ábra*** alapján elmondható, hogy kertvárosias övezetben is megjelenik a fák közötti zöldterületi vadparkolás.



8. ábra *Kertvárosi parkolási probléma típus 2*
(forrás: saját kép)

A ***9. ábra*** a kétoldali párhuzamos parkolásra mutat egy példát az egyik kertvárosi övezeti lakóutcában.



9. ábra *Kertvárosi parkolási probléma típus 3*
(forrás: saját kép)

A ***10. ábra*** bemutatja, hogy az újépítésű lakóházak környezetében sem valósul meg a telken belüli járműtárolás, emiatt szabályozatlan parkolás alakul ki itt is.

10. ábra *Kertvárosi parkolási probléma típus 4*
(forrás: saját kép)

A vizsgált két övezetről és az ott jelentkező problémákról általánosan megfogalmazható, hogy a növekvő személygépjármű tárolási igényt a meglévő parkolási felületek nem képesek teljeskörűen kiszolgálni. A lakóterületeket kiszolgáló utcák forgalomtechnikai kialakításának módosítása is egy részmegoldást jelenthet a problémákra. Az esetleges egyirányúsítások is letisztultabb parkolóterületeket, valamint forgalmi rendet eredményezhetnek, viszont ennek vizsgálata rendszer szinten szükséges. Az egyes parkolóterületeken belül a parkolóállások felfestése is jobb kihasználtságot eredményezhet.

3. Jogszabályi környezet

20/1984. (XII. 21.) KM rendelet az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről 35.15. a) pontja alapján:

„A díjfizetési kötelezettség olyan várakozási területen, olyan időszakra (tervezett időszak) rendelhető el, amelyen az adott időszakban a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltsága (a továbbiakban: telítettség) a 70%-ot meghaladja.

A díjfizetési kötelezettség tervezett időszaka a várakozási szokások befolyásolására, előtte-utána 2 órával kibővíthető.

A telítettség megállapításánál figyelembe kell venni az alábbi szempontokat:

aa) a várakozási díj megfizetésének kötelezettsége a naptári év napjai legalább 50%-án fennáll, és

ab) a legalább 100 darab várakozóhely működik a területen, és

ac) a telítettség legalább 20%-a két óránál rövidebb idejű parkolási igénnyel lép fel.”

35.15. b) pontja alapján A telítettség mértékét:

„ba) új díjfizetési kötelezettség elrendelését, vagy

bb) a díjfizetési kötelezettség 1 óránál hosszabb időbeli kiterjesztését, vagy

bc) a várakozási terület parkolóhelyszámának (jelen jogszabály hatálybalépésének időpontjában meglevő férőhelyszám) 10%-nál nagyobb bővítését

megelőzően kell megállapítani a változás által érintett teljes területen, a következők szerint:

bd) a mérést a tulajdonos önkormányzat megrendelésére megfelelő – a Magyar Mérnöki Kamara által igazolt – jogosultsággal rendelkező szakember bevonásával kell elvégezni,

be) a díjfizetési kötelezettség alá eső teljes területen a közcélra használható várakozóhelyeken, külön felvéve a tiltott módon várakozók számát,

bf) a mérés időpontját a legnagyobb forgalmú évszakban, két egymást követő héten, a tervezett díjfizetési időszaknak megfelelően kell kijelölni,

bg) a mérést a tervezett díjfizetési időszakban legalább óránként kell elvégezni,

bh) a mérés során a közcélú várakozóhelyeken elhelyezett járművek számát a tiltott módon várakozók számával meg kell növelni és a kapott eredményt – mint összes várakozási igényt – kell a rendelkezésre álló várakozóhelyek számához viszonyítani (%).”

