

A Magyar Hajózási Országos Szövetség állásfoglalása a Főváros részére

A Magyar Hajózási Országos Szövetség azt tapasztalva, hogy

- az Európai Unió Duna Régió Stratégiájának (EDRS) kialakítása új helyzetet teremtett a Főváros – Dunát is érintő - tervezési munkájában,
- a Főváros – évtizedek érdektelensége után – felismerte a Dunával kapcsolatos abszurd helyzet tarthatatlanságát, és
- mérlegeli a hajózás városi közlekedésben való alkalmazásának lehetőségét, továbbá
- olyan – korábban érinthetetlennek beállított – sztereotípiákon való túllépés esélye merült fel, amelyek eddig blokkolták a Duna és közvetlen környezetének ésszerű hasznosítását, bevonását a város életébe (pl. a hajózás nem képes tömegeket mozgatni),
- a Főváros a korábbinál kinyilvánítottan jobban kíván támaszkodni a civil szervezetek kezdeményező, javaslattevő aktivitására,
- a Főváros nem rendelkezik egyetlen olyan elfogadott konkrét programmal sem, amely a Dunát, mint közlekedési, sportolási, közösségi programokat biztosító lehetőséget hasznosítaná, beleértve valamennyi, ezzel összefüggő, járulékos elemet,
- a Duna-part továbbra is vegyes tulajdont képez a Főváros és a kerületek között megosztva, ami koordinátlanságot, a tulajdonosi magatartás ellentmondásosságát, tartós érdekellentéteket, indokolatlan korlátozásokat eredményez,

arra a következtetésre jutott, hogy

- lépéseket kell tenni arra, hogy a fővárosi Duna-szakasz elfoglalhassa méltó helyét a lakosság és az ide érkező látogatók életében,
- az EDRS kialakítása során, majd a kialakult keretben a tervezést úgy kell motiválni, hogy kialakulhasson egy egészséges, fenntartható és biztonságos Duna-hasznosítás,
- a Fővárosnak ki kell alakítania a városi közlekedés és a város környezeti állapotának lényeges javítása érdekében szükséges koncepcióját, amelyben a hajózás – tekintettel a EU közlekedéspolitikai célkitűzéseire is – az eddiginél lényegesen nagyobb arányú és célirányos hasznosítása fontos szerepet kell kapjon/vállaljon,
- támogatásra érdemesnek tartja a „Duna Főutca” tervezési folyamatot, amelyben aktívan részt kíván venni,
- fontos eleme a hajózás fővárosi közlekedésben való fokozott részvételének az, hogy a Főváros szakítson az olyan fékező elemek alkalmazásával, amelyek mindeddig megakadályozták a Duna-part (biztonságos) megközelíthetőségének megvalósítását, a hajózás és a parti közösségi közlekedés – ritka kivételtől eltekintve – teljes elszigeteltségének felszámolását,
- fontos a „Duna főutca” szerep betöltéséhez az, hogy az egy mozgalmas, sokoldalú, színes, életvidám „utca” legyen és ne a falanszter, amit a ma alkalmazott szabályok és egyes tervek kényszerítenek/kényszerítenének rá,
- nem szabad a Dunát a szokványos módon a város szárazföldi területe folytatásának tekinteni, azaz azt a súlyos hibát elkövetni, hogy építészeti szabályokat erőltessenek egy élő és remélhetőleg élhető vízterületre, az azon közlekedő, tartózkodó hajókra, emberekre, ugyanakkor
- nem kívánatos az anarchia a folyón, azaz a fővárosi Duna-part tulajdonosoknak (önkormányzatok) közösen meg kell alkotnia a város érdekeit szem előtt tartó követelményrendszert és egymással harmonizáló célokat kell megfogalmazni,

szakítva azzal a korábban rendszeresen tapasztalható elzárkózó magatartással, ami egy köztulajdont birtokló szervezetnél visszatetsző.

ezért néhány pontban összefoglalja álláspontját az EDRS és az ahhoz kapcsolódó Duna Főutca projekt, valamint néhány egyéb formálisan vagy informálisan folyó meditáció, vagy már tervezési folyamat (pl. Partraszállás) kapcsán és/vagy érdekében.

