

Emlékeztető
a Személyhajósok Szövetsége rendkívüli közgyűléséről
2016. március 29. 11 óra – a MAHART Passnave Kft. helységében

Horváth Imre, főtitkár: megnyitja a közgyűlést és megállapítja, hogy a jelenlevők a tagság többségét képviselik, azaz a közgyűlés határozatképes. A közgyűlés résztvevői elfogadják a helyszínt, megválasztják a jegyzőkönyv vezetőjének és az emlékeztető elkészítőjének Horváth Imrét, hitelesítőjének Varga Zsolt elnök urat, valamint elfogadják a közgyűlés napirendjét, amely a következő:

- **Varga Zsolt, elnök úr tájékoztatója az utóbbi hetek témát érintő fejleményeiről.**
- **Döntések, határozatok.**
- **Egyebek (gazdálkodási problémák, hatékonyabb megjelenés, web, sajtó, MAHOSZ munkabizottság, áprilisi kirajzás, tagdíj, stb).**

Varga Zsolt, elnök: tájékoztatja a jelenlevőket a rakpartokkal kapcsolatos fővárosi tervekről, valamint a Szövetség képviselőinek ezzel kapcsolatos tevékenységéről. Felhívja a figyelmet arra, hogy olyan helyzet alakulhat ki, amely valamennyi személyhajós cég tevékenységének ellehetetlenüléséhez vezethet. Ismerteti a tárgyalások eredményeit és annak fontosságát, hogy közös erővel kell egységesen fellépniük tagjaiknak és a mellettünk tevékenykedő nemtagoknak is, mert mindannyiunkat fenyeget a főváros terve.

Tenczel Gábor: (a Silverboot Kft. képviselőjeként): érdeklődik, hogy a tervezett változásokkal kapcsolatban mi a BKV álláspontja és jövőképe.

Többen: érdeklődnek a közművek tervezett működtetésével kapcsolatban és a kivitelező személyével kapcsolatban;

Varga Zsolt: a BKV-nak nincs információja a terv végrehajtásával kapcsolatban, a közművek átalakításával kapcsolatban egyelőre nagyon eltérnek az álláspontok, de a főváros elképzelése a kártalanítás és egyeztetés nélküli megszüntetésről, saját költségen újrakészítésről jogellenes;

Dr. Völner Pál, a MAHOSZ elnöke: még vizsgálat alatt van a megrendelő személye, mert a beruházás egy része az NFM (állam) hatáskörébe kerül. Kompromisszum lehetséges a buszforduló, a feljáró irányváltoztatása, a közművek cseréje kapcsán, azaz a további tárgyalások mellett érvel. Elsőként a főváros + FŐMTERV párossal a már érintett problémák álláspontjait tisztázni, tovább próbálni a megegyezést. Nem látja tisztázottnak a főváros szándékait a hajózási vállalkozásokkal kapcsolatban.

Spányik Gábor, elnökségi tag, igazgató: központosítási törekvést lát a főváros magatartása mögött, amit veszélyesnek tart a jelenleg működő hajózási vállalkozások szempontjából; Súlyosan veszélyeztetik a hajózási érdekeket az alsó szakaszon tervezett szigetek, amelyek a hajók lehetséges utasait vonhatják el, továbbá jelentősen csökkentik a kikötőhelyek számát. Felajánlotta a Passnave Kft. segítségét azoknak a partner vállalkozásoknak, akik a felső szakasz építkezései miatt esetleg kikötő (be/kiszállító hely) nélkül maradnának. A Passnave Kft. építkezés alatt is üzemelő kikötőiben biztosítja a ki/beszállítási lehetőségét. Jelzi, hogy friss információt kapott a beruházói szerepek módosulásáról, amit pontosítást követően ismertet a partnerekkel.

Varga Zsolt: Ismét felhívja a figyelmet arra, hogy a főváros visszaél azzal, hogy rövid futamidejű parthasználati engedélyeket ad ki, ezért ennek megváltoztatása az egyik fő elérendő cél.

Dr. Völner Pál: véleménye szerint az építkezés alatti beengedést el lehet érni, mivel ez minden más hasonló esetben megszokott. Ami nehezíti az a szoros építési határidő – még nincs kivitelező sem, akivel érdemben erről tárgyalni lehetne.

A kiosztott nyilatkozat-tervezetet elfogadhatónak tekintik a résztvevők, azaz azt a MAHOSZ által szervezett Rakpart kerekasztal rendezvényen alkalmazni lehet. A szöveg az emlékeztető mellékletét képezi.