35.15. c) pontja szerint *„A mérést és eredményét – időbélyeggel vagy időazonosítóval ellátott fényképfelvételekkel együtt – is dokumentálni kell és 5 évig meg kell őrizni. A díjfizetési kötelezettséggel rendelkező területet határoló területen – amennyiben ott parkolási feszültség jelentkezik – korlátozott várakozási övezet kijelölésével, vagy a díjfizetési övezetben degresszív, progresszív, lépcsős díjrendszer alkalmazásával szükséges szabályozni.”*

1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről 15/A § alapján:

„(2) A díjfizetési kötelezettség alá eső várakozási területen – a lehetőségekhez képest egyenlő megoszlásban, illetve a mozgáskorlátozottak által jellemzően igénybe vett közintézmények elérhető közelségében – minden megkezdett ötven várakozási helyből ki kell jelölni legalább egy, a mozgáskorlátozottak számára fenntartott várakozási helyet.

(3) 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.”

„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" 6. számú melléklete alapján:

„I. Területi feltételek:

a) az adott övezeten belül lévő valamennyi fővárosi és kerületi közutat és közúti várakozóhelyet magába foglalja;

b) az övezetet a KRESZ 17. § (1) bekezdés e/2) pontjában meghatározott módon jelölték ki;

c) az övezetben a várakozás módja – a szegéllyel párhuzamos várakozást [KRESZ 40. § (1) bekezdés] kivéve – KRESZ táblával vagy útburkolati jellel jelezve van."

A fentebb említett jogszabályok alapján, azok figyelembevételével végeztük el a szükséges parkolási vizsgálatokat a kihasználtságra vonatkozóan, hogy az átlagos foglaltság esetén előírt minimum 70 %-os, illetve a két óránál rövidebb parkolások esetében a minimum 20 %-os előírt érték megvalósul-e.

4. Módszertan

A feladat elvégzése során három helyszínbejárás történt. Az első helyszínbejárás 2025.08.26-án történt, melynek célja a meglévő állapot forgalomtechnikai felmérése volt. A forgalomtechnikai helyszínbejárás során meghatároztuk a kijelölt „legális", illetve a nem kijelölt „illegális" várakozóhelyek darabszámát. A helyszínen rögzítésre kerültek az egyes övezetekben előforduló típus problémák is.

A vizsgált területeken továbbá két iskolai munkanapon történt a kamerás parkolás felvétele 2025.09.02. kedden és 2025.09.09. kedden 08:00 - 18:00 közötti intervallumban. A tervezési területtel szomszédos díjfizető zóna időintervalluma is szintén 08.00-18:00 óra közötti.

A mérési területet a feldolgozás elősegítésének érdekében több kisebb blokkra bontottuk, az egyes blokkokon belül minden egyes várakozóhelyet egyedi azonosítóval láttuk el. A parkolás felvételénél a két meghatározott napon a vizsgált blokkokat óránként körbejártuk és kamerafelvétel alapján a korábban meghatározott és felvett várakozó helyeken („illegális", „legális") foglaltságot vizsgáltuk.

A bejárások során a teljes területre vonatkozó átlagos foglaltság, valamint a XIV. kerületi Önkormányzattal előre meghatározott négy célterületen rövid idejű parkolások vizsgálatának meghatározása történt.

Az elvégzett kamerás felvételek, mérési eredmények a XIV. kerületi Önkormányzat részére jelen feladat keretén belül átadásra kerülnek.

5. Részletes vizsgálatok

Ebben a fejezetben részletesen bemutatásra kerül az alkalmazott módszertan alapján az elvégzett parkolás vizsgálat eredménye a 3. fejezetben bemutatott jogszabályi környezettel összhangban.

5.1. Átlagos foglaltság vizsgálata

Az átlagos foglaltság meghatározásakor a helyszínbejárás során rögzített átlagosan várakozó járművek, valamint a „legális” parkolóhelyek számának arányát vizsgáltuk a teljes célterületen 08:00-09:00 óra között.

