



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2007-048-6

SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Budapest Szentendrei-Duna 3,3 fkm.

2007. augusztus 19.

kétszemélyes túrakajak

A szakmai vizsgálat célja a víziközlekedési baleset és a rendkívüli hajózási esemény okának, körülményeinek feltárása, és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

Jelen vizsgálatot

- a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény,
- a Londonban 1974. november hó 1. napján kelt „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény és az ahhoz csatolt 1978. évi Jegyzőkönyv (SOLAS 1974/1978) kihirdetéséről szóló 2001. évi XI. törvény,
- a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbv.),
- a súlyos víziközlekedési balesetek és rendkívüli hajózási események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 9/2006 (II. 27) GKM rendelet,
- illetve a Kbv. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény rendelkezéseinek megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a 278/2006. (XII. 23.) Korm. rendeleten alapul.

Fenti szabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a súlyos víziközlekedési balesetet ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a rendkívüli hajózási eseményeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között közlekedési balesethez vezethettek volna.
- A szakmai vizsgálat független a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény kapcsán indult más közigazgatási hatósági, szabálysértési, illetve büntetőeljárástól.
- A szakmai vizsgálat során a hivatkozott jogszabályokon túlmenően az A.849 IMO Code-ban (Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents) foglaltakat kell alkalmazni.
- Jelen Zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel. A szakmai vizsgálatban résztvevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járhatnak el.

A Vb köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna.

Jelen Zárójelentés

alapjául a Vb által készített, a KBSZ főigazgatója által elfogadott és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

A Zárójelentés-tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ főigazgatója értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
HSZH	Hajósoknak Szóló Hirdetmény
IMO	International Maritime Organization Nemzetközi Tengerészeti Szervezet
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
ms.	motoros
NAVINFO	Hajózási Segélykérő és Információs Rendszer
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
RSOE	Rádiós Segélyhívó Országos Egyesület
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a tengeren)
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű	gyártója	ismeretlen
	típusa	kétszemélyes túrakajak
	lobogója	-
	lajstromjele	-
	gyári száma	-
	tulajdonosa	Római Part Multi SE.
	üzembentartója	Római Part Multi SE.
	bérlője	magánszemély
Eset	napja és időpontja	2007. augusztus 19. 11 óra 30 perc
	helye	Szentendrei-Dunaág 3,3 fkm.
Eset kapcsán	elhunytak száma	1
	súlyos sérültek száma	0
	sérültek száma	0
Vízi jármű rongálódásának mértéke		nem rongálódott
Lajstromozó állam		-
Lajstromozó hatóság		-
Gyártást felügyelő hatóság		-
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2007. augusztus 19-én 12 óra 51 perckor az illetékes rendőrhatóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2007. augusztus 19-én 13 óra 00 perckor jelentette a KBSZ ügyeletés vezetőjének

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2009. augusztus 19-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Orosz Dalma	főosztályvezető

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb a helyszínre nem ment, mert az esemény bekövetkezése és bejelentése között eltelt kb. másfél óra alatt a helyszíni intézkedés befejeződött, a vizsgálattal kapcsolatos dokumentumokat, jegyzőkönyveket a Vb a későbbiek során a Vízirendészettől másolatban megkapta.

Az eset rövid áttekintése

Egy nagyobb csoport 2007. augusztus 19-én kb. 11 órakor a Római parti Multi SE pontonjáról túrakajakokkal túrázni indult, szentendrei úti céllal. A túrázók induláskor két kisebb csoportra oszlott. Elindulás előtt az egyesület edzője részletesen tájékoztatta a résztvevőket a lehetséges veszélyekre, a szükséges szabályokra, és kijelölte a csapatvezetőket. Az épülő északi M0-ás híd felé indultak. Előzőleg úgy beszéltek meg, hogy a híd előtt bevárják egymást a hajók, de a társaság ennek ellenére szétszakadozott. A pontonhíd kijelölt nyílásán áthaladt az első három hajóból álló csoport, és elhaladtak az épülő híd pillére mellett is. Ezt követően egy motorcsónak szabályosan haladt el mellettük, velük azonos irányban, amely kisebb hullámokat

keltett, ugyanakkor egyéb csónakok is közlekedtek ezen a vízterületen. A pontonhíd után kb. 80 m-el, egy sárga jelzőbója mellett a kissé hullámos vízben az egyik kétszemélyes túrakajak felborult. A pontonhíd kezelője észrevette a felborult kajak sodródását és mellette a két személyt, akik a jobb part irányába igyekeztek kiúszni. Azonnal értesítette az ügyeleti szolgálatot ellátó kiscgéphajó vezetőt, aki haladéktalanul elindult a vízbeesettek mentésére. Az egyik vízbeesett személyt sikerült kimentenie, a másik személy azonban a pontonhíd bárkája alá sodródott és elmerült. Az eltűnt személyt 2007. augusztus 22-én találták meg és azonosították.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

2007. augusztus 19-én kb. 11 órakor egy nagyobb létszámú túrakajakos társaság túrázni indult a Római parti Multi SE pontonjáról szentendrei úti céllal. Indulás előtt a csapat két részre oszlott és ki lettek jelölve a túravezetők. A Multi SE edzője részletes eligazítást tartott, a túra során betartandó szabályokra, így az M0-ás hídnyíláson történő áthajózás veszélyeire is figyelmeztette a túrázókat.

