

**Észrevételek – javaslatok a Főváros és a BKK részére,
valamint a Fővárosi közgyűlés által elfogadott
Dunamenti 1. és 2. jelű dokumentumokhoz**

Bevezető gondolatok

A Magyar Hajózási Országos Szövetség (MAHOSZ) vezetőinek a BKK képviselőivel folytatott személyes konzultációján történt megállapodás szerint ismételt és részben kiegészítve megismételjük észrevételeinket és javaslatainkat a Fővárosi közgyűlés által megtárgyalt és elfogadott két előterjesztésre és a – szakmailag – célszerű megoldásra vonatkozóan.

Az egyik fő szempontunk annak érzékeltetése, hogy mekkora létszámú utast (turistát, helyi lakost, kirándulót és szállodahajón utazót) érint az új szabályozás terve. A főváros személyhajózásában tevékenykedő magyar hajóüzemeltetők és a külföldi szállodahajózások éves személyforgalma **2-2,5 millió utas**. A későbbiekben ennek részleteit ismertetjük, előzetesen ennek megoszlása (a kiemelt kategóriákban):

- 1, Szállodahajók - 250.000 fő/év
- 2, Programhajók - 500.000 fő/év
- 3, Rendezvényhajók - 1 millió turista/év (ez csak a Szent István park – Jászai Mari tér térség kikötőiből induló hét cég (29 hajó) teljesítménye.

Másik fő szempontunk az, hogy tisztázódjék az, hogy a két elfogadott dokumentum mennyiben lesz alapja a Főváros területén a közterület használati szabályainak azon a területen, amelyek a személyhajók kikötési lehetőségeit meghatározzák. Mely szervezet fogja kiadni a továbbiakban a hatósági eljárásokhoz szükséges tulajdonosi nyilatkozatokat és abban a két dokumentumban leírtak mennyiben korlátozzák őket.

JAVASLAT EGY ÚJ GONDOLKODÁS KIALAKÍTÁSÁRA

Szövetségünk úgy gondolja, hogy minden érdekelt akkor érheti el céljait, amelyek közősek

- ha mód van rá, hogy minden cég használhassa a kikötőit az alább leírtak szerint;
- ha a Főváros nem csak szabályoz, közvetlenül egyre több pénzt kér adott hely használatáért, hanem a megszokott és az utazó közönség, valamint az utazási irodák körében bejáratott kikötőhelyekről tervezhetően rendelkezünk azok minősítéséről;
- figyelembe vesszük a cégek befektetéseit (a tervezet egy kalap alá veszi a szinte semmit nem tevőket és a hosszú távú befektetőket);
- úgy szabályoz a Főváros, hogy azzal egyben egy kidolgozott szempontrendszerrel támogatja a hajós cégeket, így hosszú távon képesek lesznek a Főváros szempontjából fontos elvárásokat teljesíteni;
- így alakulhat ki a városképbe illő kikötő, úszómű, a korrekt és szabályszerű üzemeltetés, adót fizetni tudó, embereket foglalkoztatni képes vállalkozások sora (beleértve azt a széles háttér „ipart” is, ami a vendéglátás, ellátás, szervezés, a fenntartás kapcsán a hajózási vállalkozások működésének.

Szempontrendszer:

- 1, Szállodahajók és kikötők;
- 2, Rendezvényhajók és kikötők;
- 3, Programhajók, kikötők;
- 4, Községi (tömeg) közlekedés hajói, kikötők, menetrendek;
- 5, Egyéb úszóművek kikötői.

- a, Városon belüli helyük;
- b, Fejlesztési lehetőségek, jövőkép;
- c, Optimális bevételek
- d, Fenntarthatóság, költségcsökkentés;
- e, Szakmai hibák, javítási javaslatok;
- f, Szakmailag optimális kikötő.

1. Szállodahajók és kikötők

- a, A szállodahajók tartósan, több napig akkor maradnak Budapesten, ha az elhelyezésük a vendégeik számára vonzó panorámát, ill. jó városi kapcsolatot nyújt. Minden mást, ami a tevékenységükhöz szükséges (pl. be- és kiszállítás, ellátás, buszos transzfer, vízvételzés, szemétleadás) nem szükségszerű Budapesten elvégeznie. A hajók minden más tevékenységükben alapvetően önellátóak.

Ezért a szállodahajók elhelyezésére tett javaslatunk, a tanulmányban lévő javaslatokkal többségében összhangban:

Tartózkodás:

- pesti oldal
 - Petőfi-hídtól (Néhu park, CET, Nemzetközi-hajóállomás) Erzsébet hídig - 9 kikötő;
 - Lánchíd (alatt egy, fölött három kikötő) - 4 kikötő;
- budai oldal
 - Csalogány utcától a Margit-hídig - 4 kikötő (esetleg az újonnan kialakítandó volt Ifjúsági park előtti szabad terület – Várkert bazár);

Ezen kikötők hosszú ideig megoldják az egy időben Budapesten tartózkodó szállodahajók elhelyezését.

Az esetleges be- és kiszállításra, ellátásra, transzferre javasolunk az Info-parkban 4 és a Garam 1-2, Dráva utca 1, összesen 7 darab kikötőt.

- b, Az új kikötők kijelölésénél a megoldást olyan a Várkert bazár, Batthyányi-téren lévő kikötőkben látjuk, ahol már komplett kiépített infrastruktúra várja ezen hajótípusokat (parti áram, víz, csatorna, vízről elvégzett szemétszállítás).
- c, Támogatjuk és javasoljuk, hogy a fent felsorolt kikötőkben 1-3 kategóriában kialakított díjszabás működjön. Ezen díjszabásnál javasoljuk a különböző hajóstársaságok terhelhetőségére is figyelni. A hajóstársaságok piaci szempontok szerint gondolkoznak, gazdálkodnak. Téves az a gondolkodás, hogy nekik muszáj és mindenképpen szükséges Budapesten megállni, tartózkodni.