ÁLLÁSFOGLALÁS

A Magyar Hajózási Országos Szövetség a Duna fővárosi szakaszának jövőjére, annak a város életében várható/kívánatos szerepére, az ahhoz kapcsolódó tervekre vonatkozóan a következő álláspontot alakította ki és javasolja/kéri figyelembe venni a Főváros döntéshozóinak:

1. A Duna fővárosi szakasza amellet, hogy a város része, egyben élőhely, élő és változó vízhozamú (ezzel változó vízszintmagasságú) vízfolyás, szabadidős tevékenységek helyszíne, meghatározó városképi elem, nemzetközi víziút is. Bármilyen e területtel foglalkozó elképzelésnek, tervezésnek ezeket a funkciókat, ill. körülményeket figyelembe kell vennie.
2. A Duna, mint folyamatosan változó magasságú és ezzel más és más arcát mutató folyó nem része a szárazulatnak. Ebből következően nem kezelhető a Duna építési telekként, nem alkalmazhatók rá az általános építési szabályok. Súlyos hiba lenne olyan szabályozó rendszert erőltetni rá, amely jellegénél fogva idegen egy vízfelülettől (nem véletlenül emelte ki az építési törvény a saját hatálya alól az úszólétesítményeket és a vízterületet, bízta ennek szabályozását a közlekedésért felelős miniszterre a kormány).
3. Bármilyen elképzelés, szabályozási terv kapcsán figyelembe kell venni, hogy a Duna fővárosi szakasza (is) része egy nagyhajók közlekedésére alkalmas európai vízrendszernek (az arány 30:40000), ezért céltalan és ésszerűtlen elvárni, hogy a másik 39970 km-en történő közlekedés feltételeit alakítsák a 30 km-hez. Ez természetesen vonatkozik a teljes magyar Duna-szakaszra is, ahol az arány 378:40000. Az említett 40000 km túlnyomó többsége az Unió területére jut, azaz szoros gazdasági partnereink területére. Ez a hálózat az Unió közlekedéspolitikájában kulcs-szerepet kapott az életminőség javításában és a környezet/természetvédelemben, valamint a versenyképesség növelésében azzal, hogy a többi közlekedési ág nál nagyságrenddel kedvezőbb környezeti jellemzőkkel rendelkezik.
4. A hajózásnak részt kell kapnia/vállalnia a város közlekedési és környezetvédelmi gondjainak megoldásában képességeinek és a Duna sajátosságainak megfelelő mértékben és formában. Nem értünk egyet azokkal az észrevételekkel, amelyek szerint a hajózás egy minimális mértékű segítséget nyújthat e kérdésben. Egy kicsit olyan ez az érvelés mintha a Nagykörúton csak két villamos szerelvényt közlekedtetnénk, óránként és erre azt lehetne mondani, hogy ez nem oldja meg a tömegközlekedés igényét. A Duna közlekedési kapacitása ma 5-7%-ban kihasznált, abból is a tranzit áru fuvarozás és személyszállítás testesíti meg a többséget. Ha csak arra gondolunk, hogy ezt az arányt 50%-ra növeljük, ez akkor is óriási kapacitásnövekedést jelent. A kapacitásnövelésnek a városi közlekedésbe forgatása pedig akkor valósítható meg, ha célirányos fejlesztéseket támogat a Főváros és az Unió is.
5. Mit tekintünk célirányos fejlesztésnek? Mindenekelőtt a Főváros területén honos vállalkozások ma is rendelkeznek jelentős hajókapacitással, amelynek egyedei

(hajók) ugyanakkor nem erre a célra kerültek tervezésre építéskor, valamint berendezéseik, egyes elemeik elhasználódtak. Ugyanakkor ez a hajópark – jelentős arányban – alkalmas arra, hogy akár még évtizedekig szolgálja az utasokat akkor, ha felújításuk és átalakításuk erre a funkcióra megtörténik. Ilyen átalakítás szükséges a ki/beszállítás radikális felgyorsítása, ill. az egyes kommunális elemek mennyiségi és minőségi jellemzőiben. Szintén felújítást (minőségi cserét) igényelnek a meghajtás (propulzió) elemei, amelyek a jelenleginél is kedvezőbb környezetvédelmi jellemzők és a lehető legnagyobb sebesség elérését, továbbá a korlátozott láthatóságnál is működőképes szolgáltatást szolgálnák. A magyar hajózás ilyen irányú támogatást (egyetlen áruszállító hajó egyszeri esete kivételével) 35 éve nem kapott, azaz szemben a BKV ismert mértékű támogatásával a személyhajózás egyetlen forintot sem.