Az NKH az M0-ás hídépítési munkálatainak megkezdése előtt Hajósoknak szóló hirdetményben meghirdette a hajósok részére az építkezés idejére vonatkozó új közlekedési szabályokat, és folyamatosan tájékoztatta a hajósokat további hirdetményeiben az aktuális változásokról. A tájékoztatás részletes volt, kiterjedt a parton elhelyezett valamint a pontonhídon és a vízterületen elhelyezett jelzőtáblákra, bójákra, továbbá részletesen tartalmazta a híd nyitás szabályait is, és ezekben előírta az ilyen esetben szükséges ügyeleti rendszer kiépítését.

A túrán résztvevők mindegyike több hónapja evezett, edzett már az egyesületben, így mindegyikük kellő szakmai ismerettel, úszáskészséggel, gyakorlattal rendelkezett a vízi túrázás területén.

Az indulás után, amíg a túrázók az épülő északi M0-ás híd pontonhídjához értek a társaság kissé szétszakadt. A hídnyílás meghajózását a társaság mégsem az előzetes megbeszéléseknek megfelelően csoportosan kezdte meg, hanem érkezési sorrendben. A túrakajakban ülő két személy harmadik csónakként haladt át a hídnyíláson problémamentesen, de amikor hegymenetben elhagyták az épülő híd pillérjét, akkor ért melléjük egy motorcsónak, mely velük azonos irányban, (a szemtanuk elmondása szerint), szabályosan haladt, és kisebb hullámokat keltett. Az előrébb haladó, több éves gyakorlattal rendelkező, billenékenyebb versenykajakban utazó evezősök le is lassítottak egyensúlyuk megtartása miatt. A mögöttük haladó túrakajakosok a hídpillértől feljebb egy sárga bója közelében vélhetően a hullámok, vagy egyéb figyelmetlenség miatt felborultak és mindketten a vízbe estek.

Előzetesen az oktatáskor azt az utasítást kapták, hogy borulás esetén nem szabad elengedni a kajakot, abba kell kapaszkodni és megvárni a segítséget. Az egyik evezős be is tartotta ezt a szabályt, a másik azonban elengedte a hajót és úszni kezdett az egyik elszabadult evező után, társa figyelmeztetése ellenére. A felborult kajakot és a vízbeesett személyeket a folyó sodrása a Szentendrei Dunán keresztben elhelyezett pontonhíd bárkái felé sodorta. A folyón keresztben lehorgonyzott bárkák esetében rendellenes vízmozgás miatt, kisebb örvények alakulhatnak ki, uszadékok szorulhatnak a bárka oldalához.

A pontonhídon a hidat építő társaság hídkezelője észlelte a veszélyhelyzetet és azonnal értesítette a kiscgéphajós ügyeletet, hogy siessen a helyszínre és segítsen a bajba jutottakon. A kiscgéphajó azonnal a helyszínre érkezett és az egyik személyt, amelyik elengedte a kajakot, megpróbálta kimenteni, de már nem tudták megmenteni, mert épp akkor merült el a bárka alá, amikor a kiscgéphajó odaért. Még utánanyúltak a vízbe is, de már nem érték el. Azután a másik személy mentésére indultak, aki a kajakba kapaszkodott és őt sikerült is kimenteni. Ezután újra az elmerült személy keresésére indultak a bárka túloldalára, de nem találták meg, és értesítették a rendőrséget.

A helyszínre érkező tűzoltó búvárok is keresték az eltűnt személyt, de ők sem találták meg. Lakossági bejelentés alapján 2007. augusztus 22-én találták meg a Dunán sodródó holttestet és azonosították.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	1	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	1	0	–

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A túrakajak nem sérült.

1.4 Egyéb kár

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a Vb-nek nem hoztak tudomására.

1.5 A személyzet adatai

1.5.1 A vízi jármű vezetője

Kora, neme, állampolgársága	30 év, férfi, magyar
Szakmai képesítése	nincs képesítése, nem szükséges

1.5.2 A vízi jármű személyzete

Kora, neme, állampolgársága	30 év, férfi, magyar
Szakmai képesítés	nincs képesítése, nem szükséges

1.5.3 Az üzemvezető

Az adott kategóriára nem előírás.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	ismeretlen
Gyártás éve	ismeretlen
Utolsó szemle helye, ideje	nem előírás
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	nem előírás, nincs bizonyítvány

1.6.1 A hajótest adatai

Hajótest utolsó víz alatti szemléje	nem előírás
-------------------------------------	-------------

1.6.2 A vízi jármű főmotor adatai

A vízi járművön gépi berendezés nem volt.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

Nem hibásodott meg berendezés.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	35 kg
Utások tömege	155 kg
Összesen	190 kg
Teljes vízkiszorítás	0,25 m
Megengedett legnagyobb merülés	35 kg
Merülés a baleset idején	–

Az úszólétesítmény terhelési adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért további részletezésük nem szükséges.

