

KIMLE ÉS TÉRSÉGE

VÍZKÖZLEKEDÉSÉNEK SZABÁLYOZÁSI TERVE
MOSONI-DUNA 57,5 – 67,7 FKM KÖZÖTTI SZAKASZ

KIMLE ÉS TÉRSÉGE

VÍZIKÖZLEKEDÉSÉNEK SZABÁLYOZÁSI TERVE

MOSONI-DUNA 57,5 – 67,7 FKM KÖZÖTTI SZAKASZ

Készült a vízi közlekedés, a vízén tartózkodás biztonsága, a környezet és a vízi élővilág védelme, a zajártalom csökkentése, valamint a lakott területek, a lakóközösségek életterének védelme és javítása érdekében.

MEGBÍZÓ: KIMLE KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA, H- 9181 Kimle, Vízpart utca 2.

KÉSZÍTETTE: NAUTIC KFT., H- 8200 Veszprém, Fáskert u. 6/A.
Projektvezető, nautikai szakértő: Hagemann László +36 20 955 1772
laszlo.hagemann@gmx.com
WWW.NAUTIC.HU

2021. április

Tartalomjegyzék

NAUTIKAI MŰSZAKI LEÍRÁS

A MOSONI DUNA	3
KIMLE ÉS TÉRSÉGE	4
A SZAKASZ VÍZIKÖZLEKEDÉSE	5
A VÍZIKÖZLEKEDÉS SZABÁLYOZÁSA	6
I. Sebességkorlátozás	7
II. A hídnnyílás jelzése	8
KIJELÖLT SZABADSTRAND LEHETŐSÉGE	9

MELLÉKLETEK

I. A terület átnézeti térképe	10
II. A terület szakaszbonntásai	11
III. A víziközlekedés szabályozása, sebességcsökkentés	12
IV. A híd ajánlott meghajózása, jelzések elhelyezése	16
V. A kijelölt szabadstrand javasolt helyszíne	18
JOGSZABÁLYOK, SZABVÁNYOK JEGYZÉKE	21
FOGALMAK, MEGHATÁROZÁSOK	22

A Mosoni-Duna

Kimle településrészeinek egyik kedvező adottsága, a lakott területeket kanyarogva érintő, a központi belterület kettészelő Mosoni-Duna, ami a Duna folyó déli „fattyúága”. A szlovákiai Oroszvár (szlovákul Rusovce) és Dunacsúny (Čunovo) között ágazik ki a régi (eredeti) Duna mederből. Meanderekben bővelkedő, kigyózó medervonala túlfejlett, érett, valamint átszakadó kanyarokban gazdag. A folyó végigkanyarog a Szigetköz déli oldalán és 127 km megtétele után Véneknél folyik vissza a Dunába.

Magyarországi szakasza 121,5 km. Mosonmagyaróvár szennyvíztelep feletti duzzasztómű (82,8 fkm) alvízétől szabad folyású, Győrnél folyik bele a Rábca és a Rába. A jelenleg folyamatban lévő torkolati zsilip és árvízkapu építése, a Mosoni-Duna torkolati szakaszának vízszint-rehabilitációja, Kimle térségét nem fogja érinteni a torkolati mű üzembe állítása után sem. A visszaduzzasztó hatás csak Dunaszentpál, Mecsér térségéig jelenthet néhány centiméter vízszintemelkedést. A fejlesztés hatására a Mosoni-Dunán a kis- és közepes vízszintek az alsó szakaszon megemelkednek, így megvalósul a terület rehabilitációja, újra hajózhatóvá válik a folyó Győrnél, ahol megközelítőleg egy méter vízszintemelkedést jelent majd a torkolati mű visszaduzzasztó hatása. A Mosoni-Duna, Győr-Gönyű Országos Közforgalmú Kikötőre eső szakasza (0-2 fkm között) VI/B, míg a 2-14 fkm szakasza III. osztályú víziút. A hajóút kitűzése úszó jelekkel megfelelő, a jóváhagyott kitűzési terv alapján történik.

Győr fölött a folyó nagyhajókkal egyáltalán nem hajózható, a kis sugarú kanyarulatok miatt a kanyarok minimális paraméterei messze elmaradnak a kívánalmaktól, valamint nagy víznél sem adottak a hajózási úrszelvény méretek. A VKT., valamint vonatkozó hatályos rendeletei értelmében, a Győr feletti rész nem nyilvántartott és osztályba sorolt víziút, alacsony mélyjáratú kishajókkal, a kanyarulati sugarak és az alacsony vízszintek miatt is csak időszakosan és szakaszonként hajózható. Győr felett már a folyamkilométer jelzések, valamint a szabályozások, a kanyarátvágások következtében megrövidült folyamkilométerek korrekciói is elmaradnak. A Győr feletti rész, kishajókkal általában Győrzámoly – Kunsziget magasságáig hajózható folyamatosan és rendszeresen.