6. Azt gondoljuk, hogy a Fővárosnak és az Uniónak is törekednie kell arra, hogy olyan korszerű hajóparkot hozzon létre a hagyományos hajók mellé, amely a nagy (azaz 30 km-nél nagyobb) távolságú közlekedést is képes tömeges méretekben kiszolgálni. A hajózást eredményesen csak akkor lehet integrálni az egyes nagy csomópontok (lásd Főváros) kiszolgálásába, ha az eljutási sebesség eléri azt a küszöböt, ami az autósokat ennek a szolgáltatásnak az igénybe vételére ösztönzi. Ezt a Duna jelen terhelése mellett szinte akadálytalanul meg lehet oldani, de csak olyan speciális kialakítású hajókkal, amelyek a nagy sebességet úgy tudják biztosítani, hogy a többi vízén tartózkodót nem veszélyeztetik (ilyen kezdeményezés már folyamatban van). Ugyanakkor e hajók esetében - éppen az időnyerés érdekében - nem ésszerű a több ponton történő kikötés, azaz egy távoli pont és egy központi elosztó kikötő közti közlekedtetésüket látjuk célszerűnek, amely lehet nagyvárosok közti (intercity, interregionális) és lehet térségi ráhordó központok közti forgalom, de mindenképpen 30 km-nél nagyobb távolságok esetén. A hagyományos – legfeljebb 25-30 km/h sebességre képes vagy alkalmassá tehető – hajókat az ennél kisebb távolságok áthidalására látjuk alkalmasnak, mivel még ezzel a sebességgel is jelentősen gyorsabbak a városba jutás során, mint a csúcsforgalomban araszoló közúti megközelítés, nem beszélve arról, hogy nem terheli az autósokat a ma már horribilis parkolási díj, a várost és lakosságát pedig az autók környezetterhelése. Meggyőződésünk szerint a perem-településeken és perem-kerületekben (Szentendre, Dunakeszi, Érd, Tököl, Csepel-Dél, Budafok, Újpest-Megyer, Békásmegyer-Püskösdfürdő) megállított Főváros központi területeire irányuló közúti forgalom kiváltható a hagyományos hajókkal (legfeljebb 20 km távolság), ugyanakkor a távolabbiak, mint Esztergom, Nagymaros, Vác, Dunaújváros, Százhalombatta, valamint a nemzetközi (intercity) forgalom elláthatók a gyorsjáratú (50-80 km/h sebességű) hajókkal. A város peremén elhelyezett parkoló-hajók hálózatával megoldható a személygépkocsik (de akár motorkerékpárok, kerékpárok) vezetőinek/utasainak kulturált átszállása a hajókra és gyors eljutása a város belső területeire, ezzel lényegesen csökkentve a városra koncentrálódó környezetterhelést. A parkoló-hajók funkciója nem pusztán a parkolás lehetősége, hanem azok kulturált kiszolgálása, azaz az életminőség romlásának megakadályozása az autósok körében (is) – parkolás, őrzés, akár szerviz, szolgáltató helyek.
7. A hajózás a Főváros észak-déli irányú forgalmába tud hatékonyan beépülni, ami azért is lényeges elem, mert az V. metró vonal megépítéséig jelentős segítség lehet a város számára, hogy az itt tapasztalható közlekedési kereslet a lehetséges leginkább környezetbarát módon kerüljön kiszolgálásra. A hajózási megoldás a metró építési költségeihez képest töredék összegből megvalósítható és addig, amíg a metró üzembe nem áll (ez lehet, hogy akár egy évtized is, vagy még több) ez a

megoldás összekötheti a két jelentős HÉV-vonalat is. A hajózás képes arra, hogy igény esetén akár 5 percenkénti indítással, menetrendet tartva közel 50.000 fő/óra férőhelyet mozgasson vonalanként.