1.7 Meteorológiai adatok

- nappali jó látási viszonyok,
- vízállás Budapestenél: 178 cm
- víz hőmérséklet: 18 °C

Az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért további részletezésük nem szükséges.

1.8 Navigációs berendezések

A kajakban nem volt navigációs berendezés.

1.9 Összeköttetés

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10 Kikötői adatok

A kikötő paramétereit az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11 Adatrögzítők

A kajakban adatrögzítő nem volt.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Nem keletkezett roncs, az illetékes rendőrhatalóság a kajakot a helyszínen lemérte, arról vázlatot készített, szemrevételezéssel állapotát ellenőrizte, rendben találta.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra sor került, melyben megállapítást nyert, hogy az eltűnt személy halálának oka, „balesetszerű tartós víz alá merülés következtében kialakult agyi oxigénhiányos állapot miatti, fulladás” volt.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Az eset során életveszély alakult ki, mely során egy fő életét veszítette. Életben maradásra akkor lett volna nagyobb esélye, ha társához hasonlóan nem engedi el a csónakot, abba kapaszkodik és várja a segítséget.

A mentőegységek értesítése rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet, a hídépítő cég kiséphajós ügyeletes azonnal a helyszínre sietett és egy főt sikerült is kimentenie a Dunából.

1.16 Próbák és kísérletek

A Vb a vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytatott.

1.17 Érintett szervezetek jellemzése

Az érintett szervezetek jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzése nem szükséges.

1.18 Kiegészítő adatok

A Vb-nek érdemi kiegészítő adatot nem hoztak tudomására és a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során az általánostól eltérő módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. ELEMZÉS

A kajak vezetője és utasa viszonylag gyakorlott, jól úszó és evező személyek voltak, több hónapja jártak le hetenként több alkalommal edzeni, evezni a Római Part Multi SE sportegyesületbe, ahol kellő technikai, fizikai és elméleti képzésben részesültek. Mindketten egészségesek, jó erőben lévő, képzett, szabadidő sportolók voltak. Amikor a velük párhuzamosan, mellettük elhaladó motorcsónak által keltett hullámokat észlelték, akkor nekik is lassítaniuk, esetleg megállniuk kellett volna, és a stabilitásukra kellett volna koncentrálni. Amikor pedig a borulás megtörtént, a hajót nem lett volna szabad elengednie a kajak vezetőjének. Társa figyelmeztette is erre, de nem tett eleget a figyelmeztető felszólításnak, és egyedül sodródott a pontonhíd bárkái felé, aminek lehetséges következményeire valószínűleg nem volt sem elméletben sem gyakorlatban felkészülve.

A Multi SE sportegyesület edzője, ugyan tartott egy ismertetőt a túra előtt a résztvevők számára, de a Hajósoknak szóló hirdetőanyagokat nem ismerték, és így az adott időszakban megváltozott közlekedési szabályok ismerete, hajózási jelzőtáblák, feliratok értelmezése sem lehetett egyértelmű a sportolók részéről. A pontonhídra sodródással kapcsolatos konkrét veszélyekre nem tért ki az oktatás.

A pontonhíd hajózó nyílásán történt áthaladás után, a túrakajak mellett, vele azonos irányban ugyan közel, de a szemtanuk szerint szabályosan elhaladó kisképhajó sebességére a meghallgatottak nem tudtak konkrét választ, értéket mondani. A vízterületen a HSZH szerint 10 km/h -ás sebességkorlátozás volt érvényben, és a szemtanúk mindegyike csak annyit mondott, hogy szerintük a kisképhajó közel haladt el a kajak mellett, de szerintük szabályosan közlekedett. A kisképhajó vezetőjét a Vb nem tudta meghallgatni, mert kiléte nem derült ki.

Ez a súlyos víziközlekedési baleset tipikusan olyan szabadidő sporttal kapcsolatban bekövetkezett baleset, ahol viszonylag képzett, egészséges személy lelte halálát, véletlenszerűen, vélhetően hibás döntése miatt. A mentés is gyors, szakszerű, képzett személyek által történt, mégis volt egy olyan körülmény, ami a szokásostól eltérő közlekedési helyzetet teremtett a túrázók számára. Az épülő északi M0-ás híd, ideiglenes – bárkákból kialakított – pontonhídja a Szentendrei-Duna folyására merőlegesen volt elhelyezve, és az oda sodródó tárgyakat a víz nyomása igyekezett átkényszeríteni a bárka alatt. Ez történhetett a túrakajakból kiesett személlyel is.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A felborult túrakajak vezetője, valószínűsíthetően nem tartotta be az edzések alkalmával és az elméleti oktatásokon elhangzottak egy részét. Vízi sporteszközökkel – a kajak közismeretben instabil jármű – hullámos vízben különösen óvatosan kell haladni, mert az könnyen felborulhat. Lehetőség szerint, a hullámokat szemből célszerű megközelíteni és azokon áthaladni, így a legkisebb az esélye az oldalirányú billentő nyomaték kialakulásának, a billenés bekövetkezésének, amitől a sporteszköz felborulhat.