A folyamkilométerek számozása szinte kivétel nélkül (így a Duna vízrendszerén is) a torkolattól a forrás felé emelkedik. Kimle Polgármesteri hivatal a folyó bal pattján, a véneki torkolattól, 60,65 folyamkilométerre van. A folyó partjainak meghatározása, a völgymenti hajó oldalai szerint történik. A folyással egyező irányba (völgymenti) haladó hajó menetirány szerinti jobb oldala felé eső part, a jobb part. Értelemszerűen a völgymenti hajó menetirány szerinti bal oldala felé eső part, a bal part.

A terület átnézeti térképét az I. sz. melléklet tartalmazza.

Kimle és térsége

A terület a Mosoni-Duna és a Lajta folyó térségi vízgazdálkodási rehabilitációjára az Európai Unió által biztosított forrást kapott. A projekt keretében a 2010-es évek közepére megvalósult az 58,0 - 59,0 fkm közötti szelvényben Felső-Novák és Novák-szigetek mellékágainak rehabilitációja, 59,5 - 61,5 fkm közötti szakaszon a jobb partban mederszűkítés, a bal partban egységes vonalvezetésű part lett kialakítva. A 62,0 és 63,0 közötti szakaszon a Rábli sziget és a Cvika feletti szigetek mellékágainak rehabilitációja, illetve 64,5 – 65,0 közötti szakaszon a Felső Cseregle-sziget mellékágának rehabilitációja jelentősen hozzájárult a vízen tartózkodás, a víziturizmus, a vízi közlekedés ugrásszerű növekedéséhez, azonban a rehabilitált szakaszokon és azok alatt felgyorsul a víz. A szakaszon néhány szűkebb szakasz és pont kivételével 30 ...45 méter között változik a mederszélesség, a meder mélysége 0,5 3,5 m között változik. A térséget a kis sugarú, nagy ívhosszú kanyarulatok jellemzik, Magyarkimle településrész egy átszakadó kanyarulatban helyezkedik el.

A szakaszon jelenleg öt ponton lehet nagyobb kishajót vízretenni, valamint öt vízitúra megállóhely is található, melyből kettő a megfelelő közüzemi kiépítettség révén hosszabb tartózkodásra, sátorozásra, tisztálkodásra is alkalmas, mosdó is rendelkezésre áll a területen.

A folyó, a Kálnoki-Duna torkolat után egy 650 m-es sugarú jobb kanyarban az ÉNy-ÉÉNy irányból, a 68 - 67 folyamkilométerek közötti szelvényben É-D tengelyen éri el a település É-i határát. A 67,5 fkm-nél a bal partban természetes sólyázóhely, vízitúra megálló, valamint fürdésre alkalmas természetes öblözetet alakított ki a vízmozgás. A víz nyugodt, sebessége az öblözetben nem számottevő, a sodorvonalban is lassabb a környéken megszokottól. A meder a partéltől fokozatosan és lassan mélyül, a mederfenék finom sóder és homok keveréke, csekély mértékben agyagos. A hely közúti kapcsolata megfelelő, a szilárd burkolatú Szabadság utca vége 200-300 m-re található, odáig jó minőségű murvás út vezet. A lakott terület a bal partban 67,2 fkm környékén a Szent Anna kápolnától kezdődik, itt már az előzőekben említett Szabadság út szilárd burkolatú. A bal partban Magyarkimle lakott területe a 65,9 fkm-ig tart, ami a szárazulaton a Hóvirág utca folytatása a vízpartig. Itt a folyó már nyugatnak tart, majd egy 800 m -es sugarú bal kanyarban, a körív mentén kisebb 75 ... 150 m közötti kanyarlati sugarakkal a folyó a Rábli és Cvika szigeteket elhagyva, a jobb partban a kemping után (62 fkm) ÉK-i irányt vesz fel. A homorú partban (jobb part, külső ív), a Cvika kemping partszakaszától a 62 -es kilométerig különösen nagy sebességgel folyik a víz, a part szinte függőleges, azonnal mélyül, a partéltől egy méterre már 140 cm t vízmélységgel kell számolni. A folyó teljesen É-nak tartva, délről éri el a település központi belterületét. A 61-es fkm-nél ívet váltva egy 250 m -es sugarú jobb kanyar (homorú part a bal part) végén a folyó eléri a régi híd (60,7 fkm) pillérjeinek maradványait. Az új híd alatti szakasz, gyakorlatilag a település központi belterületének K-i végén lévő szűkületet (59,9 fkm) elhagyva még csaknem egy kilométeres szakaszon KÉK-K illetve NyDNy-Ny irányú egyenes. Bal part 57,8 folyamkilométernél (a homorú partban), a 800 m sugarú jobb kanyar csúcspontjában Novákpusztá, sólyázási lehetőséggel. A bal partban az 58 fkm-nél a kemping kikötési és táborozási lehetőséggel. A szakasz DK-i végpontja a bal partban az Andrassy kastély arborétumának K-i határkerítése, az 57,5 fkm-nél

A szakasz víziközlekedése

Az 57,5 – 67,7 folyamkilométerek közötti szakaszon néhány pont kivételével a mederszélesség 30 ...45 méter, a meder mélysége 0,5 3,5 m között változik. A szakasz alkalmas az Európai közlekedési miniszterek 1992-ben tartott találkozásán (Conférence européenne des ministres des Transports) egységesen kialakított víziutak osztályba sorolása alapján CEMT Class pleasure kishajós, RA (open boat) ill. RB (cabin cruiser) kategóriák fogadására.