8. A személyszállítás és a gépjárműforgalom csökkentése mellett a hajózás jelentős szerepet tölthet be a főváros személyszállítási problémáinak megoldásában is, egyebek mellett a gyűjtésben, a tömörítésben, részleges feldolgozás hajóra telepítésével, és a főváros forgalmát gyakran akadályozó, lármás és kellemetlen szagú személyszállító lánc egy részének kiváltásával. Ilyen funkciókat a hajózás több uniós államban is betölt, kihasználva a hajók szárazföldi járművekhez képest nagyságrenddel nagyobb teherbíró képességét és az óriási terekben elhelyezhető, környezetkímélő feldolgozó berendezések lakosságot nem zavaró megoldásait.
9. Partnereink felvetették és Szövetségünk támogatja azt a gondolatot, hogy a főváros belső negyedeinek árufeltöltési láncába kerüljön be a hajózás úgy, hogy a városon kívülről érkező áruk logisztikai lépcsői közé a város határai közelében álló raktár(hajó), a kis teljesítményű és tömegű elektromos gépjárműveket az ellátási útvonalhoz legközelebbi pontokra behordó – és visszaszállító hajó és az ezeket kiszolgáló kikötési pontok formájában. A megoldás szintén több uniós államban működő logisztikai megoldás, különösen a zsúfolt belváros gondjain segíthetne. Javasoljuk, hogy a főváros és az érintett kerületek támogassák az elgondolást és tegyék lehetővé (elsősorban a parti kapcsolatok biztosításával) ezt a megoldást. Ez az elgondolás a hajózás közösségi személyközlekedésbe történő beépítésével jól harmonizál, akár közös bázisok alakíthatók ki a városhatárokon.
10. A hajózás akkor tölthet be jelentősebb szerepet a városi és települési ráhordó közlekedésben, ha a Főváros gondoskodik a következő főbb feltételekről (további részletek a későbbiekben):
 - a dunai alsó rakpartok radikális átalakítása úgy, hogy az a víz és a szárazföld közötti közlekedésben ne akadály, hanem segítség legyen;
 - az indokolatlan önkorlátozás felszámolása, amely évtizedek óta megakadályozza, hogy a gyalogos közlekedés a kikötőhelyekről biztonságosan megoldja az alsó rakparton át akár felüljárókkal, akár egyéb módon;
 - azokon a helyeken, ahol a szárazföldi tömegközlekedés csomópontja közel van a Duna-parthoz, vagy fejlesztések kapcsán ott létre hozható (lásd: Budafok, Nemzeti Színház térsége, Boráros-tér, Fővám-tér, Gellért-tér, Vigadó-tér, Eötvös/Roosevelt-tér, Batthyányi-tér, Bem-tér, Jászai Mari-tér, Árpád-híd pesti és/vagy budai hídfő) nagy átereszthető képességű kikötőhelyek ki/vagy átalakítással való létrehozása,
 - olyan tarifa-konstrukciót alakít ki, amely a hajózást is azonos megítélésben részesíti, mint a többi közösségi közlekedést megvalósító ágazatot (közúti, vasúti közlekedés), amely lényegesen könnyebben finanszírozhatóvá teszi a tevékenységet, valamint jelenleg a hajózás elől elzárt közösségi források is bevonhatók a szolgáltatás színvonalának emelésére;
 - olyan hajózási vállalkozásokkal köt szolgáltatási szerződést, amelyek rendelkeznek elegendő hajóparkkal ahhoz, hogy – azok sürgőszerű átalakítása, korszerűsítése után – kellő biztonsággal garantálni tudják az igények szerinti járatsűrűséget, eljutási sebességet és kulturált kiszolgálást, az időjárástól függetlenül; ebben a korszerűsítésben tagjaink számítanak a Főváros és a kormányzat, valamint az Unió támogatására is;
 - olyan (magyar) vállalkozásokkal oldja meg a biztonságos kiszolgálást, amelyek képesek egymás kiegészítésére váratlan nagy utazási igény, vagy műszaki hiba esetén és hajlandók egymással ilyen együttműködésre; fontosnak tartjuk, hogy a

kikötők használatát az együttműködő vállalkozások a lehető legrugalmasabban a cél érdekében legyenek hajlandók működtetni.