- d, Ezen kikötői tevékenység a köztudatban ténylegesen is az erősen nyereséges kategóriában szerepel. Hangsúlyozzuk azonban, hogy rossz hozzáállással, elégtelen szolgáltatással, nem megfelelő környezettel pillanatok alatt a felére, negyedére eshet a bevétel. A kikötők, közművek fenntartása, vizsgáztatása, kezelése (azaz állandó költségei) viszont megmaradnak az üzemeltetőknek.
- e, Semmiféleképpen nem javasoljuk szállodahajók kikötésére, várakozására a tanulmányban szereplő területek közül:
- Jászai Mari-tér - Szent István park, Dagály, Népsziget különböző területei.
 - Nem tartjuk alkalmasnak sem a Csepeli, sem a Budafoki kikötőket.

Alkalom adtán e hajótípusok egy-egy program esetén esetleg használnák ezen kikötőket, és ezért érdemes lehet fenntartani (pl. Budafoki kikötőhelyet).

2. Rendezvényhajók és kikötőik

- a, Ezen hajózási tevékenységet folytató cégek kizárólag magyarok és hajóik elhelyezésénél eddig is úgy gondolkodtak, hogy anyakikötőjük, beszállító helyeik minél közelebb a történelmi belvároshoz, de még olyan területen legyenek, ahol az esetenkénti nagy létszámú, általában busszal érkező vendégkör a hajókra kulturált módon, a szárazföldi közlekedés akadályozása nélkül, veszélymentesen szállhasson be. A cégek kikötői jellemzően a Jászai Mari és Szent István téren, illetve a Vigadó- és Batthyányi-tér magasságában vannak.
- b, Ezen kikötőknél a vállalkozók nagyon figyeltek, figyelnek a gazdaságos működtetésre, hiszen itt egy évre kivetítve átlag napi 2-3 menetórányi megrendelésből kell megélniük. A vendégek többsége éjszakai városnézést keres és ezen időpontban mindig "hajóinség", napközben pedig "hajótöbbllet" van. A jövőben a cégeknek nagy segítség lehetne a hosszú időre kötött kikötői szerződés, az infrastruktúra modernizálása, a parkolóknak a kikötők igényeihez való hozzárendelése.
- c, Meglátásunk szerint a Főváros bevételeit ezen kikötők esetén főképpen azzal növelhetné, ha a rendezvényhajós cégeknek a turisták immár milliós számának kiszolgálásában segítene. Hosszú távú szerződések, kedvező díjak, a turista buszoknak, kiszolgáló személyzetnek jó parkolási lehetőség, terhelhető elektromos, víz, gáz és csatorna-rendszerek rendelkezésre bocsájtása. Ennyi turista maradéktalanul jó kiszolgálása még több ide látogatót, még több bevételt (a Főváros esetében pl. adót) generálhat.
- d, Az ezen területen dolgozó mikro- és kisvállalkozások (KKV) az utóbbi 20 évben megszokták, hogy csak magukra számíthatnak. Szigorú megtérülési számítások, és szakmai elhivatottság jellemzi őket. Ez idáig annak is örültek, hogy "dolgozni hagyták őket". Minden, az a-c. pontban leírt támogatás nagyban segíthetné munkájukat.
- e, Fontos, hogy a Főváros, a döntéshozók (végre) megismerjék, hogy kik, hol és hogyan szállítják a Fővárosba látogatókat, képviselik az országot, ugyanis a hozzánk látogató vendégek túlnyomó többsége 2-2,5 millió ember vízre száll vagy azon érkezik. Lényeges kérdés, hogy ezen cégeket képviselő Szövetségünk

vége tájékoztatási, egyeztetési, véleményezési jogokat kapjon a hajózással foglalkozó cégeket érintő kérdésekben. Csak így képzelhető el, hogy a jövőben a szakma még magasabb szintű szolgáltatásaival elősegítse országunk, fővárosunk kedvező megítélését.

- f, Tettünk már javaslatot arra is, hogy a rendezvényhajók számára legyen biztosítva korrekt díjszabás mellett 1-2 belvárosi kikötő is. Ezen tevékenységnél ugyan 90-95 %-ban saját kikötőhelyükön szállítanak be a cégek, de a nagy számok törvényei szerint minden napra esne egy eseti belvárosi ki-beszállítás is.

3. Programhajók és kikötők

- a, Ez az üzletág az, amely az egyéni vendégekre (utasokra) építve egész éves garantált programokat kínál, de kizárólag a belváros turisták által látogatott partszakaszán életképes. Jelenleg és jövőben is javasoljuk az Erzsébet-híd - Lánchíd közé történő elhelyezésüket.
- b-c, Mivel ezeknek a cégeknek a kikötői tevékenysége a történelmi belvároshoz kötött, annak kinézete, használata során ezekre a jellemzőkre mindenképpen figyelemmel kell lenni. Ha ezen cégek tartós, több mint öt éves bérleti lehetőséget kapnának, elvárás lehetne a kikötők kinézete, használata a Fővárostól megkövetelt módon. Meggyőződésünk szerint ez a szigorú szabályozás cégeknek is a javára válna. Javasoljuk, hogy az első öt évben a Főváros ne bevételek emelésével, hanem a kikötők kinézetének és működtetésének olyan szabályozásával éljen, amely a Főváros "szívének" (belváros) megítélésének javulását is elősegíti.
- d, Az egységes jövőbeni kinézet, jobb gyalogos megközelítés, az itt dolgozó cégektől való magas szintű elvárás és a város igénye, hogy a Dunához kapcsolódhasson, megítélésünk szerint nagyon gyors utas-szám, bevétel és egyben adóbevétel növekedéssel járhat.
- e-f, Budapest e Duna-szakaszán a lehetőségek megadásával nagyon gyors változást lehetne elérni a már itt dolgozó cégek segítségével is. Amennyiben ehhez fővárosi akarat is társul, kisebb gépkocsiforgalom, a partok jobb megközelíthetősége, sétányok kialakítása, vagyis egy élhető város érzése párosulhat.