A szakasz szerves és kihagyhatatlan része a Szigetköz határokon átnyúló vízitúra-rendszerének, a szakaszon több vízitúramegálló, valamint csónak és vízisport kölcsönzési lehetőség várja a vízisortok kedvelőit. A térségben több kajak-kenu és sárkányhajós csapat, vízisportegyesület és az általános iskola kora tavasztól, késő ősziig rendszeresen a vízben van, sok a horgász, jégmentes időszakban élénk a csónakok jelenléte a térségben. A vízben tartózkodás biztonsága, a környezet és a vízi élővilág védelme, a zajártalom csökkentése, valamint a lakott területek, a lakóközösségek életterének védelme és javítása érdekében javasolt a lakott területek folyószakaszain a víziközlekedés szabályozása.

A korábban már említett meder- és part-szabályozások, mellékágrehabilitációk után a szakaszon megjelentek a nagyteljesítményű belsőégésű motorral hajtott kishajók és vízisporteszközök. A területen gyakori az 5...6 méter feletti kishajók, valamint a nagysebességű gépi hajtású vízisporteszközök jelentős zaj- és hullámkeltő tevékenysége.



A víziközlekedés szabályozása

A szakasz víziközlekedése nem szabályozott, mivel nem nyilvántartott és osztályba sorolt víziút, azonban a Hajózási Szabályzat alapvető rendelkezései az ilyen vízterületekre is érvényesek. A 17/2002. (III. 7.) KöViM rendelet, 1. § (2) értelmében, a vízterület kezelője közlekedési renddel szabályozhat, a HSZ alapján jeleket és jelzéseket helyezhet ki.

Az érintett területen a fejlődés mellett, a fenntartható jövő, a környezeti fenntarthatóság érdekében, a környezet-, és part-védelmi szempontokat figyelembe véve, valamint a vízen tartózkodók biztonsága érdekében javasolt a kíméletes hajózás bevezetése, ami sebességkorlátozással, kisebb hullámkeltéssel, kisebb zaj és környezeti terheléssel járna. A korlátozott sebességgel haladó vízijárművek halkabban, kevesebb üzemanyagot fogyasztva, alig keltenek hullámokat, ami a part védelme és a szabad vizek használata, valamennyi vízen tartózkodó biztonsága szempontjából is lényeges elem. Számos külföldi, valamint hazai hasonló megoldás ismert. Jó példa erre Berlin és környéke, ill a holaInD, belga és francia pleasure víziút hálózatok, valamint hazai környezetben a Ráckevei-Soroksári Duna, a Tisza tó, illetve egyéb sport és rekreációs tevékenységekre használt vízterületek és bányatavak.

A sebességcsökkentés mellett, a víziközlekedés biztonsága érdekében javasolt jelezni Kimle központi részén a közúti híd biztonságos meghajózhatóságát is. A folyóparton a későbbiekben szóba jöhető kijelölt fürdőhely, strandterület esetén, mindenképpen ki kell tűzni a területet, a szabad vízen tartózkodás szabályai és a HSZ előírásai alapján.

A kíméletes hajózás, a sebességcsökkentés oldaláról, a teljes szakasz egyben kezelése az 57-68 fkm közötti korlátozás, a kivitelezés, a jelzések kihelyezésének költségeit ugyan a harmadára csökkenti, azonban a település központi részein és a Cvika kempingben vízre szállókat hátrányosan érinti, távolságban hosszú, menetidőben sok az a szakasz, amin csak korlátozott sebességgel lehet haladni.

A sebességcsökkentés, a kíméletes hajózás szempontjából, optimális megoldás lehet az érintett területet három részre bontani, a lakóterületet érintő mederszakaszokat külön szabályozni, így a korlátozott szakaszok között, ahol egyik part sem érint lakott területet, ott nincs korlátozás.

A javasolt szakaszbontások

1. szakasz, 65,9 – 67,6 fkm közötti, 1,7 km-es szelvényszakasz, Magyarkimle
2. szakasz, 59,9 – 62,4 fkm közötti, 2,5 km-es szelvényszakasz, Kimle központi belterület
3. szakasz, 67,5 – 58,0 fkm közötti, 0,5 km-es szelvényszakasz, Novákpusztá

A terület szakaszbontásait a II. sz. melléklet tartalmazza.

I. Sebességcsökkentés

A szabályozni kívánt szakasz kezdetét B.6, a szakasz végét E.11 táblával kell jelölni.
A táblák műszaki adatait, telepítésének módját a melléklet tartalmazza.