A tervezési területről általánosan elmondható, hogy a rendelkezésre álló parkolóhely kapacitás nem elegendő, amelynek következtében a járművezetők gyakran az útpálya parkolásra nem kijelölt területein, valamint zöldfelületeken is parkolnak.

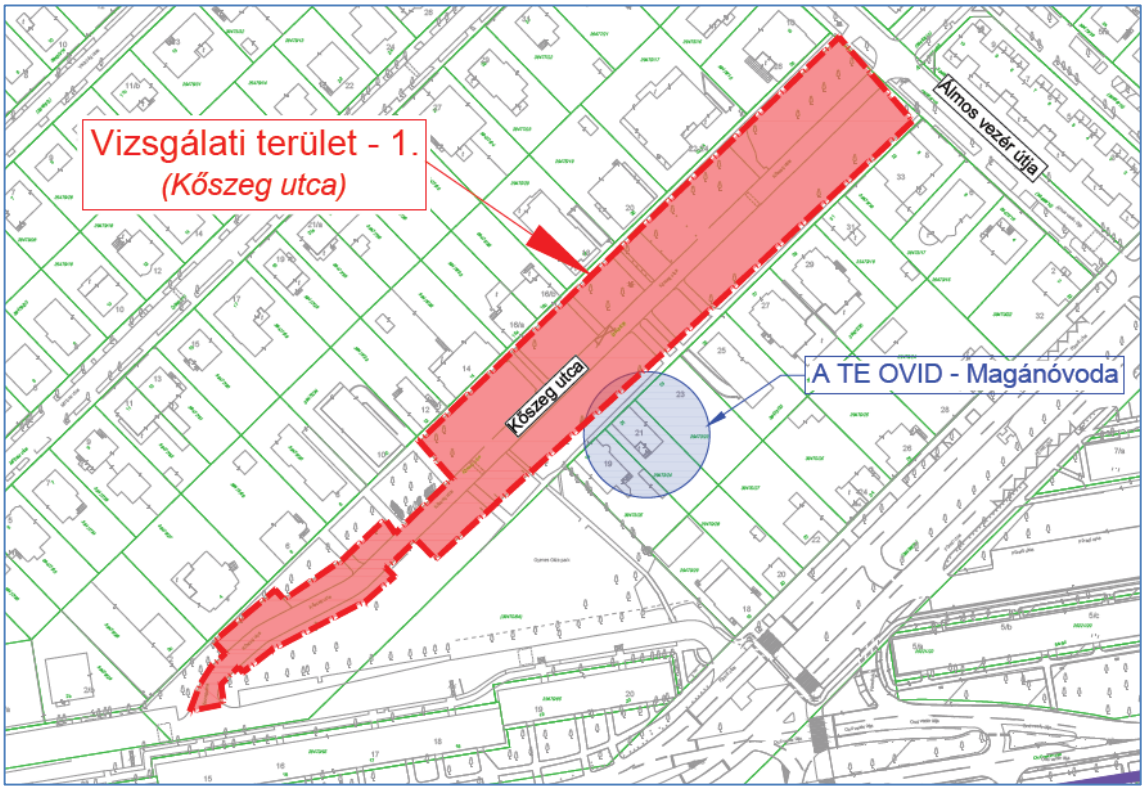
A vizsgált célterületen a mérések alapján 3759 darab parkolóhely található, melyből 2931 darab jármű parkolt szabályosan, 797 darab „illegálisan”. **A kapacitás kihasználtság mindezek figyelembe vételével 99,18 %-os értéket eredményezett.**

5.2. Rövid idejű parkolások vizsgálata

Rövid idejű parkolások vizsgálata során a XIV. kerületi Önkormányzattal egyeztetve a tervezési területen négy darab alterületet jelöltünk ki, ahol a bejárás során rögzített kamerafelvétel segítségével vizsgáltuk a délelőtti és a délutáni időszakban az egyes parkolóterületek foglaltságát, hogy megállapíthassuk a jogszabályban meghatározott minimum 20%-os határérték teljesülését. A területek kijelölésénél figyelembe vettük az egyes forgalomvonzó létesítmények elhelyezkedését. A személygépjárműveket elsősorban a rendszám alapján, egyéb esetben a szín és típus alapján azonosítottuk. A kijelölt alterületeket és azok környezetét a lentebbi pontok során ismertetjük.