Horváth Imre: kéri Völner urat, hogy Tasó úrral egyeztessék azt az időpontot, amely mindkettejüknek megfelel a kerekasztalra, hiszen ők a két kulcs résztvevő.

Horváth Imre: ismerteti a közeli rendezvényekkel kapcsolatos problémákat, amelyek egyike az, hogy a Szövetségeknek nincs megfelelő anyagi bázisa ezek színvonalas megrendezéséhez, így pl. a rakpart kerekasztalra sem. Kéri Sztojanovits Kristóf urat, a MAHOSZ munkabizottság tagját, hogy készítsen kalkulációt azokra a szükséges elemekre, amelyek a színvonalas megjelenéshez szükségesek.

Jelzi a tagságnak, hogy komoly elmaradások vannak a tagdíj fizetéssel kapcsolatban. Kéri a tagokat, hogy rendezzék tartozásaikat.

Többen: Elhangzott észrevétel a számlák helyességével kapcsolatban (Kozma Tibor, igazgató úr) továbbá javaslat a tagdíjak készpénzben való beszedésére vonatkozóan (Tenczel úr), ami biztonságosabbá tenné a Szövetség gazdálkodását. Az az álláspont alakult ki, hogy a mostani extra kiadásra egy egyszeri hozzájárulást kell kérni a tagságtól, nem pedig egy általános tagdíj emelést. Felmerült, hogy a korábban vizsgálni tervezett – mérleg alapján meghatározott - tagdíj-megállapítási rendszerrel a többség nem ért egyet, ezért azt nem vizsgáljuk tovább.

Horváth Imre: A közgyűlést 13.30 órakor berekesztette.

Az emlékeztetőt készítette: Horváth Imre

Az emlékeztetőt hitelesítette: Varga Zsolt

1. Melléklet
„Kerekasztal nyilatkozat - tervezet
a Főváros által jegyzett „Rakpart” tervvel kapcsolatban

A turizmusban érdekelt szereplők, így a hajózási vállalkozások örömmel veszik tudomásul, hogy a Főváros hosszú ideig tartó előkészületek után lehetőséget lát a budapesti Duna-part egy részének megszüpítésére, a partok megközelíthetőségének javítására. A jó szándék vitathatatlan, azonban az annak eredményeként eddig megismert tervek egyeztetése a valós érintettekkel elmaradt, így ez számos ponton szakmai hibákhoz, érthetetlenül rossz megoldásokhoz vezetett, vezethet. A turizmusban érdekelt vállalkozások, köztük a fővárosban tevékenykedő személyszállító hajós vállalkozások a tervekből azt láthatják, hogy a tervezés figyelmen kívül hagyta a jelenleg is működő kikötők és az azokat igénybe vevő évi közel 2 millió turistát mozgató utaztató és programszervező vállalkozások, és nem utolsó sorban maguknak a turistáknak az érdekeit. Magyarországon a turizmus a hazai GDP 10%-át adja, a turisztikai vállalkozások mintegy 400.000 munkavállalónak biztosítanak munkát. A szakma egyhangú véleménye, hogy a fővárosba látogató turisták 80 százaléka vesz igénybe városnéző hajós szolgáltatást, így a tervek áttételesen ugyan, de a teljes fővárosi beutaztatást veszélyeztetik. A hajózás kiemelt szereppel bír a rendezvényturizmusban is, így a megismert tervek negatív jellege már csak az állam által tervezett új konferenciaközpont miatt is érthetetlen.

A Magyar Hajózási Országos Szövetség által részlegesen megismert (kezdetleges) tervek szerint, a Dráva utca és a Parlament északi csücske közti pesti alsó rakparton a tervezett átalakítások eredményeként létrejön egy elszigetelt hosszú sétáló folyosó, amit éppen úgy nehéz lesz megközelíteni, mint most a partot, így meglátásunk szerint a jelenleg tervezett megoldás kifejezetten balesetveszélyes. Megoldatlanul hagyja a kikötők üzemeléséhez alapvetően szükséges kiszolgáló elemeket, amely elképzeléssel veszélybe sodorják a kikötői infrastruktúrát, a hajók biztonságos kikötését, azok felkészítését, így magukat az utasokat.