1. szakasz, 65,9 – 67,6 fkm közötti, 1,7km-es szelvényszakasz, Magyarkimle

BP 67,6 fkm EOY y525039, x278353 ponton, B.6 és E.11 jelű táblák telepítése. A táblák közös oszlopra kerülnek. Mindkét jel csak az egyik irányba haladókra tartalmaz rendelkezést, ezért azt a hajóútra merőlegesen vagy legfeljebb 60°-os szöget zárva úgy kell elhelyezni, hogy az B.6 jelű tábla hegy-, az E.11 jelű tábla völgy-menetből látható.

BP 65,9 fkm EOY y523761, x277660 ponton, B.6 és E.11 jelű táblák telepítése. A táblák közös oszlopra kerülnek. Mindkét jel csak az egyik irányba haladókra tartalmaz rendelkezést, ezért azt a hajóútra merőlegesen vagy legfeljebb 60°-os szöget zárva úgy kell elhelyezni, hogy az B.6 jelű tábla völgy-, az E.11 jelű tábla hegy-menetből látható.

2. szakasz, 59,9 – 62,4 fkm közötti, 2,5 km-es szelvényszakasz, Kimle központi belterület

JP 62,4 fkm EOY y523290, x275932 ponton, B.6 és E.11 jelű táblák telepítése. A táblák közös oszlopra kerülnek. Mindkét jel csak az egyik irányba haladókra tartalmaz rendelkezést, ezért azt a hajóútra merőlegesen vagy legfeljebb 60°-os szöget zárva úgy kell elhelyezni, hogy az B.6 jelű tábla hegy-, az E.11 jelű tábla völgy-menetből látható.

BP 59,9 fkm EOY y525157, x277301 ponton, B.6 és E.11 jelű táblák telepítése. A táblák közös oszlopra kerülnek. Mindkét jel csak az egyik irányba haladókra tartalmaz rendelkezést, ezért azt a hajóútra merőlegesen vagy legfeljebb 60°-os szöget zárva úgy kell elhelyezni, hogy az B.6 jelű tábla völgy-, az E.11 jelű tábla hegy-menetből látható.

3. szakasz, 67,5 – 58,0 fkm közötti, 0,5 km-es szelvényszakasz, Novákpusztá

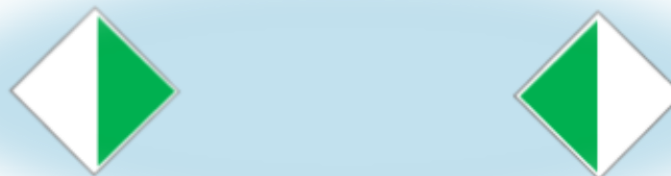
BP 67,6 fkm EOY y525039, x278353 ponton, B.6 és E.11 jelű táblák telepítése. A táblák közös oszlopra kerülnek. Mindkét jel csak az egyik irányba haladókra tartalmaz rendelkezést, ezért azt a hajóútra merőlegesen vagy legfeljebb 60°-os szöget zárva úgy kell elhelyezni, hogy az B.6 jelű tábla hegy-, az E.11 jelű tábla völgy-menetből látható.

BP 65,9 fkm EOY y523761, x277660 ponton, B.6 és E.11 jelű táblák telepítése. A táblák közös oszlopra kerülnek. Mindkét jel csak az egyik irányba haladókra tartalmaz rendelkezést, ezért azt a hajóútra merőlegesen vagy legfeljebb 60°-os szöget zárva úgy kell elhelyezni, hogy az B.6 jelű tábla völgy-, az E.11 jelű tábla hegy-menetből látható.

A jelzések elhelyezésének koordináta pontjait, a jelzések pontos alakját és méretét, telepítését a III. sz melléklet tartalmazza.

II. A hídnnyílás jelzése

A víziközlekedésre ajánlott nyílásban, a közúti hídon, az ajánlott sáv, valamint szélesség jelzésére völgy-, valamint hegy-menetben javasolt elhelyezni az D.2 jelzéspárt. A jel jelentése: ajánlott a jelzett területen maradni (hídnnyílás alatt). A táblát a híd szerkezetének alsó élén, a hajóútra merőlegesen kell elhelyezni. A hídra kihelyezett jelzés tekintetében a közútkezelő hozzájárulása elengedhetetlen.