A kajak felborulása után a hajó vezetőjének nem lett volna szabad elengednie a kajakot, meg kellett volna várnia a segítséget, ami hamarosan meg is érkezett. Társát, aki végig a kajakba kapaszkodott, ki is tudta menteni a hidat építő társaság ügyeleti szolgálata.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

- BA 2007-048-6_1.** A Vb javasolja a Hídépítő Speciál Kft. hajózási részlegének, hogy hasonló vízépítési munkálatok alkalmával a pontonhíd átkelőhelyénél, vagy egyéb veszélyhelyzetet teremtő úszóműveiken jól látható helyen nagyméretű az adott területi sajátosságnak megfelelő veszélyre figyelmeztető táblát helyezzenek el, melynek tartalmát az NKH-val egyeztetve szövegezzék meg.
- BA 2007-048-6_2.** A Vb javasolja az NKH-nak, hogy hasonló helyzetekben híd és vízépítési munkálatok engedélyeinek kiadásakor, tegye kötelezővé a munkát végzők részére egy az adott úszómű elhelyezéséből és a vízterületi sajátosságból keletkező veszélyekre figyelmeztető tábla kihelyezését az úszóműre, úszóművekre.
- BA 2007-048-6_3.** A Vb javasolja az NKH-nak, hogy készítsen javaslatot a vízisporttal foglalkozó egyesületek és szövetségek szakmai felügyeletének megvalósítására.
- BA 2007-048-6_4.** A Vb javasolja a Multi SE sport egyesületnek, hogy az általuk még megközelíthető folyószakaszokon hasonló vízépítési munkálatok esetében, a HSZH-ból körültekintően tájékozódjanak a víziutat veszélyeztető körülményekről, a megváltozott vízi közlekedési szabályokról, és azokat rendszeresen és részletesen ismertessék a verseny ill. szabadidő sportban tevékenykedőkkel.

