

PÓCZA LÁSZLÓ

9551 MESTERI Dózsa Gy. u. 27.

www.szabadbalaton.info

lpocza@szabadbalaton.info

Balatoni Fejlesztési Tanács

Közbiztonsági Testület

Jamrik Péter

8600 Siófok, Batthyány u. 1.

részére

bftkht@balatonregion.hu

**Tárgy: Balatonnal kapcsolatos jogszabály módosítás javaslatok
(Hajózási szabályzat)**

Tisztelt Balatoni Fejlesztési Tanács!

A 57/2011. (XI.22) NFM rendelet a víziközlekedés rendjéről (Hajózási Szabályzat) következő cikkeinek törlését vagy a korlátozások feloldását jelentő megváltoztatását javaslom:

- **II rész 4.13 cikk** „A vízisporteszköz használatára vonatkozó korlátozások” 1. e) pontban 500m-es korlát.
- **II rész 9.12 cikk (Balaton), 9.21 (Velencei-tó) „Vízijárművek közlekedése” 1., 2., 3. és 4. pontjában és a 9.311 (Fertő-tó) „Vízijárművek közlekedése” 1., 2., pontjában felsorolt 1500m, 500m, 200m korlát illetve a közlekedési tilalom.**

Kérem a Tanácsot ezen törekvés támogatására és az igény továbbítására az illetékes jogalkotók felé, hogy a vízisporteszközök, csónakok – vitorlás és evezős egyaránt – közlekedését Magyarország tavain saját felelősségére bármely időben a partéltől bármely távolságra lehetővé váljon.

Ez nem csak az én személyes kérésem, hanem ennek érdekében aláírásokat is gyűjtöttem. Igény esetén mellékelem az aláírt íveket.

Indokaim a következők:

1. A rendelet ezen pontjai ellentétesek a víziközlekedésről alkotott 2000 évi XLII. törvény szellemével

A törvényt az Országgyűlés a „környezetkímélő és energiatakarékos víziközlekedés fejlődése” érdekében alkotta. A rendelet viszont a legkörnyezetkímélőbb közlekedési eszközök használatát korlátozza sőt gyakorlatilag ellehetetleníti. Ezekre a kis járművekre nem mint közlekedési eszközökre tekint. (Ez a szárazföldön a kerékpáros közlekedés betiltásához lenne hasonlítható)

2. Európa országaiban hasonló korlátozás nincsen

Egyetlen Európai országban sincs ilyen tiltás. Viharjelzés több ország tavain is van, de **az figyelmeztető jelzés nem pedig tilalom a közlekedőkre**. A tengereken és az óceánon sem. Az Atlanti óceánt mind kis vitorlással mind kajakkal többen átszelték. Nincsen semmi indoka annak, hogy ezekre a kisebb járművekre úgy tekintsünk, mintha alkalmatlanok lennének a közlekedésre, hiszen már

többször bizonyították, hogy nem azok a Magyarországinál sokkal viszontagságosabb helyeken. Sőt csónakok, kajakok mentőeszközökként is működtek(nek) a legvadabb tenger partokon is.

Ezek a kisebb méretű járművek ugyanolyan közlekedési eszközök, mint a nagyobb társaik. Ez korábban Magyarországon is így volt, majd ezeket egyszerűen törölték a közlekedésre alkalmas eszközök listájáról. Miért?

3. Kis távolságok és csak mérsékelt időjárási körülmények a Balatonon

A Balatonon kis méreténél fogva nincsenek nagy távolságok. A part szinte bármely pontjától 4-5km távolságon belül van. Ez csupán 30-40 percnyi távolság egy lassúbb evezős kajakkal is, vitorlással még gyorsabb. A Balatonon nincsenek extrém időjárási körülmények, ami ezt különösebben veszélyessé tenné. (mellékelt levél a OMSZ-től). Időjárási szempontból sokkal kevésbé kitett, mint más tavak és tengerek Európában. Mind az időjárás változások mind a szélsőségek mérsékeltek. A rövid távú időjárás előrejelzése nem különösebben bizonytalan.

A hullámzási viszonyok szintén erősen korlátozottak a tó kis méretei és mélysége miatt. Ezt végzettségemnél fogva nem csak megfigyeléseimre hagyatkozva állítom, hanem az elméleti alapoknak is utána jártam.

Vagyis közlekedésre alkalmatlan időjárás nem nagyon fordul elő. Ezt bizonyítja, hogy a kereskedelmi közlekedés (személyszállítás) a gyakori viharjelzés ellenére zavartalan.

Ha valóban katasztrófa veszély lenne viharjelzős idején, akkor a személyszállítást kellene leállítani. Persze katasztrófa helyzetről szó sincsen, én magam több mint 50-szor eveztem át keresztül a Balatonon teljes egészében II. fokú viharjelzés idején, azonban semmi olyat nem tapasztaltam ami - egy nem teljesen kezdőre - veszélyes lett volna.