5.2.1. 1. kijelölt terület

Az 1. kijelölt vizsgálati terület a Kőszeg utca Álmos vezér útja – Örs vezér útja közötti szakaszán található (lásd ***11. ábra***). A vizsgált szakasz kertvárosias beépítettségű, kétirányú forgalmú, váltakozva jelenik meg szegély menti párhuzamos, illetve merőleges parkolási mód is. A célterület környezetében helyezkedik el a TE OVID – Magánóvoda.



11. ábra *1.kijelölt terület lehatárolása*
(forrás: saját alaptérkép)

Az érintett területre vonatkozó vizsgálati eredményeket a teljes hat órás időszakra az ***1. táblázat*** szemlélteti.

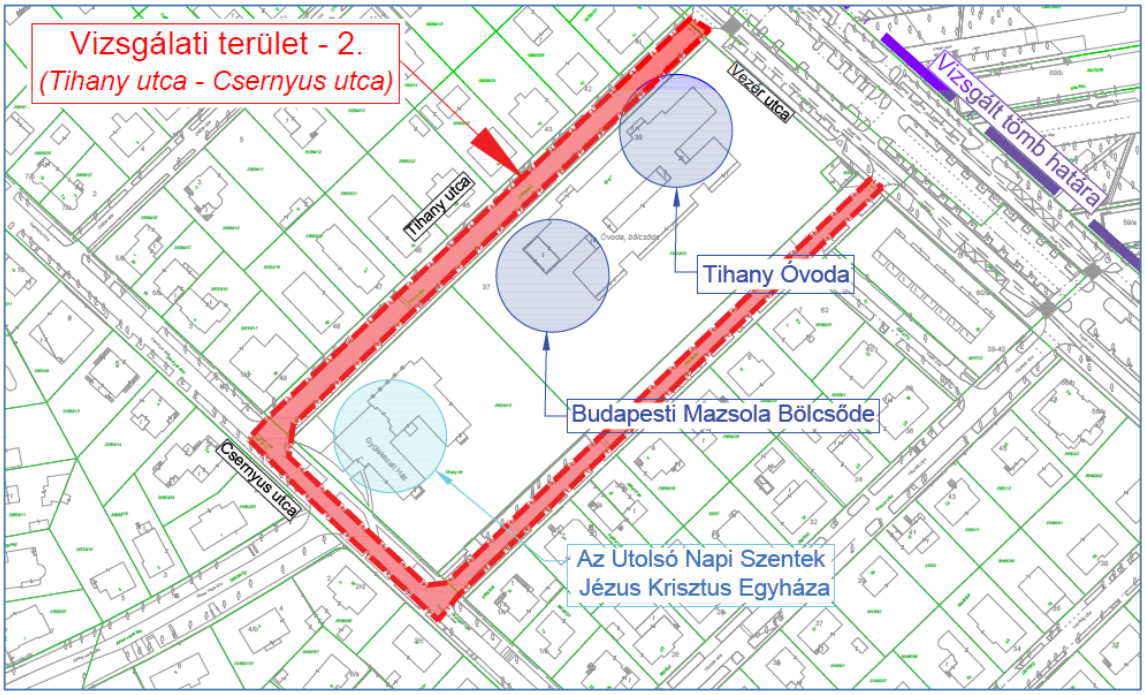
Kőszeg utca parkolásvizsgálat	
Parkolószám a teljes időszakra[db]	281
Cserélődő járműszám [db]	86
Rövid idejű parkolás részaránya [%]	**30,60**

1. táblázat *Kőszeg utca parkolásvizsgálat*

A fenti táblázatból jól látható, hogy a vizsgálati területen 281 parkoló személygépjárműből 86 darab végzett 2 óránál rövidebb idejű parkolást, amely az előírt minimum 20 %-os határértéket teljesíti.