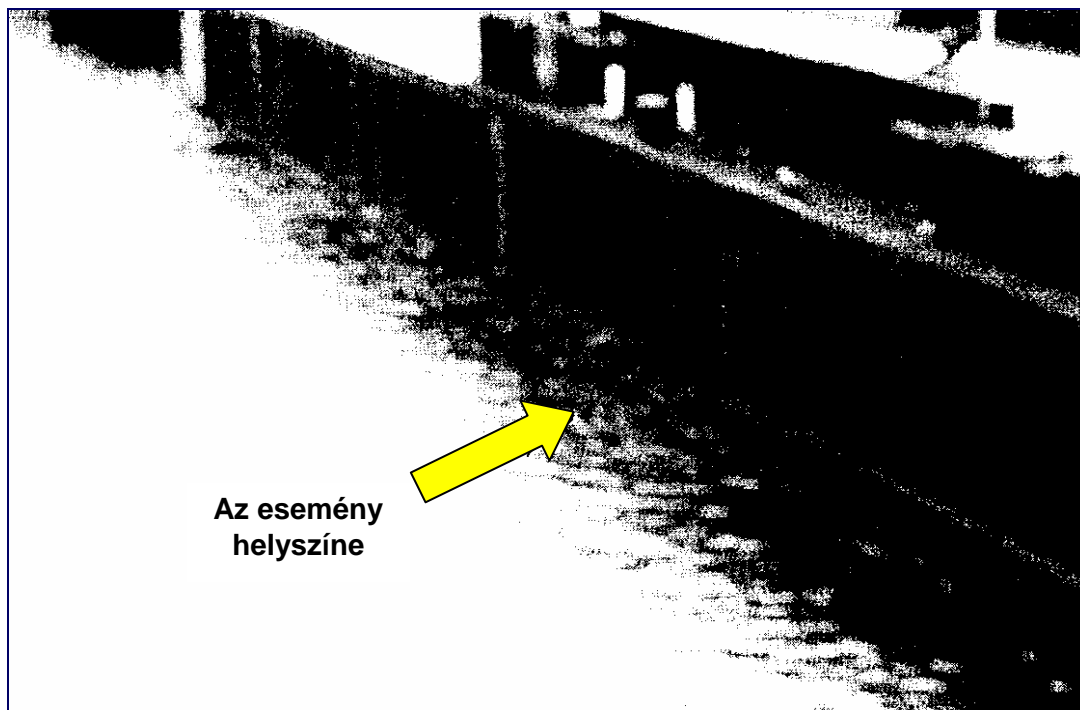
5. MELLÉKLETEK

1. Fényképfelvételek
2. Hajósoknak szóló hirdetmény (25/DuM/2006)

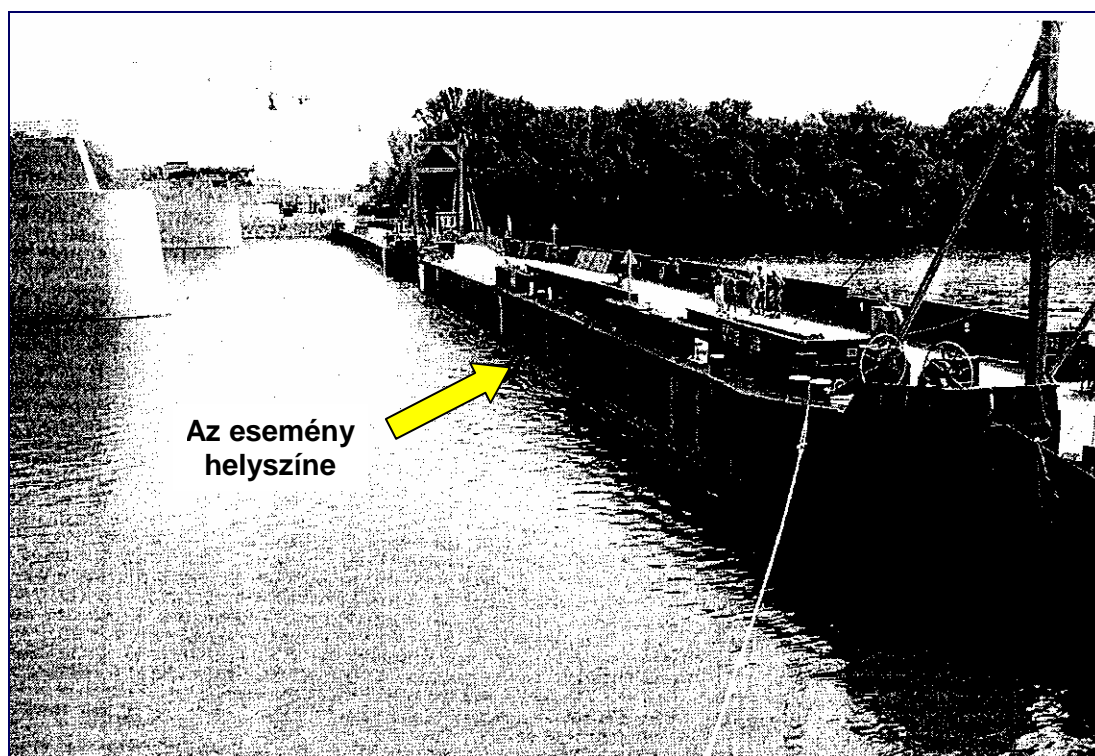
Budapest, 2009. december „ „.