4. A viharjelzéseket a fürdőzőkre és nem a közlekedőkre méretezték

Véleményem szerint a balatoni viharjelzéseket nagyon óvatosan állították be. Inkább a fürdőzőkre gondoltak. Ugyan II. fokú jelzés esetén a fürdés is tilos, azonban ezt még kevésbé tartják be (itt a rendőrségi beavatkozás is kisebb). Ennek betartása még nagyobb gazdasági veszteséggel járna turisztikai ágazatban. Ez nem változtat az elvi büntethetőségen, ami a rendszerváltozás előtti diktatúrát idézi.

Európával ellentétben a legnagyobb lehetséges széllelkésre és nem az átlagos szélsőségre szabályozták a jelzést.

A nyári hónapok 20%-ában II. fokú jelzés van. Ebből, mennyi volt valóban alkalmatlan a közlekedésre? Ezért is érthetetlen a viharjelzés plusz 2 hónappal való meghosszabbítása (április és október).

Összehasonlításképpen: Angliában a tengeren eveztem már **6-os átlagos erősségű** szélben (a széllelkések erősebbek voltak), többek között egy **70 éves hölgy társaságában** (ő is mint én, csak egy hétféligi hobbi kajakos). Én évente 2-3 alkalommal evezek a Brit szigetekenél, de az ott tapasztalt körülmények össze sem vehetőek a Balatonival. **Vihar figyelmeztetés azonban sokkal kevesebb van mint nálunk, és a figyelmeztetés alatt a közlekedés nem tilos.**

5. Betartatása felesleges pénzbe kerül

Az adófizetők pénzébe kerül a rendelet betartatása, annak ellenére, hogy a rendelet egyenesen ellenük van. Az aláírás gyűjtésem ugyan nem jelent reprezentatív felmérést, de csak 3 emberrel

találkoztam a Balatonon, aki nem írta alá az indítványt (ők nem indokolták meg), viszont nagyon sok esetben, már a rendelet említése is heves indulatokat váltott ki. Így finoman szólva, nem sok létjogosultsága lenne a rendeletnek. A 5 db vízirendőrőrs fenntartását soknak tartom, elnézve hogy a legfőbb feladatuk ennek a „rendnek” a fenntartása.

Az is kicsit furcsa (és más országokkal ellentétben), hogy a mentési feladatok nagyobb részét is ők végzik, nem pedig a vízimentők. Pedig gondolom hasonlóan a szárazföldi mentési feladathoz, itt sem mentésre specializálódott a képzésük. A rendőrségi helikopter árából, például több rendszeren felszerelt mentő hajó kerülhetne ki.

A vízi baleseteknél rendkívül fontos lehet a gyors ellátás (lélegeztető maszk, oxigén), akár a késleltetett szárazföldi (kórházi) ellátás árán is. A statisztikai adatok szerint a halálos vízi balesetek 20%-ában a halál, mentéskor, vagy közvetlenül utána következik be. Ezért nem értem, a rendőrség erősítését a mentők gyengítése ellenében. Ennek akár jogi következménye is lehetne egy sikertelen mentés után amiért stratégiaileg a rendőrségre osztották a mentési feladatokat.

6. Gazdasági kárt okoz a turisztikában

A turizmusra mindenképp káros. Senki nem szereti, hogy zaklatják, vagy ilyen messze aránytalan összegekre büntetik, főleg ha nyaral, és még okot sem lát rá, hogy miért. Ha egyszer az emberek elpártolnak a Balatontól, akkor mint ezt a múltban is láttuk (és jelenleg is ezt látjuk) a visszacsábításuk rendkívül nehéz, és évekre telik akkor is ha számukra pozitív változás történik. Az evezés, vitorlás ráadásul nem évi 3 hónapban hasznosítható, hanem akár 9-ben is. Ezenkívül további további potenciális lehetőségeket is korlátoz a rendelet amire fekvésénél fogva ideális lehetne a Balaton (például hosszútáv úszás).

Senki sem azért jön ide, hogy messziről nézze a vizet.

7. A tiltás több veszély helyzetet okoz, mint amennyit meggátol

Egyrésztől aki tudatában van az ilyenkor bujkál, hogy ne vegyék észre. Így ha bajba kerül, magára marad. Ha például nem érkezik meg valaki időben, az ismerősök, rokonok is csak a legvégső esetben szólnak a hatóságoknak, ami talán már túl késő. Néhány országban például létezik egy egyszerű önkéntes regisztráció induláskor, amit érkezéskor törölni lehet.

Több víziközlekedő nem csak potenciális bajba jutottat jelent hanem potenciális mentő hajót is. Így nagyobb valószínűséggel lesz valaki a közelben aki észleli és kiségti a bajba jutottakat, akár fürdőző akár közlekedő.

Másrészt a leghatásosabb baleset elkerülés, a gyakorlás. A jelenlegi gyakorlat, pont ezt nem teszi lehetővé. Még a strandokról is kizavarnak, annak ellenére, hogy mellettem állnak az emberek a vízben! Pedig nyáron a meleg vízben könnyebb a gyakorlás.