4. Közösségi (tömeg)közlekedés hajói, kikötői, menetrendek

- a, Amint már többször hangsúlyoztuk, ezen kikötőknek kell elsőbbséget élvezni az elhelyezés kapcsán minden más kikötővel szemben. Kiemelt fontosságú az illető kikötőnek a parti közösségi (tömeg) közlekedéshez való legközelebbi, leggyorsabb, legbiztonságosabb csatlakozása.
- b, A közösségi közlekedés komoly tömegeit lehetséges a vízre vezetni. Örömmel üdvözlöttük a BKV ilyen próbálkozását, de az ez irányban tett lépésekkel egyáltalán nem értünk egyet – jelentős részét szakmaiatlannak és elhibázottnak értékeljük. Ez annál is inkább sajnálatos, mert az elmúlt közel egy év ilyen

próbálkozásait az ún. „BKV közlekedés” alapján kezdik maguk a döntéshozók és ezáltal a közvélemény is megítélni.

Mi is hisszük (tudjuk), hogy ha szakmailag megalapozott anyagokkal állnánk a város víziói mögé, akkor ténylegesen is jóval sikeresebb példát mutathatnánk fel.

- c, A jelenlegi D11, D12, D13 járat üzemeltetése egyáltalán nem optimális. Nem optimális a bevételek szempontjából sem:

MENETREND

- 1, Megítélésünk szerint nem megfelelő menetrend.
- 2, Az elmúlt időszak utasforgalmi szokásairól ugyan nem kaptunk tájékoztatást, de amit néhány kollégánk rövid időszakra terjedő felméréséből kiderült, a tipikus fővárosi utast nem sikerült elérni, megérteni.
A járatokat főleg az unokákat, gyerekeket séta-hajózáztató, bérlettel rendelkező családok vették igénybe.
- 3, A menetidők túl hosszúak, gyakori a változtatás (azaz az utas részéről hosszabb távon tervezhetetlen), nem érezhető koncepció, új - tapasztalatok alapján módosított - elképzelés.
- 4, Bízunk benne, hogy az illetékesek most is munkálkodnak a járatok jobb kihasználtságának előre mozdításán, de ezt most mi nem érzékeljük. Úgy látjuk, hogy a BKV által a szárazföldön mozgatott tömegek mellett a hajózás csak egy "plusz problémát" jelentő tevékenység.

KIKÖTŐK

A kikötők kialakítására a BKV uniós pályázati pénzeket kapott. Az összeggel megítélésünk szerint rosszul, dilettáns módon "sáfarkodtak".

- 1, A kikötők városi elhelyezése nélkülöz minden szakmai ésszerűséget. Itt példaként említünk két, mindenki által ismert kikötőt:
 - Haller utca: (mi csak a vízoldalra térünk ki)
Olyan magas partfalról indítják a 16 m hosszú kikötőhidat a vízszinttől 1,3 m magasan lévő hagyományos BKV pontonra (úszóműre), hogy az a túlnyomórészt előforduló budapesti vízállások átlagosan felénél a túlzott meredekség miatt használhatatlan. A Duna 8 m-es vízszintingadozását a szakmában mindenki ismeri. Egy fix 16 m hosszú híddal való áthidalást matematikailag számíthatóan is nem szabadott volna így kivitelezni.
 - Árpád híd, Dagály strand
Bárki láthatja, hogy közepesnél kisebb vízállás esetén a szintén 16 m hosszú híddal bekötött ponton egy kőhányásra "ül ki". Ehhez a kőhányás elbontása (20 m-el lejjebb, feljebb már nincs kő), vagy egy néhány méterrel hosszabb kikötőhid lehetett volna a megoldás. A kikötő pontot a hídon kívül rögzítő támgerenda kitépett látványa pedig "köznevetség" tárgya már a szakmán túl is. A kivitelezés, bekötés minden szakmai szabályt mellőz úgy a kivitelező, mint az átvevő részéről.
- 2, Ahogy az 1. pontban is leírtuk, a Duna évi vertikális vízszint ingadozása 8 m is lehet. A BKV összes kikötője 16 m-es híddal van szerelve. A jelentős vízmozgás és a rövid hidak miatt a fixen partba kötött hidaknál alacsony vízállás esetén óhatatlanuk túl meredek szög alakul ki.

HAJÓK

A BKV a menetrendi (tömegközlekedési) célra 8 db un. hagyományos 100-130-150 fő befogadó képességű hajóval rendelkezik. Ezen hajók három típusba tartoznak, ill. különböző kinézetűek, műszaki állapotúak. A BKV a hajók közforgalomba való beállítása előtt több tíz milliós átalakításokat hajtott végre, amely a hajó főgépeit, segédgépeit, fűtését, légkondicionálását, ill. radarral való ellátását érintette.

A koncepció nem volt egységes, minden hajón más került beépítésre, de egyiken sem lett minden átépítve. Az eredmény:

- Két hajónál (Tabán, Lánchíd) túlmotorizálás (2x400 LE) drága és értelmetlen beruházás ezeknél a hajónagyságoknál.
- Több hajónál fűtés átalakítás történt, elégséges, és megfelelő Webasto (33 Kw) kazánok beépítésével, de ezekhez már a szükségesnél jóval kevesebb radiátor került felszerelésre az utastérben; egyáltalán nincs radiátor a WC-ben és a kormányállásokban.
- A beépített klíma berendezés teljesítménye elégtelen.