Wimmer Gábor
a Vb vezetője

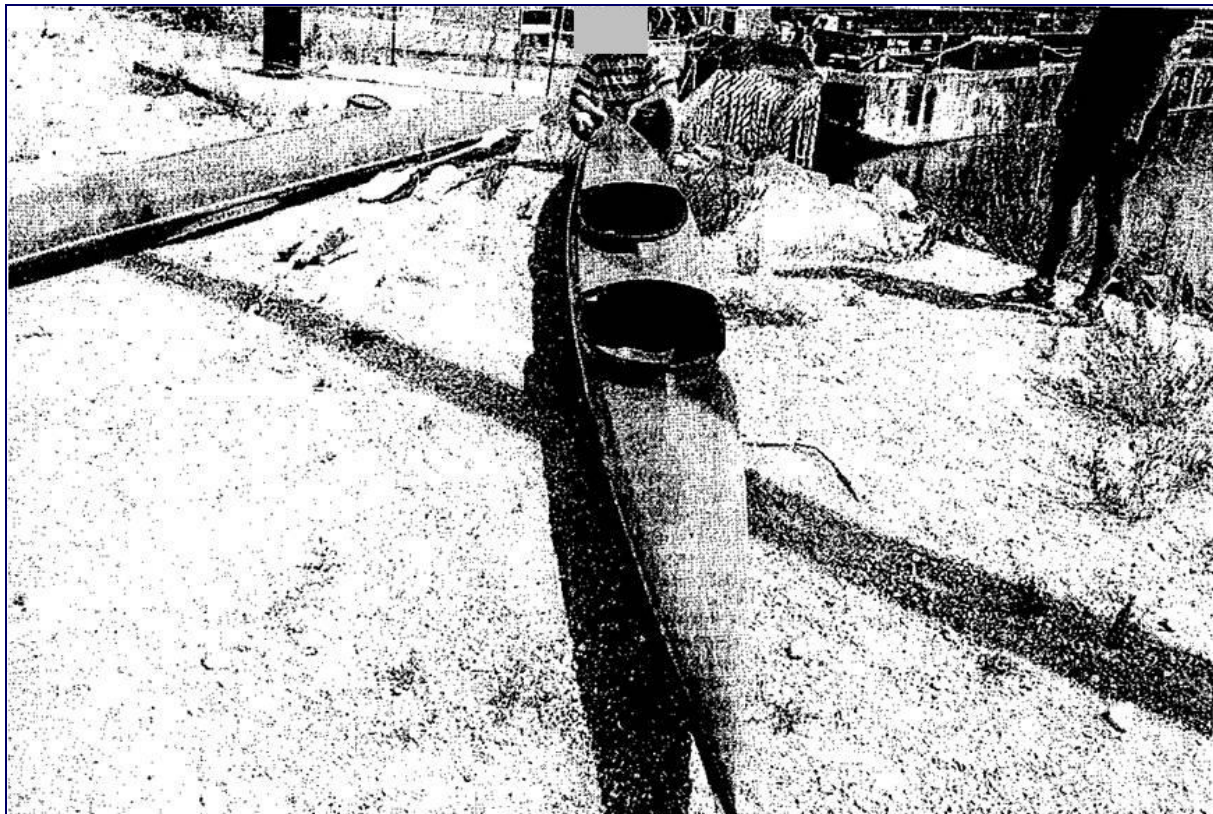
Orosz Dalma
főosztályvezető
a Vb tagja



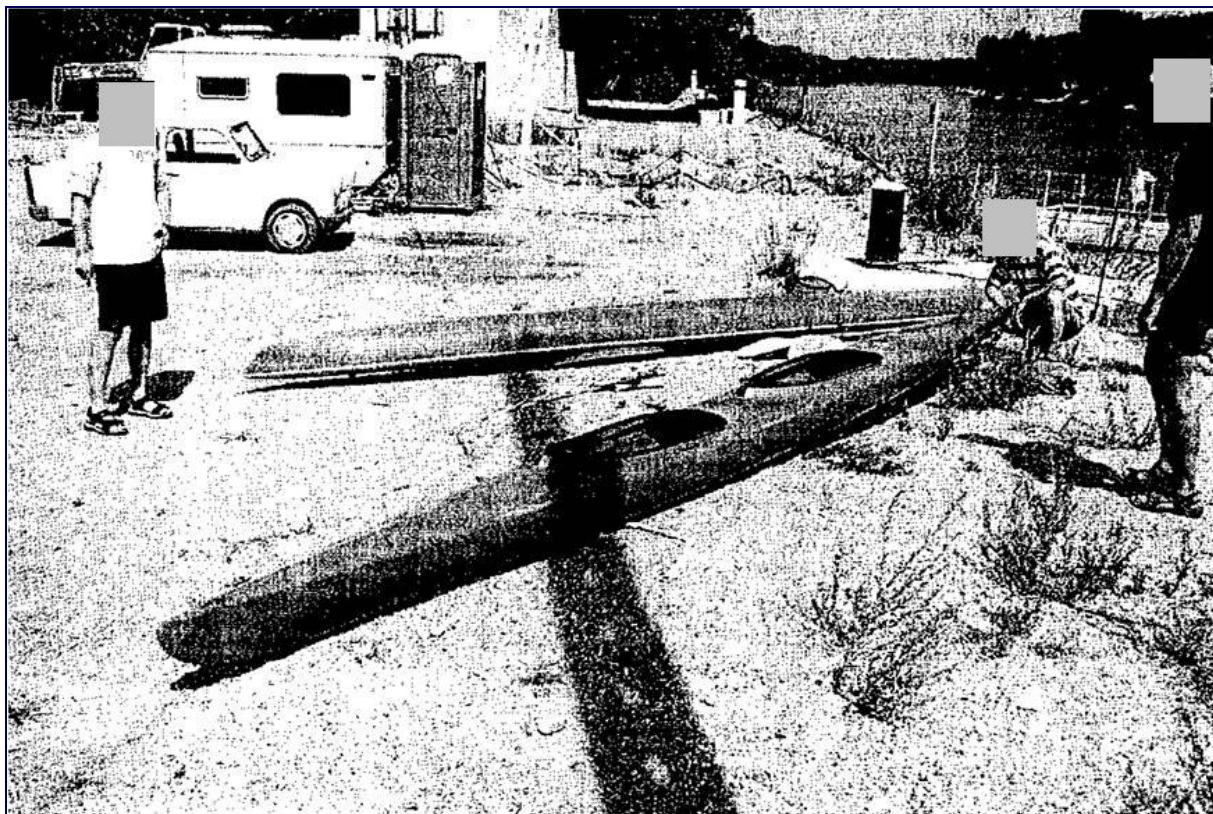
1. sz. ábra: Az esemény helyszíne



2. sz. ábra: A bárkákból épített ideiglenes pontonhíd



3. sz. ábra: A balesetet szenvedett kajak a parton



4. sz. ábra: A kajak felmérése



5. sz. ábra: A pontonhíd, háttérben az épülő hídpillérek



6. sz. ábra: A pontonhíd az áthajózó nyílással és jelzéseivel



7. sz. ábra: Légi felvétel az esemény helyszínéről.