Ajánlott a jelzett területen belül maradni jelzése (D.2) tábla

A jelzéspár elhelyezésének szükségessége a következők miatt javasolt,

- a jobb parti nyílásban a vízmélység korlátozott, kisebb csónakokkal, kismeghajókkal gyakran történik fennakadás, kisebb-nagyobb havaria
-
- az áthaladásra ajánlott bal parti nyílás környezete több okból is fokozott figyelmet, elővigyázatosságot követel (közvetlen a hídnnyílás környezetében, a híd felett a bal partban csónakkikötésre alkalmas terület, a híd alatt a bal partban pedig markánsan benőtt, víziútba belógó fák) ezért a hídnnyíláson átvezető ajánlott sávot, a hídnnyílásra aszimmetrikusan, vízközép (hídnnyílás jobb part felőli része) felé elhúzva javasolt kitűzni

Más, költséghatékonyabb és egyszerűbb megoldással is jelezhető lenne a preferált hídnnyílás, azonban tekintettel arra, hogy a vízterületet széles körben használók víziközlekedési alapismeretei elégtelenek, ezért a könnyebben értelmezhető alapjelzések, az ajánlás és nem a tiltás, valamint a biztonságos áthajózás pontos jelölése vezérelte az alapgondolatot.

A parttól való távolságtartás, Tiltott hídnnyílás, A vízmélység korlátozott jelzésekkel valósulhatna még meg a szabályozás.



A régi híd pillérjein, a műemlék jelleg miatt nem javasolt jelzések elhelyezése, itt legalább 8 méter szélességben, 0,7 méter mélyjáráttal biztosított a pillérek közötti biztonságos áthajózás.

A hídnnyjelzéseinek elhelyezését, koordináta pontjait, a jelzések pontos alakját és méretét, telepítését a IV. sz melléklet tartalmazza.

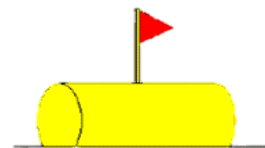
III. A kijelölt szabadstrand megvalósíthatósága a szakaszon

A helyi bejárások során a strand kialakítására szóba jöhető és vizsgált területek nagy részén a folyó gyors, nagy a sodrás. Van, ahol tetézik ezt a mederviszonyok is, szakadó part, hirtelen mélyülő meder, vagy a korlátozott terület úgy a vízfelszínen, mint a szárazulaton.

Minden szempontból alkalmas, javasolt és támogatható terület a település É-i részén a Szabadság utca végén („pulykatelep”) a jelenlegi sólyázó, vízitúra megálló. A bal partban szinte áll a víz, sekély, kis esésű, homokos-finom sóderos mederfenék, akár 100 m -es partszakasz, ami tovább bővíthető, elegendő szárazulat. Elméletileg a vízminőség is itt a legjobb (a település feletti részen helyezkedik el), egyedül a közművekre való csatlakozás jelenthet nagyobb gondot, a többi vizsgált területtel szemben.

Az korábbiakban már megismert módon, a strand esetén is a vízre telepített jelek és jelzések telepítése és karbantartása az engedélyes feladata. Az időszakos üzemeltetés miatt a jelek és jelzések a vízben csak az üzemeltetési időszak alatt lehetnek kinn. Nyíltvízi fürdőhely kizárólag nappal és megfelelő látási viszonyok között üzemelhet, ezért a jeleket és jelzéseket éjszaka és korlátozott látási viszonyok között nem kell megvilágítani.

A fürdőhelyet nautikai szempontból a HSZ előírásai alapján vízre telepített jelzésekkel kell elhatárolni. A természetes fürdővizek minőségi követelményeiről, a természetes fürdőhelyek kijelöléséről és üzemeltetéséről a 78/2008. Korm. rendelet, a szabad vízben való tartózkodás alapvető szabályairól, pedig a 46/2001. BM rendelet előírásait kell szem előtt tartani.



A strand látványterveit, a stranddal kapcsolatos további anyagokat az V. sz melléklet tartalmazza.