A gyakorlás hasznossága vitathatatlan. Igazolják például a haditengerészet statisztikai (II világháborútól napjainkig), vagy mint negatív esetben az Estonia katasztrófája.

Ezenkívül ha nem csak teljesen nyugodt körülmények között engedik az embereket a vízre, az nagy mértékben ösztönözheti őket mentőmellény viselésére, ami az egyik legfontosabb a tényező a tragikus balesetek elkerülésében.

8. Az egyedüli evezős vitorlás önmagán kívül senkit nem veszélyeztet

Ellentétben a személyszállító hajókkal és a nagyobb vitorlásokkal. Elfogadhatatlan, hogy az adott egyéneken kívül mások határozzák meg, hogy neki mi árt. Ezek a vélelmek ráadásul még tévesek is.

Még hozzá vehetjük azt is, hogy senki nem ellensége önmagának.

Vajon mi a veszélyesebb 60 km/órás szélben átevezni Badacsonyból Fonyódra vagy ugyanekkor szélben körbe autózni? Az autóval ráadásul, nem csak magunkat hanem másokat is veszélyeztethetünk.

Érthetetlen miért tekintik olyan károsnak, ha valaki II. fokú viharjelzéskor vízre merészkedik, hogy több mint EGY HAVI NETTÓ MINIMÁLBÉR összegű büntetéssel fenyegetik.

9. A Balaton víziút?

A Balatonon igazából csak a Tihany-Szántód komp útvonala víziút, a többi rész szabadidős vízfelület. De ha az egész tó forgalmas víziút lenne, akkor sem lenne indokolt a kisebb evezősök, vitorlások kizorítása. Mint például a Wight szigetekenél Angliában (ez a vitorlások fővárosa, főképp a Solent keleti részén hatalmas hajó forgalommal – Hovercraftokkal -), a nagy forgalom ellenére sincsenek kitiltva az evezősök. De a nagy hajók sztrádáján a TSS-en is át lehet evezni.

10. Víziközlekedés biztonsága, gyerekek a vízben

Gyakran hallani mennyire „veszélyes” a vízben közlekedés, anélkül, hogy ezt összevetnét (statisztikailag), más sportokkal, vagy a szárazföldi közlekedéssel. Pedig ez azt mutatja hogy azokban az országokban is sokkal biztonságosabb a víziközlekedés vagy a sportok mint a közúti, vagy az egyéb sportok.

Azt is többször hallottam, hogy a gyerekekre mennyire veszélyes. De ez elég nagy ferdítésnek tűnik, mert gyereket sem egyéb helyeken sem a vízben nem lehet felügyelet nélkül hagyni. Akkor sem ha a „viharjelzés” jelezne neki a veszélyt. Sőt ezen rendelet még azt is megtiltja, hogy egyedül üljön csónakba, kajakba, vagy szörfön álljon. Akkor sem ha ott van mellette a szülő (kivéve ha motorcsónakkal van ott!?!)

A vízben közlekedők biztonsága érdekében talán fontosabbak lennének az alábbi szempontok:

- **A mentőmellény viselésének propagálása.** Nem előírást értek ezen, hanem az emberek meggyőzését, mert azt célravezetőbbnek tartom (gyerekek esetén lehetne előírás). Amihez persze jól jönne ha legalább a hivatalos személyek viselnék a mellényt, ahogy ez máshol gyakorlat.
- **Mobiltelefon vízálló tokban.** Egyszerű olcsó módja a segélykérésnek.
- **Mobiltelefonról is könnyen követhető rövid távú időjárás előrejelzés.** Itt a Brit BBC-hez hasonló a következő 6 órára szóló rövid szöveges parti előrejelzésre gondolok (http://news.bbc.co.uk/weather/coast_and_sea/coastal/13). Ennek feltételei szerintem adottak lennének az OMSZ-nél.
- **A valóban „katasztrófa” veszélyes időben a kereskedelmi tevékenységek tiltása.** Mint a például a személyszállítás.

Felhasznált irodalom:

- [1] Willard Bascom: *Waves and Beaches, A Doubleday Anchor 1980 / ISBN 0-385-14844-5*
- [2] Blair Kinsman: *Wind Waves, Their Generation and Propagation on the Ocean Surface, Prentice-Hall 1965*
- [3] Ken Endean: *Coastal Turmoil, Winds, Waves and Tidal Races, A & C Black 2010 / ISBN 978-1408127025*
- [4] F. Golden, M. Tipton: *Essentials of Sea Survival, Human Kinetics 2002 / ISBN 978-0736002158*
- [5] Tom McClean, Alec Beilby: *Survival at Sea, Staley Paul and Co 1989 / ISBN 0-09-174017-7*

[6] John Lull: Seakayaking SAFETY & RESCUE, Wilderness Press 2001 / ISBN 0-89997-274-8

Kérem a tisztelt Tanácsot javaslataim megfontolására.

Tisztelettel,
Pócza László

Budapest, 2012.04.03

.....
Pócza László