11. Tudomásul kell venni, hogy a város egyes részei eltérő vonzerőt gyakorolnak az emberekre, turistákra és vállalkozásokra, azaz a városi Duna-szakasznak vannak kiemelt érdeklődésre számot tartó részei és vannak kevésbé vonzó területek is. Ugyanakkor a szárazulat fejlődése, átalakulása hatást gyakorol ezekre vonzásokra, pl. a Nemzeti Színház, vagy egy nagyobb üzleti negyed partközeli létrejötte, vagy egy metró-állomás partközeli elhelyezése. Ezzel kapcsolatban egyetértünk azzal, hogy egy dinamikus övezeti besorolással „Duna rendezési terv” kerüljön meghatározásra. E rendezési tervnek azonban – a szárazulatra vonatkozó rendezési tervektől – eltérő funkciókat kell ellátnia.
12. A vízfelület övezeteinek meghatározásánál elsődlegesen figyelembe veendőnek tartjuk az ésszerű hagyományok megőrzését úgy, hogy azok működtetéséhez a lehető leghatékonyabb támogatás párosuljon (pl. a városnéző, szórakoztató funkciókhoz az egyszerű hozzáférés; a menetrendi hajózás kapcsolódásának biztosítása a szárazulat városi közlekedési hálózatához).
13. Megoldandónak tartjuk, hogy a Duna-part egységes tulajdonosi kezelést kapjon, azaz vagy kerüljön a Főváros tulajdonába a teljes Duna-part, vagy valamennyi jelenlegi tulajdonos alakítson egy egységes szabályozást alkalmazó szervezetet (nem új hatóságra gondolunk, hanem a tulajdonosok képviselőiből álló – akár ad hoc jelleggel működő – döntéshozó formára). Ez a szervezet bonyolíthatná le a tulajdonosi jogok gyakorlásához szükséges eljárásokat, bevonva véleményezőként a piaci szereplőket képviselő érdekképviselőket is.
14. Alapvető fontosságúnak látjuk a kikötőhelyekre vonatkozó eljárások lényeges egyszerűsítését és hosszú távú szerződések kötését, amely 10-50 év is lehet akár, mivel ez az időtáv biztosíthatja az azt üzemeltetők tényleges érdekeltségét a kikötőhely (és partszakasz) fejlesztésében, a lehető legjobb állapotban tartásában, valamint az azon nyújtható és a lakosság, valamint a város vendégeinek igényei szerinti szolgáltatásokra alkalmassá tételében. Úgy véljük, hogy a Főváros a parkolási szabályok kialakításánál figyelembe kell vegye azon partnereinek érdekeit, amelyek egy formában már bérelnek területet a Duna-parton, azaz az ezekhez kapcsolódó parkolási igények után nem látjuk indokoltnak további díjak megfizettetését. Ilyen partnernek tekintjük a hajóállomások üzemeltetőit, amelyeknek hajózási biztonsági feladataik ellátására szükséges területeik után is duplán kell fizetniük, ami tarthatatlan.
15. Azt várjuk a Fővárostól, hogy úgy alakítsa ki szabályozási (rendezési) tervét, hogy azzal a vállalkozások adminisztratív és anyagi terhei csökkenjenek. Ezt egyebek mellett azért tartjuk fontosnak, mert több olyan elképzeléssel szembesültünk már, amelyek ezzel ellentétes elképzeléseket kívánnak megvalósítani. Nem kérünk a számos, terveinket bíráló, a tulajdonosnak óhatatlanul szubjektív véleményt adó pénznyelő szervezetből (ilyen-olyan tanács).
16. Természetesnek véljük, hogy a Főváros, amely egy közvagyonnal gazdálkodik, biztosítsa a jogorvoslat lehetőségét a tulajdonosi döntésekkel szemben is, mivel gyakran tapasztaljuk, hogy ezekben (elsősorban az elutasító döntésekben) gyakran jelennek meg olyan mesterséges akadályok, amelyeket az egyes illetékes fővárosi, vagy kerületi döntés-előkészítő vagy döntéshozó szervezetek saját el nem végzett munkájuk hiányosságaira hivatkozva hoznak meg (pl. nincs rendezési terv). Úgy véljük, hogy az ezen alapon hozott elutasító döntések alkotmány-ellenesek, és jelentős gazdasági károkat okoznak.
17. Nem értünk egyet olyan szabályok megfogalmazásával, amelyek egyes – ma is gyakorolt, népszerű, vonzó – szolgáltatásokat azért korlátoznának a vízen, mert ez a

szárazföldi szolgáltatóknak versenyt teremtené – mi úgy véljük, hogy egy normálisan működő gazdaság éppen erről szól. Miért kellene kizárni a hajókról, vagy a kikötőhelyekről a szolgáltatások nyújtásának lehetőségét (beleértve a szállodai, kiskereskedelmi, szórakoztató, vendéglátó-ipari tevékenységeket). Kifejezetten kívánatosnak tartjuk a minél szélesebb szolgáltatási kínálatot a kikötőkben, hajókon, hogy a viszonylag magas fenntartási költségek megteremthetők legyenek. Azt gondoljuk, hogy a parkoló-hajókat sem azért célszerű a város peremére telepíteni, mert azok konkurenciái lehetnek a mélygarázsoknak, hanem azért, mert a cél a gépjárművek városon kívül tartása kulturált körülmények között és érdekeltté téve ebben az autósokat. Ebben több tagvállalkozásunk lát komoly fantáziát és a közúti forgalom egy részének vízre „terelése” ezek hiányában megvalósíthatatlan (peremterületeken parkoló-hajó, ahonnan a lehető leggyorsabb és kulturált bejutás hajóval a belterületre és viszont).