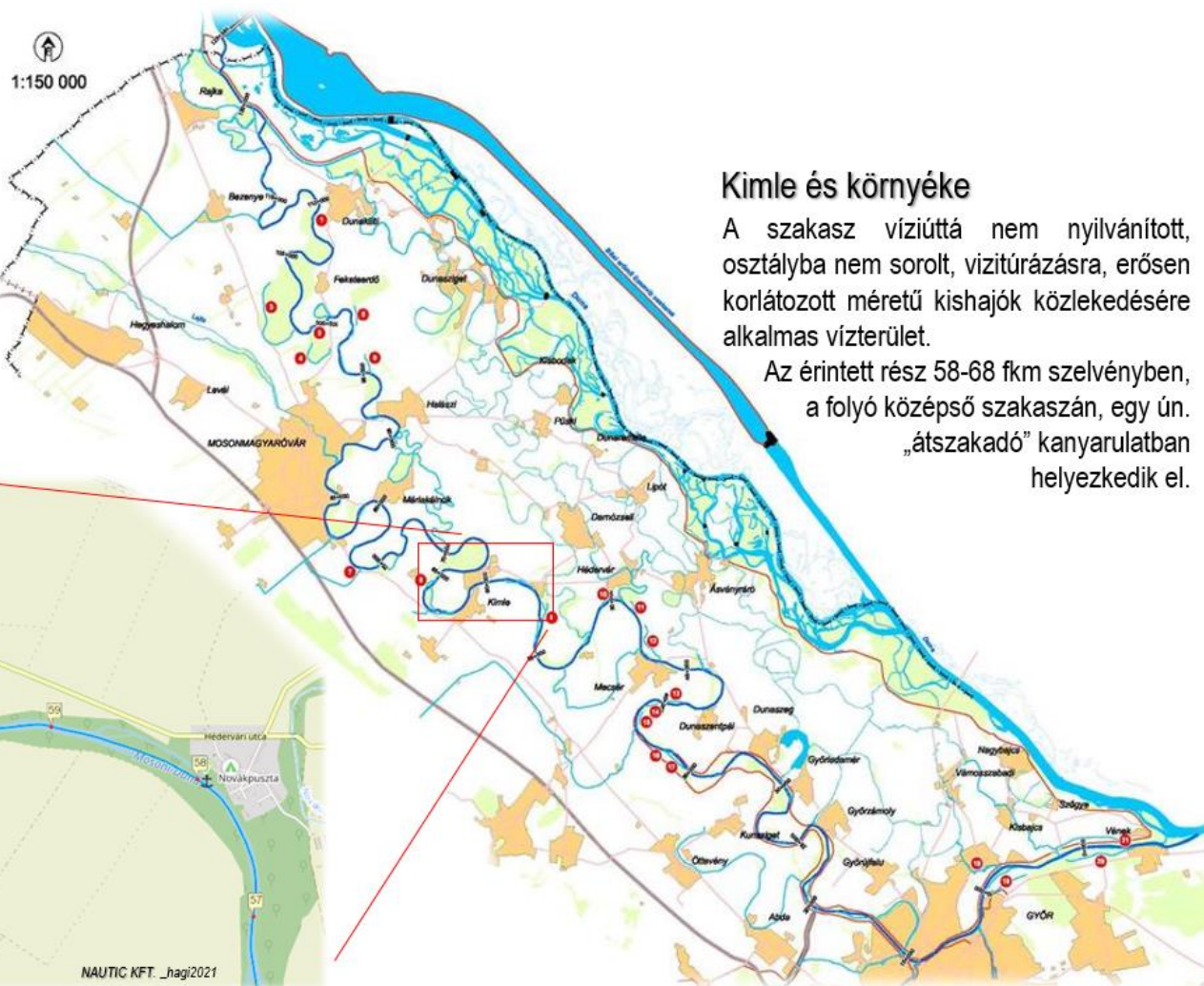
MELLÉKLETEK

I. sz melléklet A terület átnézeti térképe

A Mosoni-Duna

A szlovákiai Oroszvár (Rusovce) és Dunacsún (Čunovo) között ágazik ki a régi (eredeti) Duna mederből, végigkanyarog a Szigetköz déli oldalán majd Véneknél folyik vissza a Dunába. A két végpont közötti táv a 60 km-t sem éri el légvonalban.

Medervonala 127 fkm, kígyózó meanderekben bővelkedő, túlfejtett, érett, valamint átszakadó kanyarokban gazdag. A folyót a kis sugarú, nagy ívhosszú kanyarulatok jellemzik.