5.2.2. 2. kijelölt terület

A 2. kijelölt terület a Csernyus utca – Vezér utca által határolt területen, a Tihany téren található (lásd ***12. ábra***), ahol több forgalomvonzó létesítmény is elhelyezkedik.



12. ábra *2.kijelölt terület lehatárolása*
(forrás: saját alaptérkép)

Itt helyezkedik el a Tihany Óvoda, a Budapesti Mazsola Bölcsőde, valamint az Utolsó Napi Szentek Jézus Krisztus Egyháza is. A Tihany tér környezete Zóna30 övezetben helyezkedik el, kertvárosias beépítés jellemzi. A forgalomvonzó létesítményekkel párhuzamos Tihany tér utcáin szegély menti párhuzamos parkolás jelenik meg, de található fák közötti ferde parkolóterület is.

Az érintett területre vonatkozó vizsgálati eredményeket a teljes hat órás időszakra a ***2. táblázat*** szemlélteti.

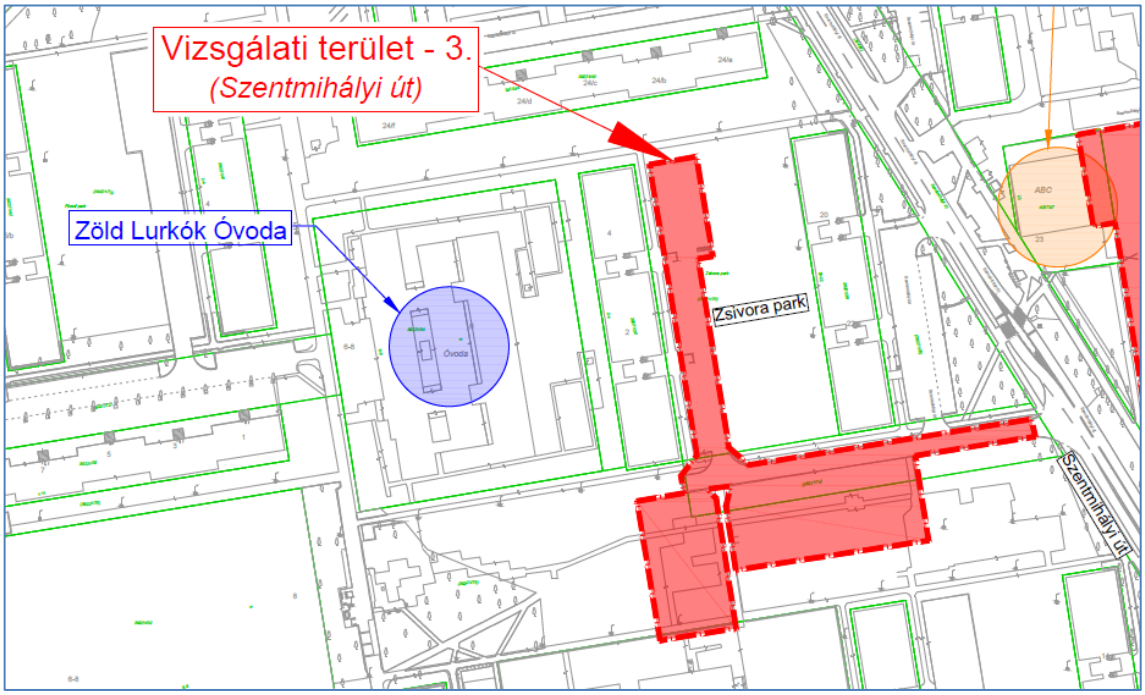
Tihany utca – Csernyus utca parkolásvizsgálat	
Parkolószám a teljes időszakra[db]	101
Cserélődő járműszám [db]	49
Rövid idejű parkolás részaránya [%]	**48,51**

2. táblázat *Tihany utca – Csernyus utca parkolásvizsgálat*

A fenti táblázatból jól látható, hogy a vizsgálati területen 101 parkoló személygépjárműből 49 darab végzett 2 óránál rövidebb idejű parkolást, amely az előírt minimum 20 %-os határértéket teljesíti.