Összefoglalva komoly szakmai hozzá nem értést, közömbös hozzáállást látunk egy olyan tevékenységnél, amelynek a kialakult helyzet alapján történő megítélése (a közvéleményben, a fővárosi vezetőknél, a politikaformálókban) az egész magyar személyhajózásról negatív (téves) képet fest.

A menetrendszerű BKV hajózás kikötői mivel turisztikai szempontból "jó" helyen vannak, egyéb, arra igényt tartó hajónak a menetrend zavarása nélkül kiadhatók lennének. A BKV közölte, hogy az uniós szerződés nem teszi ezt lehetővé, így jelenleg azok használják, akik meg merik kockáztatni a használatukat engedély nélkül is, ezzel több milliós kárt okozva a BKV-nak is, és a Fővárosnak is.

A közbeszerzésre kiírt pályázatok - egy év után - sem záródtak le, így előfordul, hogy a közösségi közlekedést üzemeltető egyik cég 25-30%-al drágábban üzemelteti azt, mint a közbeszerzésen elnyert hajókat üzemeltetőkkel szemben. Az eltérések éves szinten tízmilliókban mérhetőek.

5. Egyéb úszóművek kikötői

- 1, Elhelyezkedésüket egyrészt a jó gyalogos, a közösségi közlekedés általi elérhetőség (pl. hajó-éttermek), másrészt parkolási lehetőségek (hajó-szálloda) határozzák meg.
- 2, Az úszóműveket üzemeltetők magánvállalkozások. Akkor, amikor ezen egységek üzemeltetését nemegyszer sokmilliós beruházással elkezdték, pontosan felmérték, hogy hol is lehetséges ezt a tevékenységet folytatni. Ezen úszóműveket a város más pontján üzemeltetni szinte egyetlen esetben sem lehetséges. Javasoljuk az esetleges funkciót, kinézetet, üzemeltetést, a tulajdonossal egyeztetve bizonyos határidőt megszabva szabályok közé terelni.
- 3, Így az üzemeltetőnek, főleg a belvárosi szakaszon, elő kell írni az elvárásokat és ezzel párhuzamosan a kapcsolódó beruházásokat támogatni egy hosszú távú kedvező havidíjú parthasználattal segítheti elő.

Tisztában vagyunk vele, hogy aki a vízen ruház be, az kénytelen ezt nagy összegekért, hosszú távra tenni. Kár lenne a jól prosperáló, önmagában azonban fővárosi odafigyeléssel még nagyobb lehetőséget magukba hordozó vállalkozásokat áthelyezéssel, túlzottan megemelt díjakkal ellehetetleníteni.

Észrevételek - javaslatok¹ (a két megtárgyalt anyaggal kapcsolatban)

Általánosságban a Dunamenti 1.pdf anyaghoz

- Örömmel tapasztaltuk, hogy az általunk javasolt megoldások és érvek (bár szervezetünk megnevezése nélkül) bekerültek az anyagba.
- Pozitív lépésnek tekintjük a partok egységes kezelésének megvalósítását.
- Már ebben az általános részben is felmerül a hajók éjszakai (forgalmon kívüli időszakára) városból kitelepítése két közös kikötőbázisra. Ez több okból sem jó megoldás. Éjszaka senkinek nincsenek útjában, azaz felesleges őket jelentős üres járással járó kiadásokra kényszeríteni. 50 hajó elhelyezése már gondot jelenthet az Újpesti-öbölben (17 sorban lehetne őket hármassával kikötni, ami biztonsági távolsággal együtt 850-900 m parthosszt igényelne. Mivel nem csupa egyforma hosszúságú hajóból áll a flotta, ezért a helyigény 1000-1200 m között adódik, amelynek szélessége – ha pontonokkal oldják meg, amihez legalább 17 db, legalább 25 m hosszú pontonnal a parttól kb. 45-50 m vízfelületet fed le. Hol lesz ilyen terület? Hogy indul el a legbelső hajó, ha ő lesz az első induló? Csak úgy, ha komplett személyzetek tartózkodnak valamennyi hajón (ez ma nincs így)
- Különösnek tartjuk, hogy a Budapesten üzemelő személyhajózások közül kizárólag kettőt tekint az anyag megemlítenőnek akkor, amikor a BKV valójában kizárólag más üzemeltetőkkel végeztet hajózási tevékenységet, saját tevékenysége gyakorlatilag nincs.
- Azt is különösnek tartjuk, hogy érdemi indoklás és elemzés nélkül már hajótípust nevez meg az anyag (katamarán) kizárólagos megoldásként. Természetesen vannak jelentős előnyei a katamaránoknak, de messze nem kizárólagos megoldások a gyorsjáratú hajózás megvalósítására, különösen nem annak fényében, hogy beszerzési költségük igen magas.
- A hajózás városon belüli pontok közti versenyképességnek illusztrálására egyetlen példát (Jászai-Batthyányi viszonylatot) hoz fel az anyag, holott ennél jelentősen több ilyen viszonylat képezhető (Batthyányi-Vigadó; Kossuth-tér-Várkert; Várkert-Március 15-e tér; Gellért-tér-Vigadó/Boráros-tér, stb.)
- Problémának látjuk azt, hogy a 2012. évi CXC. törvény nem tulajdonjogot, hanem használati jogot adott a fővárosnak a Duna fő ágában található partok tekintetében. Ez azt jelenti, hogy a kikötőhelyek hatósági engedélyezéséhez továbbra is az eredeti tulajdonos hozzájárulása szükséges, azaz a kerületi tulajdonú helyszíneken nem a fővárosé, hanem a kerületé. A kerületek a főváros intézkedéseit rendeletei betartásával képviselik, azaz nekik nincs mérlegelési joguk. Ha az eredeti tanulmányt szentesítő fővárosi közterület-használatot szabályozó rendelet kihirdetésre kerül, akkor *a kerület köteles azt végrehajtani,*