A Főváros ez esetben úgy kíván komoly forrásokat igénylő beruházást végrehajtani, hogy teljesen figyelmen kívül hagyja az ott évtizedek óta nemzetközi szinten is mintaszerűen működő, ennek megfelelően a hazai turizmus vérkeringésébe jól bevezetett vállalkozások érdekeit. A hajós vállalkozások által korábban végzett (elsősorban közmű), hangsúlyozottan önerős beruházásaikat lerombolja, majd jelentős új beruházásokra kívánja e vállalkozásokat kényszeríteni. Ez a – jelenleg rendelkezésre álló információk szerint kártalanítás nélküli – jelentős kiadásokkal járó megoldás az aláírók szerint nem elfogadható, sőt jogszerűtlen. Jelentős kárt okoz az érintett vállalkozásoknak, a turizmusnak, így a csökkenő adóbevételek miatt a magyar államnak és a Fővárosnak is.

A Kossuth-tér és a Fővám-tér közötti pesti alsó rakpart-szakasz pályázati első díjas terve olyan szakmai hiányosságokkal bíró víziót tartalmaz, amelyek nem számolnak reálisan azzal, hogy a Duna egy élő, a hazai szakaszon szabadfolyású folyó, amely a főváros területén rendszeresen 7-8 méteres vízszintmagasság-váltakozást jelent. A tervezett megoldások olyan üzemeltetési problémákat vetítenek előre, amely állandó magas költségeket jelentenek minden érintett számára, nem beszélve arról, hogy balesetveszélyes úszólétesítmények elhelyezését jelentik. Az úszó szigetek miatt – az elsődíjas terv szerint - számos ma működő kikötőt szüntetnek meg, helyettük olyan megoldást alkalmaznak, ami életszerűtlen, gazdaságilag fenntarthatatlan és súlyosan sérti a főváros területén évtizedek óta szabályosan működő állami és magán hajózási vállalkozások érdekeit. Meglátásunk szerint számos gazdaságosan nem megoldható problémát hoznak létre. Jelen levelet aláírók támogatják és minden rendelkezésre álló eszközzel segíteni fogják azt a célt, hogy a budapesti lakosok, az idelátogató külföldi és belföldi vendégek közelebb kerülhessenek a folyóhoz, de ez csak egy hajós szakmai meglátásokat is figyelembe vevő, teljes konszenzuson alapuló terv alapján lehetséges. További problémának látjuk a világörökségi kép jelentős megváltoztatását, a pesti oldal műemlékvédelem alatt álló épületeinek tervek szerinti átalakítását. Úgy véljük, hogy a terveken szereplő úszólétesítmények veszélyeztetik a főváros árvízi biztonságát, mivel azokon jelentős mennyiségben fognak fennakadni uszadékok, valamint hidegebb tél esetén jelentős mennyiségű jég is. Az úszó szigetek mozgatását a vízállás esetenként 8 métert meghaladó folyamatos ingadozásához, továbbá a magas (Budapest 660 cm-t meghaladó) vízállásoknál történő kezelésüket, ill. teletetésüket megoldatlannak látjuk. Közép és magas vízállás esetén (az év 60-65%-a) az úszóművek maguk, kis víz esetén pedig a vízből 6-8 métert kilógó vasbeton oszlopok fogják a világörökségi panorámát eltakarni, elcsúfítani.

Jelen tervek mindkét szakaszon **ellehetetlenítik a turistabuszok kikötőkhöz való eljutását, utasaik kulturált kiszolgálásának lehetőségét.** A terv nem számol azzal, hogy a tervezett sétány miatt a

buszok megfordulása lehetlenné válik, a V. kerület tiltása miatt déli irányba a rakpart busszal történő elhagyása nem lehetséges, tehát jelen tervek szerint a buszoknak szabálytalanul kilométereket is tolatnia kell, nem beszélve arról, hogy - csak az északi szakaszon - a kiszolgáláshoz szükséges 70 busz helyett, a tervek mindösszesen 12 busz megállásával számolnak.

Jelen levél aláírói egyhangúan felszólítják a Főváros vezetőit, hogy az elmaradt egyeztetéseket a valós – adófizető - érintettekkel folytassa le, vegye figyelembe azok szakmai tapasztalatán alapuló észrevételeit, javaslatait. Felszólítjuk a Főváros Vezetését, hogy az átalakítási munkálatok során biztosítsa a kikötők, a hajóstársaságok, valamint a kiszolgáló egységek folyamatos üzemelési lehetőségét.”

2. Melléklet
Jelenléti ív