5.2.3. 3. kijelölt terület

A 3. kijelölt terület a Szentmihályi út menti Zsivora park vonzáskörzetében található parkolóterületeket tartalmazza (lásd ***13. ábra***).



13. ábra *3.kijelölt terület lehatárolása*
(forrás: saját alaptérkép)

A vizsgált terület lakótelepi beépítésű. A Zsivora park környezetét kétirányú forgalmi rendű lakóutcák övezik, ahol a szabálytalan parkolás miatt a rendelkezésre álló keresztmetszet a kétirányú közlekedést nem teszi lehetővé. A célterület vonzáskörzetében helyezkedik el a Zöld Lurkók Óvoda, valamint a Dr. Mező Ferenc Általános Iskola is.

Az érintett területre vonatkozó vizsgálati eredményeket a teljes hat órás időszakra a ***3. táblázat*** szemlélteti.

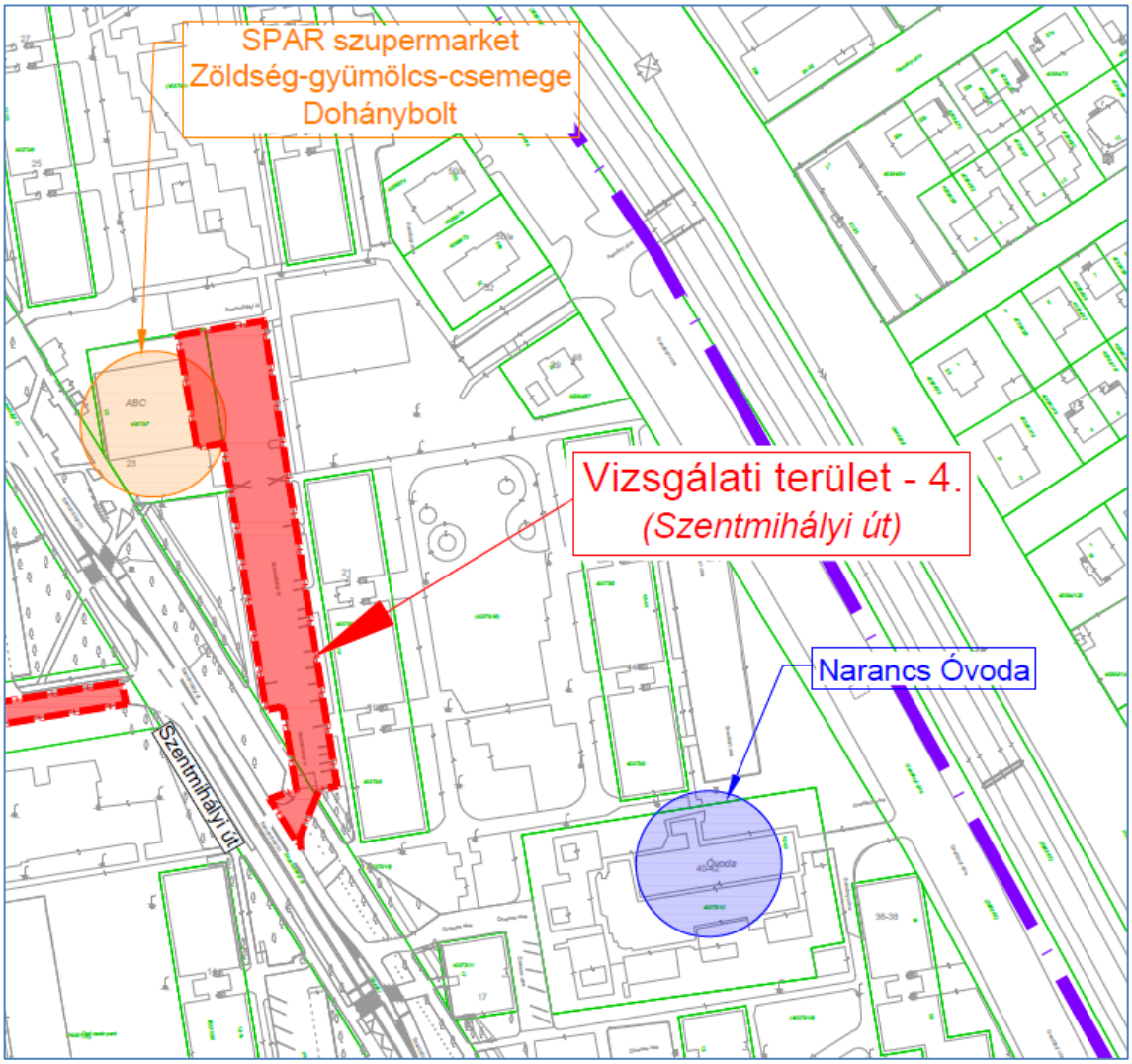
Zsivora park parkolásvizsgálat	
Parkolószám a teljes időszakra[db]	235
Cserélődő járműszám [db]	73
Rövid idejű parkolás részaránya [%]	**31,06**