KÖZLEKEDÉSI FŐFELÜGYELET

KÖZÚTI, VASÚTI ÉS HAJÓZÁSI FŐOSZTÁLY
HAJÓZÁSI ÉS TENGERÉSZETI OSZTÁLY



25/DuM/2006. Hajósoknak szóló hirdetmény Ideiglenes hajóhíd üzemeltetése a Szentendrei-Duna 2,884 fkm-nél (Pontonbrücke in Betrieb setzen bei Donau-Nebenarm Szentendrei-km: 2,884)

A víziközlekedésről szóló 2000. évi 42. törvény 56.§ -nak megfelelően, a Központi Közlekedési Felügyelet KK/HF/NS/A/26/8/2006. számú határozata alapján az alábbi hirdetményt teszem közvé.

Bárkákból összeállított ideiglenes hajóhíd üzemel

**a Szentendrei Duna 2,884 fkm térségben,
2006. július 10-én 06.00 órától – visszavonásig,
az alábbiak szerint:**

I. Hajózást irányító jelzések

1. **A hajóhídon elhelyezett vízi közlekedést irányító jelzések** (Hajózási Szabályzat I-7. Melléklet):
 - A bárkákon és a két parti bejáróhídon állandó: **A.1-es** (Áthaladni tilos) nappali és éjszakai jelzések.
 - A két parti bejáróhídon a víz felszínéig érő, feltűnő színű (**pl. piros-fehér**), könnyű anyagból készült csíkok kerülnek felfüggesztésre oly módon, hogy az esetleg neki ütköző evezősöknek sem okozhasson sérülést.
 - A hajóhíd közepén beépített (az áthajózásra kijelölt átjáró feletti) emelhető hídon **nyitott** állapotban: a **17 méteres** átjáró kijelölésére – A.10 (a jelzett területen kívül áthaladni tilos) jelzések.
 - Az emelhető hídon **zárt** (azaz leengedett) állapotban: a sporthajók számára biztosított szabad átjáró középvezetékében: E.16 (kedvtelési célú hajók közlekedése engedélyezett), C.2 (Korlátozott vízszint feletti szabad magasság) „2” felirattal, C.3 (Korlátozott átjáró szélesség) „14” felirattal.
 - Az emelhető hídon napnyugtától napkelteig: **A.1 éjszakai jelzés** (vörös fények - Áthaladni tilos).
2. **A hajóhíd környezetében elhelyezett jelzések**
(hegymenetben - Hajózási Szabályzat I-7. Melléklet)
 - 2.1 A Szentendrei Duna **2,0 fkm-nél** a jobb parton a hegymenetben közlekedő hajók számára, kihelyezésre kerül
 - a **B.8** (Fokozott elővigyázatosság) jelzés, **”HAJÓHÍD”** felirattal, valamint
 - a **C.3** (Korlátozott átjáró szélesség) jelzés **„17”** felirattal, továbbá
 - a **B.11** (Kötelező rádiótelefon-kapcsolatba lépni) **”VHF”** felirattal,
 - a **HSZ II-9. melléklet 2. ábra** (hajóhíd) **„1000”** felirattal.
 - 2.2 A Szentendrei Duna **2,5 fkm-nél** a jobb parton
 - a **B.5** (Köteles megállni) jelzés,
 - az **A.9** (Hullámozást kelteni tilos) jelzés,

- az **A.4** (Találkozás és előzés tilos) jelzés,
 - az **A.6** (Tilos horgonyozni) jelzés „**1000**” felirattal, hegymeneti irányba mutató háromszöggel,
 - a **B.6** jelzés (A km/h–ban megadott sebességet túllépni tilos) „**10**” felirattal,
 - a **B.2 b** (A hajóútnak a hajó jobb oldala felé eső oldalán köteles haladni) jelzés,
 - az **E.11** jelzés (A korlátozás vége - a völgyemenő hajók számára)
- 2.3** A Szentendrei Duna **2,7 fkm-nél** a vízben, az alsó piros, illetve zöld bóják és a part közötti felezőpontokban, 1-1 db. **B.1** jelzés (A nyíllal jelölt irányba köteles haladni), melyeken a nyilak a kijelölt hajóút irányába mutatnak.