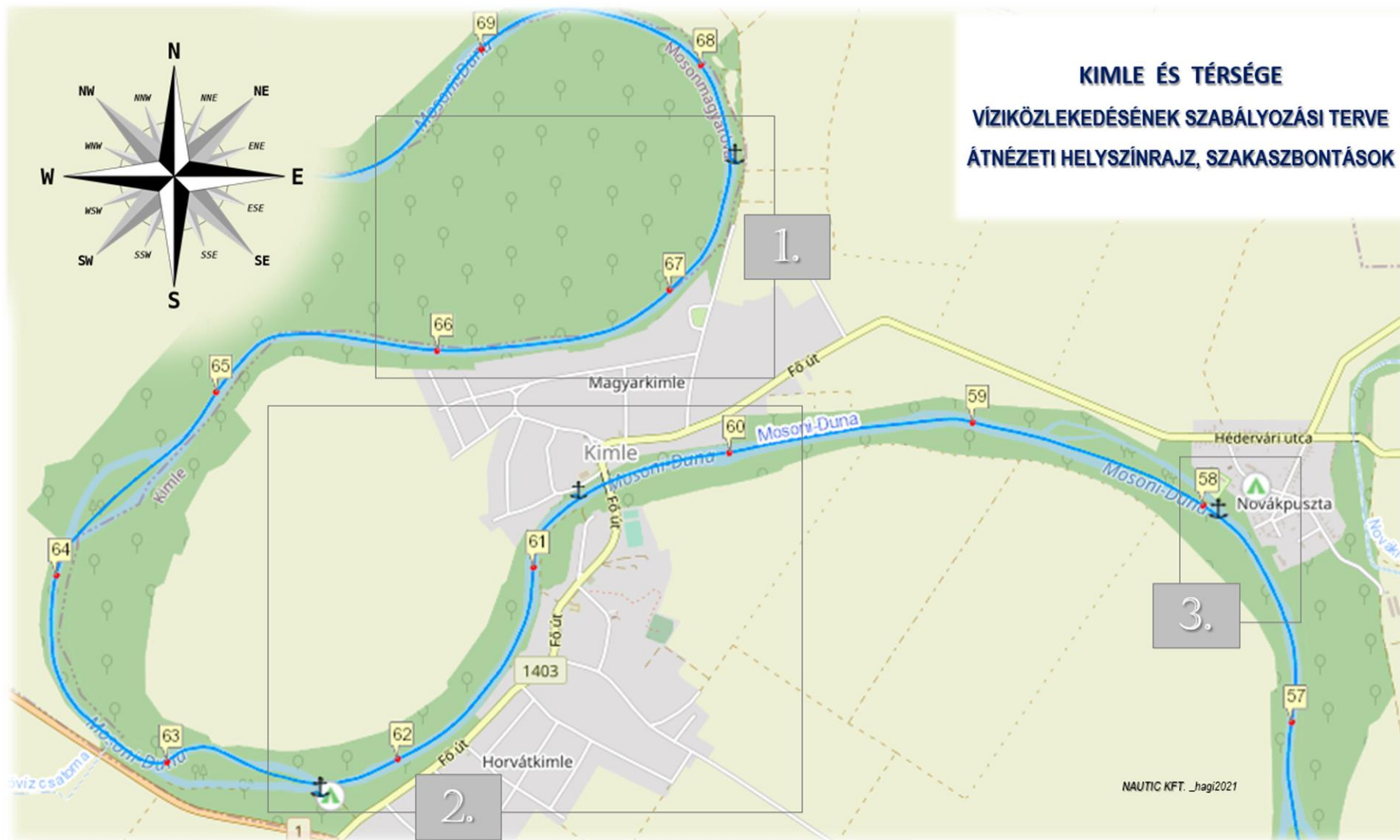


Kimle és környéke

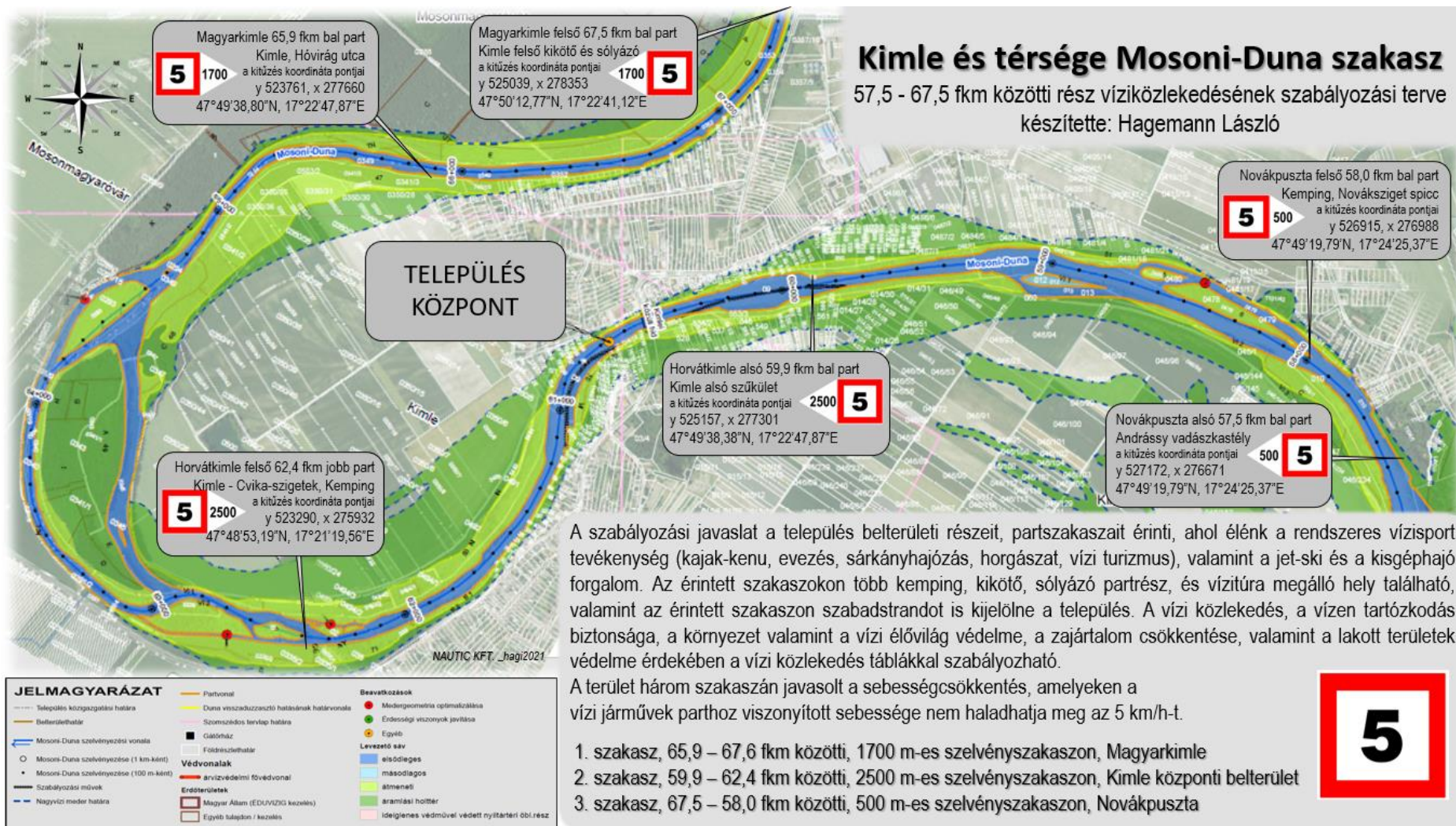
A szakasz víziúttá nem nyilvánított, osztályba nem sorolt, vizitúrázásra, erősen korlátozott méretű kishajók közlekedésére alkalmas vízterület.