3. táblázat *Zsivora park parkolásvizsgálat*

A fenti táblázatból jól látható, hogy a vizsgálati területen 235 parkoló személygépjárműből 73 darab végzett 2 óránál rövidebb idejű parkolást, amely az előírt minimum 20 %-os határértéket teljesíti.

5.2.4. 4. kijelölt terület

A 4. kijelölt terület a 3.kijelölt terület közelében, a Szentmihályi út átellenes oldalán, a SPAR szupermarket, Zöldségbolt, Dohánybolt környezetében helyezkedik el (lásd ***14. ábra***).



14. ábra *4.kijelölt terület lehatárolása*
(forrás: saját alaptérkép)

Az itt található parkolóterület szintén a Szentmihályi út segítségével közelíthető meg és hagyható el. A parkolóterület zsákutca, merőleges kétoldali parkolás jellemzi, valamint a SPAR szupermarket árufeltöltő forgalma is itt jelenik meg.

Az érintett területre vonatkozó vizsgálati eredményeket a teljes hat órás időszakra a ***4. táblázat*** szemlélteti.

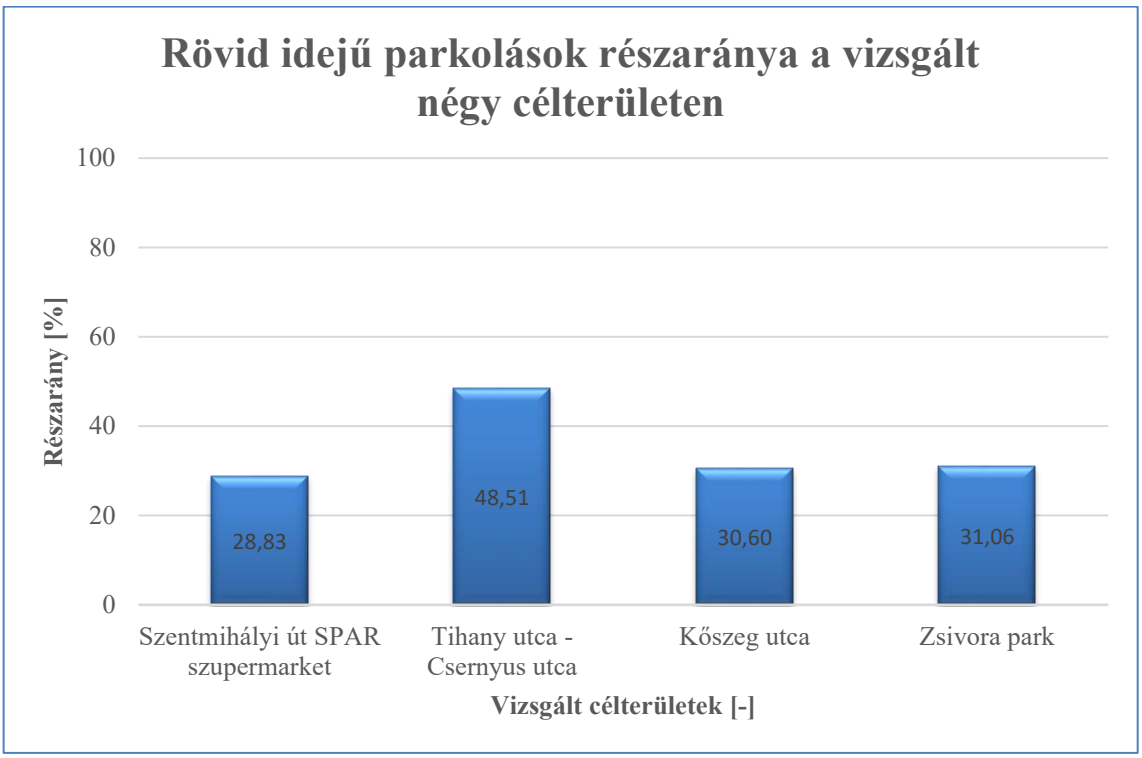
Szentmihályi út SPAR szupermarket parkolásvizsgálat	
Parkolószám a teljes időszakra[db]	163
Cserélődő járműszám [db]	47
Rövid idejű parkolás részaránya [%]	**28,83**

4. táblázat *Szentmihályi út SPAR szupermarket parkolásvizsgálat*

A fenti táblázatból jól látható, hogy a vizsgálati területen 163 parkoló személygépjárműből 47 darab végzett 2 óránál rövidebb idejű parkolást, amely az előírt minimum 20 %-os határértéket teljesíti.