¹ az oldalszám hivatkozások az elektronikus (pdf) fájlok oldalszámozását követik (ez eltér a nyomtatott változattól egy oldallal);

*azaz nem adhat tulajdonosi hozzájárulást a rendeletben (tanulmányban) meghatározott feltételektől eltéréshez. **Ezért a tárgyaláson és a jelen anyagban jelzett problémákat a rendelet kihirdetése előtt kell orvosolni.***

Általánosságban a Dunamenti 2.pdf anyaghoz:

- Az egységes kezeléssel és a főváros jelentősen megnövekvő szerepével egyetértünk, azonban a BKV, mint szervezet már bizonyította korábban, hogy nem alkalmas a rendszer működtetésére, ezért olyan cégekkel javasoljuk az üzemeltetést megoldani, amelyek már bizonyították rátermettségüket (azaz pl. nem szüntették meg hajózási tevékenységüket, hanem a nehéz időkben is képesek voltak azt gazdaságosan működtetni).
- Úgy látjuk, hogy a tervezett kikötőhelyek meghatározásánál elmulasztották felmérni a tényleges utasforgalmat, ami alapvetően befolyásolja a szükséges kikötőhelyek számát és típusát, valamint infrastruktúra igényét. Ezzel kapcsolatban néhány adat:
 - A fővárosi Duna-szakaszon összesen 50 termes személyhajó üzemel.
 - Az anyagban egyéb gyűjtőfogalom alatt kezelt hajózási vállalkozások (azaz nem BKV és nem Passnave) utasforgalma kiemelkedően jelentősnek tekinthető a teljes budapesti idegenforgalom tekintetében is. Csak a Jászai Mari tér és Szent István park térségi kikötőkből induló hajók (29 db) éves utasforgalma jelentősen meghaladja az 1 millió főt, az alábbi megoszlásban:
 - programhajók -- 500.000 fő/év
 - rendezvényhajók -- 1 millió fő/év
 - A rendezvényhajók utasainak beszállításához is alkalmanként 10-15 kikötő szükséges egy időben, és 20-40 buszparkoló a szállító járműveknek (forgalma szezonbeli napokon napi 5000 fő utast jelent csak a szálloda-hajózásnak átadni tervezett Jászai Mari tér - Szent István park térségben. Ezt nem lehet kiváltani néhány új kikötőhellyel).
 - Ezek a hajók szállítják el a szervezett turisták 80%-át, és évente több mint 15.000 rendezvény zajlik rajtuk. Ebbe a körbe tartozik minden termes hajó, melyekre az utazási irodák túlnyomó többségében külföldi csoportokat szerveznek. Ezek hagyományos hajók (kb.45 db - Passnave, Európa, Pandeck, Sailor, Rudas és társa, Duna-Weser, Rubinhajó, Armada, Silver Boot, Öreg Duna cégek hajói, stb).
 - A hajók forgalmon kívüli időszakra tervezett kikötői (Albertfalva és az Újpesti-öböl) olyan mérvű költségnövekedést okoznának a cégeknek, ami rövid időn belül csődbe viheti őket, mivel kényszerű, jelentős árnövekedést a piacnem bír el. Minden hajó üzemzáraskor és üzemkezdéskor, valamint az egyes utak közti időszakokban 7-12 km utat kell megtegyen ahhoz, hogy utasok szállhassanak be rá. Ez azt jelenti, hogy a személyzeti költségek napi legalább 2 órával nőnek, így eseteként már nem elegendő az A.1 üzemmódban előírt személyzet. Ezen kívül plusz 2 óra üzemanyag, hamarabb bekövetkező felújítás, elhasználódás és az eddig kiépített biztonsági rendszerek teljes megújítása (őrzés, felügyeleti eszközök, stb). A személyzetnek jelentősen kedvezőtlenebb módon megközelíthető helyszíneken kell szolgálatba lépni és onnan megállás után jellemzően hajnalban hazajutni. Ezekon a helyszíneken kell a hajón szükséges ellátmányokat bejuttatni (Újpesten le sem tud jutni a partra gépjárművel a zárt magánterületek miatt – a menetrendi BKV kikötőben nem állhat). Ezek helyett

inkább a VITUKI-s terület lenne erre alkalmas és a Szent István-park – Margit-híd közti szakasz mindkét ágban. Ezen kívül az Újpesti-öböl alacsony vízállásoknál nem közelíthető meg biztonságosan, esetenként sehogya az öböl medrének erős feltöltődése miatt, téli időszakban pedig a jég miatt (személyhajózás akkor is van). A kotrás igen jelentős költségekkel oldható csak meg és csak akkor biztosít tartós megoldást, ha a teljes öböl kikotrásra kerül (erre 40 éve nem volt példa).