3. A hajóhíd környezetében elhelyezett jelzések

(völgyemenetben - Hajózási Szabályzat I-7. Melléklet)

- 3.1** A Szentendrei Duna **7,0 fkm-nél** a jobb parton a völgyemenetben közlekedő hajók számára, kihelyezésre kerül
- a **B.8** (Fokozott elővigyázatosság) jelzés, „**HAJÓHÍD**” feliratú kiegészítő táblával,
 - a **C.3** (Korlátozott átjáró szélesség) jelzés „**17**” felirattal,
 - a **B.11** (Kötelező rádiótelefon-kapcsolatba lépni) „**VHF**” felirattal,
 - a **HSZ II-9. melléklet 2. ábra** (hajóhíd) „**4000**” felirattal.
- 3.2** A Szentendrei Duna **3,5 fkm-nél** a jobb parton
- a **B.5** (Köteles megállni) jelzés,
 - az **A.9** (Hullámozást kelteni tilos) jelzés,
 - az **A.4** (Találkozás és előzés tilos) jelzés,
 - az **A.6** (Tilos horgonyozni) jelzés „**1000**” felirattal, völgyemeneti irányba mutató háromszöggel,
 - a **B.6** jelzés (A km/h–ban megadott sebességet túllépni tilos) „**10**” felirattal,
 - a **B.2 b** (A hajóútnak a hajó jobb oldala felé eső oldalán köteles haladni) jelzés,
 - az **E.11** jelzés (A korlátozás vége - a völgyemenő hajók számára)

4. A hajóút kitézése (Hajózási Szabályzat I-8. Melléklet)

- **Szentendrei Duna 3,1-2,6 fkm között** 4 db vörös úszó, és 1 db vörös világító bója,
 - **Szentendrei Duna 3,1-2,6 fkm között** 3 db zöld úszó, és 1 db zöld világító bója
- a melléklet szerint.

5. Veszteglőhelyek

- 0,0–2,5 fkm között a jobb part mellett,
- 3,5-5,5 fkm között a jobb part mellett,
- a 6,0–7,0 fkm között a bal part mellett.


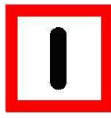



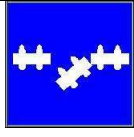


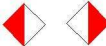
II.

A víziközlekedés szabályozása

- 5.1 A teherhajók számára a hajóhíd teljes üzemelési ideje alatt az áthajózás tilos!**
- 5.2** A budapesti vízmércén mért 530 cm-t meghaladó vízállás esetén a bárkahíd részlegesen vagy teljesen elbontásra kerül.
- 5.3** A HAJÓHÍD telefonszáma: 06 20 970 51 47.
- 5.4** Az ideiglenes jelzőállomás hívójele: „HAJÓHÍD” (VHF 10. csatorna).
- 5.5 Az áthajózás kizárólag a kijelölt hajóútban megengedett.**
- 5.6 A hajóút szélessége:**
- Az emelhető híd felnyitott helyzetében 17 m;
 - Az emelhető híd lezárt állapotában 14 m (**magassága a vízfelszíntől 2 m**).
- 5.7** Azon vízjárművek részére, amelyek a zárt híd alatt nem tudnak áthajózni az áthajózás a híd nyitási időszakaiban megengedett (5.8 pont szerint).

5.8 A BÁRKAHÍD NYITÁSI ÉS ZÁRÁSI RENDJE

Időszak	Nyitás napja	Megjegyzés	Nyitás időpontja	Zárás időpontja
Április 1 - Április 30	Szombat Vasárnap		10 h 00 18 h 00	11 h 00 19 h 00
Május 1 – Aug. 31	Hétfő- Vasárnap	Minden nap	09 h 45 16 h 00	11 h 45 18 h 45
Szept. 1 - Szept. 30	Szombat Vasárnap		09 h 45 16 h 30	11 h 45 18 h 45
	Hétfő- Péntek	Előző napon 14 h 00-ig rádióon történő előértesítés szükséges!	09 h 45 16 h 30	11 h 45 18 h 45
Október 1 - Október 31	Szombat Vasárnap	Előző napon 14 h 00-ig rádióon történő előértesítés szükséges!	09 h 45 16 h 30	11 h 45 18 h 45
November 1 - Március 31		Esti nyitás lehetséges Rendkívüli esetekben		Előzetes egyeztetés alapján

<p>Pontonbrücke in Betrieb bei Donau Nebenarm Szentendrei-km: 2,884. B_{Fahrwasser} = 17 m von 10/07/2006 – bis Widerrufen Schiffahrt bei Nacht verboten! Für Gütermotorschiffe Durchgang verboten! Telefonnummer der Pontonbrücke: 06 20 970 51 47 VHF-Kanal: 10. Brückendurchfahrt ist frei nach Punkt 5.8</p>		 HÍDÉPÍTÉS		 1000
	 VHF 10	 1000-4000  SPORT		

Felhívom a térségben közlekedő vízi járművek vezetőinek figyelmét, hogy a fenti térségben fokozott körültekintéssel közlekedjenek!

Jelen hirdetemény hatályba lépésével egyidejűleg

a 20/DuM/2006. Hajósoknak szóló hirdetemény hatályon kívül helyezem!

A hirdeteményben foglalt szabályozás betartása, illetve végrehajtása a víziközlekedésben résztvevők részére a 39/2003.(VI.13.) GKM rendelettel kihirdetett Hajózási Szabályzat I. részének 1.22 cikkében, valamint II. részének 1.11 cikkében foglaltak alapján kötelező.

Budapest, 2006. július 4.

Horváth Imre
osztályvezető

MELLÉKLET
a 25/DuM/2006. Hajósoknak szóló hirdetményhez