6. Összegzés

A vizsgált területen az elvégzett mérések alapján elmondható, hogy a 20/1984. (XII. 21.) KM rendeletben az átlagos foglaltságra előírt minimum 70 %-os határérték az érintett területen teljesül. Díjfizetési övezet kijelölésének további feltétele az, hogy „a telítettség legalább 20%-a két óránál rövidebb idejű parkolási igénnyel lép fel”, amely a vizsgált négy helyszín mindegyikén teljesült, az egyes helyszínekre vonatkozó részarány értékeket a ***15. ábra*** foglalja össze.



15. ábra *Rövid idejű parkolás vizsgálat részaránya a négy vizsgált helyszínen*

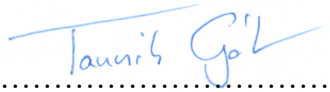
A fentebb bemutatott eredmény értékek alapján elmondható, hogy az érinett területeken díjfizető várakozóövezet kijelölésére lehetőség van.

A díjfizető várakozóövezet kijelölését a 3. fejezetben ismertetett jogszabályi környezettel összhangban szükséges elvégezni. A kijelölésnél fontos szempont, hogy a területi, jogi és pénzügyi, valamint technikai feltételek is adottak legyenek (útburkolati jelek, jelzőtáblák, díjfizető automaták stb.).

Budapest, 2025. szeptember 29.

……..

Ambrus Dávid
okl. építőmérnök, vezető tervező
KÉ-K tervező, 01-14544



……..

Tancsik Gábor
okl. építőmérnök, tervező
KÉ-K tervező, 09-01295

……..

Dr. Kollár Attila
okl. építőmérnök, vezető tervező
KÉ-K tervező, 13-12110