- A programhajók (kb. 13 db hagyományos) garantált programokat hirdetnek, és bárki jegyet vehet rájuk. Az Erzsébet-híd - Lánchíd közti szakasról indulnak.
- A fenti adatok nem tartalmazzák a BKV/BKK megbízás alapján üzemelő BKV-nak nevezett menetrendi járatok forgalmát.
- A tanulmány teljes egészében figyelmen kívül hagyja a közelmúltban a jelenlegi kikötő-üzemeltetők által elvégzett fejlesztéseket, felújításokat, azaz olyan értékeket kíván ellenszolgáltatás nélkül elvonni, amit ezek a cégek ruháztak be. Ezt inkorrektnek tartjuk. Kérjük, hogy e kérdések rendezését az érintett cégeket képviselő érdekvédelmi szervezettel egyeztesse a BKK/Főváros.
- A tanulmány úgy tekint a kikötői tevékenységgel szerzett üzemeltetői bevételekre, mintha annak nem lennének költségei. A BKV költségelemzése alulbecsült, irreális, nem tartalmazza az energia költségeket, az őrzési (személyzeti és eszköz) költségeket, az átállítás költségét (beleértve a fennakadt uszadékok eltávolításának költségét is) messze alulbecsüli (a becsült éves költség kb. kéthavi tényleges költségnek felel meg). A szállodahajók biztonságos kikötésére elégtelen egy 14 m hosszú ponton, azaz annak költségei sem mérvadók. Szintén érzékeny területe az anyagnak, hogy nem veszi figyelembe az utóbbi időszak **díjváltásait** a kikötői szektorban. Ennek a szektornak a kikötőkhöz kapcsolódó díjszabásai (ill. annak változása) a következők:
 - Partfal (kikötő nagyságától függetlenül 3 m), de függ attól, hogy hol található. Ennek függvényében a díj: 326.000, 540.000, 1.620.000 Ft/év; ezek a díjak 2009-től máig a többszörösére emelkedtek;
 - A vízügyi igazgatóság által kért vízterület használati díj (raszterenként fizetendő) – a belvárosban 600.000 Ft/év/raszter, külvárosban 400.000 Ft/év/raszter; ezek a díjak 2009-től máig szintén többszörösére emelkedtek;
 - Ezen felül időszakonként a hajózási hatóság is eljárást folytat, amelynek díjai tavaly átlagosan a hatszorosára emelkedtek;A kigazdálkodható, reális díjak kialakítása a fővárosi személyhajózás fenntarthatóságának egyik kulcskérdése, amiben szükségesnek látjuk az érdekvédelmi szervezetekkel való szoros együttműködést. Fontos cél ezzel kapcsolatban a kiszámíthatóság, azaz a díjak stabilitása hosszabb távon, valamint a tulajdonosi hozzájárulások olyan futamideje (min. 5 év), ami érdekeltté teszi a bérlőket a kikötőhely és térsége magas színvonalú működtetésében.
- A tanulmány elveti a hajózás beépülésének lehetőségét a city-logisztikába, ami szerintünk téves álláspont, mert a hajók komoly szerepet kaphatnának a szemétszállításban, az áruterítésben a városszéli lerakatok és a belváros közti mozgatásban, valamint komoly lehetőség van a hajón történő szemétegetésre is.
- Nem épít a tanulmány a város szélén telepíthető parkoló-hajókra, ami megoldhatná a városba igyekvő ingázó (hivatásforgalmú) autósok problémáját (őrzött, biztonságos, komfortos és azonnal hajóra szállhat, ahol komfortosan juthat el a munkahelyére vagy ahhoz közel). Ezen észrevételünkre adott válasz téves adatokból indul ki, egyrészt a parkolóhajó méreteivel, befogadó képességével, másrészt tájba illeszthetőségével kapcsolatban. Egy parkolóhajó

lényegesen többre „képes”, mint az egy nagy sötét monstrumra gondoló nemhajós ember gondolja. Ezen kívül a legolcsóbb megoldás már közép távon is.

- Szintén nem foglalkozik az anyag azzal az alternatívával, hogy az alsó rakpartokat színvonalasan megépített áthidalásokkal lehetne elérhetőbbé tenni, de egy másik megoldás lehetne a lényegesen több lámpás gyalogos átjáró (ma a Margit-híd és az Erzsébet-híd között (3 km – pesti oldal) 2 db van – rengeteg a balesetveszélyes átkelés. Szerintünk a válasz ellenére vannak színvonalas és városképbe illeszthető megoldások is.

Részleteiben

A Dunamenti_1.pdf anyagban:

- A 45-46. oldalon a II.13.6. Személyhajózás fejezetben az anyag két nagy üzemeltetőt említ - BKV-Mahart-PassNave - 565.000 utassal. A két említett cégen kívül még több (Legenda Kft., Eurama Kft, Program Travel Kft., Panoráma Deck Kft.) indít garantált, menetrend szerinti utakat egyéni vendégek számára Budapest területén, összességében mintegy 450.000 utas veszi ezeket igénybe.

Városi és elővárosi személyhajózás kérdéskörben:

1. Csak a D11 (hétköznap) D13 (hétféje) elvárás az uniós projekthez.
2. D12 járatra nincs semmiféle kötelezettség. Javasoljuk e járat kísérleti, az eddigiektől eltérő üzemeltetésén gondolkodni, az alábbiak mentén. A cél a tényleges közösségi közlekedésben való nagyobb részvétel.

Menetrendi problémák:

- a) A két végállomás túl messze fekszik egymástól (Kopaszi gát - Római) ahhoz, hogy azt hagyományos hajóval munkába járásra használják.
- b) Az a. pontban említett hosszú idő, nagy követési távolság (30 perc), a kikötők rossz megközelíthetősége (Batthyányi, Petőfi), utas-várók hiánya miatt a hajókat Budapest lakossága csak jó időben, bérlettel, családi hajókázásra veszi igénybe.

Hajókkal kapcsolatos problémák:

- a) Hajók sebessége akár az eredeti motorok nagyobb teljesítményűre való cseréjével is csak 3-5 km/h sebesség-növekedést eredményez. Amennyiben ehhez alacsony vízállás is társul (Budapesten ez a bevezetés évében 47% volt, azaz korlátozottan volt érzékelhető, de az azt megelőző évben 75%!!!) akkor elmondhatjuk, hogy csak géperő növekedésével a hajók utazó sebessége szinte egyáltalán nem növelhető.
- b) Maga a menetidő viszont kitűnően csökkenthető az utasok ki-be szállítási idejének csökkentésével, így pl. a szélesebb, automata ajtókkal.
- c) Ugyancsak csökkenthető a menetidő a hajók kikötési idejének csökkentésével, az ún. orrsugar-kormány alkalmazásával.