18. Nem értünk egyet azzal a több helyütt megjelenő gondolattal, hogy ne legyenek normatív szabályok a városkép, a vízfelület használatának jellege, a területek tulajdonosi hozzájárulásainak kiadása vonatkozásában, mivel jogállamban ez nem lehet megoldás. Az államnak (és részeként az önkormányzatnak is) igenis normatív szabályokkal kell elérni a szereplők helyesnek vélt magatartását (beleértve az érintett témát is), azaz kiszámíthatónak kell lennie. Minél inkább szubjektív válik egy eljárás (már az említett tervtanács is ezt az irányt támasztja alá), annál inkább lehetőséget ad a korrupciónak és a nemkívánatos szelektivitásra. Azt várjuk a Főváros részéről, hogy az érintett szakmai szervezetekkel együttműködve (beleértve a hajós szakmát is) alakítson ki egy olyan követelményrendszert, ami nem enged gnómkokat elhelyezni, és kiszámítható, egyértelmű, elsősorban a városi közösség, továbbá a Dunához kapcsolódó gazdaság érdekeit veszi figyelembe.
19. A lehető legszélesebb körben kérjük biztosítani az evezős és egyéb egészséges vízi sporttevékenységek működési lehetőségeit, elsősorban a partra jutás biztonságos megoldását és a túrázás e formájához szükséges egyéb elemek biztosítását. A hajózási hatóság már több mint egy évtizede kijelölte azokat a helyeket (öt ilyen található a Fővárosban), amelyek erre alkalmasak és biztonságosan használhatók is e célra, azonban a kijelölt helyek kiépítése azóta is várat magára, részben a rakpartok átjárhatatlansága, másrészt a Főváros eddigi passzív magatartása miatt. Az evezős társadalom elsősorban a következő főbb igények teljesítését, támogatását, megoldását javasolja/kéri:
 - az evezős turizmus kiszolgálására (támogatására) logisztikai központokat (DEPO) kell létrehozni, amelyek képesek azokat a szolgáltatásokat nyújtani, amelyek a biztonságos és élményt nyújtó túrázáshoz elengedhetetlen (akár egyéni akár csoportos túrák résztvevő vízijárművek számára biztonságos kikötő- és tárolási hely, a kiemelésre/vízre tételére alkalmas infrastruktúra, kísérő hajók biztosítása,
 - az evezősök partra és a város területére jutásának biztosítása a rakpartokon át (ez ma a legszűkebb keresztmetszet),
 - a városnak azon részein, ahol szárazföldi tároló-hely (csónakház) is létesíthető, ilyenek építése, a belső területeken ugyanennek vízi megfelelőjét célszerű megvalósítani,
 - védett vizek programja, azaz olyan vízterületek kijelölése az illetékes szervezetek együttműködésével, amelyekben az evezős vízijárművek más vízijárművektől elkülönítve (térben és/vagy időben), esetenként kizárólagosan közlekedhetnek, ilyenek lehetnek egyes mellékágak, pl. az Óbudai-Dunaág, Hárosi-Dunaág, ill. egyes öblözetek, mint pl. Lágymányosi-öböl, Népszigeti-Dunaág, Északi-öböl egésze vagy ezek egy részterülete,

- más területeken elegendő a menetben levő hajók számára távolságtartási kötelezettség előírása a part közelében evezők útvonalától (a kikötésektől eltekintve), vagy
- a sebesség korlátozása (illetve annak fenntartása) egyes jellemzően evezős túrizmusra szolgáló vízterületeken pl. Szentendrei- vagy Ráckevei-Dunaág, ill. egyes öblözetekben (mint pl. Újpesti-öböl),
- fontosnak látjuk a szennyvizek bevezetésének megakadályozását

Kérjük a Főváros döntéshozóit, hogy a jelen állásfoglalásban vázlatosan megfogalmazott gondolatok kerüljenek a Főváros tervei közé azzal, hogy a részletek kialakításában minden érdekelt vegyen részt. Alakuljanak ki finanszírozható projektek, amelyek képezzenek koherens rendszert.

A Magyar Hajózási Országos Szövetség minden segítséget megad e munka elvégzéséhez, abban készséggel részt vesz és elvárja, hogy az általa képviselt hazai hajózási ágazat a Főváros részéről a lehető leghatékonyabb támogatást kapja.

Budapest, 2010. június 18.

Horváth Imre
főtitkár
MAHOSZ