Mindezek alapján úgy látjuk, hogy egyáltalán nem történt meg minden a hajók a tömegközlekedésben való jobb kihasználása érdekében.

Számításaink szerint a „Lánchíd” hajóban a BKV által beépített 400 LE-s főgép árából egy optimális 250 LE teljesítményű főgép, szélesebb ajtók és jobb manőverképességet biztosító orrsugar kormány lett volna beépíthető.

Meggyőződésünk, hogy a fenti három technikai eszköz együttes használata a menetidőt jelentősebben csökkentené, mint az egy túlméretezett főgép.

Javaslat új "kísérleti"menetrendre:

- a) Duna-menti cégekkel kapcsolatfelvétel, utazási szokásaik megismerése, esetleges igényeik felmérése (gyorsjárat, céges bérlet, stb.)
 - b) Eddigi tapasztalatok összegzése a különböző kikötőkben megvalósult utasforgalom alapján.
 - c) A hajókon az utazási szokások folyamatos felmérése (ha eddig nem történt meg).
- A 46. oldalon tárgyi pontosítás: mint már említettük a Margitszigetre a BKV és a PassNave mellett menetrend szerint a Legenda Kft. és az Euráma Kft. is szállít utasokat. A két cég ilyen irányú utas-száma biztosan több mint 20.000 fő/év.
 - 46. oldal, Távolsági és turisztikai személyhajózás: a BKV-n és a PassNave-n kívül ebben a tevékenységben résztvevő cégek súlya jelentősen meghaladja a két említett céget. Ahogy azt már korábban leírtuk, az ezen szegmensben dolgozó cégek összességében több, mint 1 millió utast szállítanak éves szinten.
 - A 136. oldalon (második bekezdés): "A szállodahajók..." teljesen téves következtetéseket, megállapításokat tartalmaz és tévútra viszi a döntéshozókat. A szállodahajók ittléte hasznot hoz az országnak, városnak, cégeknek. Ezen hajók nélkül a rajtuk lévő emberek soha nem jöttek volna el az országba. A hajók semmiféle városképrontást, zsúfoltságot nem okoznak, ennek lehetőségét a hajózási hatóság a szükséges mértékig korlátozza.
 - A 137. oldalon kezdődő „III.7.6. Vizi létesítmények elhelyezhetőségének elemzése” fejezethez:
A kikötők osztályozásának megvannak a jogszabályi előírásai. Javasoljuk, hogy a kikötőket használatuk szerint kategorizáljuk, hogy az esetlegesen a szakmában nem jártas döntéshozók munkáját megkönnyítsük.

1.) Közforgalmú (kabinos) személyhajó kikötő - szállodahajók részére:

Alkalmasnak kell lennie:

- a) 1-2, akár 135 m (max.) hosszúságú hajó fogadására, azok folyamatos kiszolgálására;
- b) Utasok ki-, beszállítására;
- c) Ivóvíz, ideális esetben árammal való ellátásra;
- d) Az utasok ki-be szállítására, az utasok gyalogos közlekedésére, ill. buszra szállására megfelelően kialakítva;
- e) A hajón képződő hulladék elszállítására;
- f) Vonzó városi panoráma biztosítására.

Megjegyezzük: ilyen kikötő Budapesten alig található, ill. kiépítésére is kevés helyen van lehetőség.

A c, d, e, pontok adott esetben erre kialakított kikötőkben időszakosan az adott hajó odaállásával kezelhető.

A "c" pontban jelzett - a hajókat kellő mennyiségű árammal való - ellátás elvárás, de kevés helyen kivitelezhető (3 x 400 A/ hajó) a fővárosi hálózat helyenként kis kapacitása miatt.

2.) Közforgalmú (termes) hajó kikötő: szállásnak nem alkalmas, termeiben rendezvényt adó hajók részére (a magyar hajók mind ebbe a csoportba tartoznak).

Alkalmasnak kell lennie:

- a) 1-3 db (30 - 80 m hosszú) hajó fogadására (ez 1-2 rasztert jelent);
- b) Az általában buszokkal érkező szervezett turisták ki-, beszállítására (buszparkolók);
- c) A hajók folyamatos tárolására, őrzött (biztonságos) körülmények között;
- d) A hajók áruval való feltöltésére;
- e) Kellő erősségű ipari (ún. parti) áram vételezésére (a belvárosban veszteglő hajóknál ez mindenhol rendelkezésre áll);
- f) Ivóvíz vételezésre;
- g) A földrajzi elhelyezkedésnek arra, hogy az utasok mielőbb a történelmi belvárosban gyönyörködhessenek.

Mivel a Magyarországra látogató vendégek túlnyomó többsége az éjszakai Budapest látványára kíváncsi (80 %), ezért a kora esti idők fokozottan terheltek (pl. gyakran a Jászai Mari téren kikötött tucatnyi hajó a vendégek igényei szerint egy időben szállít be és indul el, ilyenkor akár több ezer vendéget is kiszolgálva egyidejűleg).

Ezek a hajók délelőtt nem adhatók el, ez az árufeltöltés időszaka. Délután a kedvezmények hatására sétajáratok jellemzők, az összes utaslétszámhoz képest kb. 20 %-os a részesedése. A hajók általában az éjszakai Budapestet mutatják be utasaiknak.

3.) Közforgalmú (programhajó) kikötők: ugyanazon hajótípusok veszik igénybe, mint a 2. pontban, csak a vendégek megoszlása miatt igényel földrajzilag más kikötőhelyet.

- a) Ezek a hajók akár évekre előre meghirdetve árulják a garantált hajós programjaikat, garantált időben egyéni vendégeknek.
 - b) Alkalmasnak kell lenni a kikötőnek tömegközlekedéssel, ill. gyalogosan megközelítésre.
 - c) A hajó, a program, a kikötő is önmagában messziről látható, vonzó kell, hogy legyen, hogy akár az arra járók is "kedvet" kapjanak igénybe venni.
- A kikötőnek a 2. pont szerint rendelkeznie kell ivóvíz, áram vételezési lehetőséggel, alkalmasnak kell lenni utasok ki-, beszállítására a hajó őrzött tárolására;
 - Ennél a kikötőnél hangsúlyos a belvárosi elhelyezkedés, ezt a tevékenységet máshol nem lehet üzemeltetni.
 - Ez annyira fontos, hogy az üzemeltető tudomásul véve a belvárosi helyhiányt akár az árufeltöltést is más, arra alkalmasabb kikötőben oldja meg.

- 4.) Üzemi kikötő - úgy ahogy a tanulmányban értelmezik - nincs Budapest belső kerületeiben (Rákóczi - Árpád híd között).
- 5.) Állóhajók, platformok: vízre költöztetett különböző tevékenységre használt, helyváltoztatásra alkalmatlan úszóművek.
Megjegyeznénk, hogy a tevékenysége meghatározza a számukra kijelölt kikötőhely alkalmasságát (pl. étterem egyéni vendégeket a belváros közelségétől remélhet; szálláshely jó közlekedéssel, árufeltöltéssel, parkolóval, panorámával kell, hogy rendelkezzen).
Ezen egységek létét határozza meg, hogy a jövőben hol kapnak kikötőhelyet. Az úszóművek szinte kivétel nélkül sok százmilliós beruházásokkal jöttek létre, célszerűbbnek tartjuk a kinézetük szabályozását, mint más, az üzletmenet szempontjából alkalmatlan helyre való "száműzését"!
- 6.) Vizi taxi kérdése vissza-vissza térő kérdés: javasoljuk az ilyen tevékenységet kiszolgáló kishajó kikötőket más úszóművekhez (étterem, múzeum, kulturális helysín) hozzárendelni, hiszen ezek a tevékenységek "erősítik" egymást.
- 7.) Menetrend szerinti járatok: a lakosság szempontjából várhatóan a legfontosabb tevékenység. A kikötők kialakításánál, elhelyezésénél elsőbbséget kell, hogy kapjon minden más hajózási tevékenységgel szemben. Felhívánk a figyelmet, hogy a kikötőket használó menetrendi járatok azokon egy-egy utas-beszállítás során percekre töltenek el. A közösségi közlekedés költségeinek komoly csökkentését eredményezheti ezen frekvenciánál kikötők egy-egy kikötésre való tovább értékesítése, pl. rendezvényhajók számára, nyilván a menetrend megzavarása nélkül.

A Dunamenti-2.pdf anyagban:

- A 44-45. oldalon összemosza az anyag a kikötők fenntartási költségeit az egyébként is elvégzendő árvízvédelmi és útfenntartási (kátyúzási) költségekkel, amiknek a hajózáshoz semmi közük nincs.
- A VITUKI-s területre tervezett szállodahajó veszteglő (kikötő) hajózási szempontból kockázatos, mivel a felfelé (hegymenetben) haladó (esetenként 6-10 tonna rakománnyal terhelt) tölt kötelek itt szorosan a pesti part mellett kénytelenek megközelíteni a Déli vasúti híd térségét az áramlási viszonyok miatt (70-80 m-re a parttól). Ehhez túl közel lennének a két oszlopban kikötött szállodahajók, amelyek a kikötő pontonokkal, hidakkal együtt (hajófajtától és vízállástól függően) 52-60 m-re nyúlnának be a parttól (annyiban tér el a Nemzetközi hajóállomástól (Belgrád-rakpart), hogy az közel egyenes szakaszon helyezkedik el, míg a VITUKI terület egy kanyarulatban).
- A szállodahajók számára kijelölt helyszínek egy része nem jelent megoldást. A Népsziget végére tervezett helyszín illuzórikus, Albertfalva szintén. A szállodahajók fogadására egyelőre bőségesen elég a javasolt pesti oldali Rákóczi-híd - Erzsébet híd (min. 10 kikötő), Dráva utca 1-2-3 kikötő, az Akadémiánál 2-3 kikötő, illetve az Info-park 1-2-3-4 kikötő, azaz összességben 20 kikötőhely, ami az évi 250.000 fő forgalmat közép távon is képes kiszolgálni.
- A közterület-használatra vonatkozó elemekkel nem értünk egyet mindenben. Az, hogy a parton kikötőbakokat használnak a pontonok kikötésére és esetenként a hajók is használják ezeket az nem jelenti azt, hogy a bakok közti területet is

használják. Az hogy milyen alapterületű hajók köthetnek ki a pontonra önmagában nem jelenti azt is, hogy ilyenek valóban ki is kötnek ott. Azzal egyetértünk, hogy ne lehessen kisajátítani a partszakaszokat és aztán nem használni azt.

- Azt a tarifák meghatározásánál kérjük figyelembe venni, hogy a sétahajók, rendezvényhajók messze nem a szállodahajók prosperitását tükrözik és jövedelmezőségük is nagyságrenddel marad el ezektől. Ha rosszul összeállított tarifákkal tönkre teszik a magyar kisvállalkozásokat, akkor a Dunát sajnos idegenek kezére játsszák át (ami szöges ellentétben állna a kormányprogrammal).
- A budai városképhez több mint 140 éve a hajók is hozzá tartoznak, velük együtt tekinthető a világörökség részének (szinte nem lehet olyan képet mutatni e területről, amelyen ne lenne legalább egy hajó). Indokolatlan az egyik partra korlátozni a hajók jelenlétét.