Az érintett rész 58-68 fkm szelvényben, a folyó középső szakaszán, egy ún. „átszakadó” kanyarulatban helyezkedik el.

II. sz. melléklet A terület szakaszbontásai



III. sz. melléklet A víziközlekedés szabályozása / sebességkorlátozás



A táblák elhelyezésének szemléltetése a szakasz néhány pontján.







CVIKA KEMPING

egy oszlopon elhelyezett **VÖLGY** menetből (B.6), valamint **HEGY** menetből (E.11) látható táblák JP 62,4 fkm a kitűzés koordináta pontjai (WGS'84) Lat 47°48,8865'N, Lon 17°21,3260'E ill. (EOV) y 523290, x 275932

IV. sz. melléklet A híd jelzése

a híd völgymenetben





a híd hegymenetben



V. sz. melléklet Strand



NAUTIC KFT. _hagi 2021

Strand (Pulykatelep) – északi oldal



Strand („Pulykatelep”) – bejárata a Szabadság útról



NAUTIC KFT. _hagi2021

Strand (Pulykatelep) – déli oldal

Jogszabályi alapok, szabványok

A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény (a továbbiakban VKT.)

A víziközlekedés rendjéről szóló 57/2011 NFM. rendelet melléklete, a Hajózási Szabályzat (a továbbiakban HSZ.)

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény

17/2002 KÖVIM. rendelet, a hajózásra alkalmas, illetőleg hajózásra alkalmassá tehető természetes és mesterséges felszíni vizek víziúttá nyilvánításáról

27/2002. GKM rendelet, a vízi közlekedés irányítására és a hajóút kitűzésére szolgáló jelekről, valamint e jelek létesítéséről, üzemeltetéséről, módosításáról és megszüntetéséről

515/2017. Korm. rendelet, egyes hajózási hatósági eljárások részletes szabályairól

78/2008. Korm. rendelet, a természetes fürdővizek minőségi követelményeiről, a természetes fürdőhelyek kijelöléséről és üzemeltetéséről

46/2001. BM rendelet, a szabad vízen való tartózkodás alapvető szabályairól

Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) - az Európai közlekedési miniszterek Párizsban, 1992-ben tartott találkozásán egységesen kialakított víziutak osztályba sorolása (**CEMT Class I–VII.**) alapján a Mosoni-Duna szakaszin figyelembe vehető úrszelvényméretek.

Classification	Tonnage (t)	Length (m)	Breadth (m)	Draught (m)	Air Draft (m)	Notes
RA		5.5	2.00	0.50	2.00	"Open boat"
RB		9.5	3.00	1.00	3.25	Cabin cruiser
III	650–1,000	67.0–80.0	8.20	2.50	4.70	"Gustav Koenigs"
Vib	6,400–12,000	185.0–195.0	22.80	2.50–4.50	6.70; 8.80	2x2 convoy

Fogalmak, meghatározások

VÍZIÚT – A hajózás részére megnyitott természetes vagy mesterséges felszíni víz, hajózható vízterület, amit víziúttá nyilvánított az illetékes hatóság (miniszeri rendeletben). A vízi út kijelölésekor, a befolyásoló tényező, az azt használó a vízi jármű mértékadó hosszúsága, szélessége, merülése. A víziút mélysége akkor felel meg az adott víziútosztálynak, ha legalább a mértékadó szélesség alapján szükséges hajóútszélességben a megállapított hajózási kisvízszintnél is rendelkezésre áll.

HAJÓÚT – A vízi útnak (adott vízállásnál) hajózásra használt, jelzésekkel kitűzött része, jelzések hiányában a nagyhajók által igénybe vet vízterület.

NAGYHAJÓ – 20 métert elérő vagy ennél nagyobb testhosszúságú, 12 főnél több személy szállítására alkalmas hajó.

KISHAJÓ – Az a hajó, amelynek hajótesten mért hossza a 20 métert nem éri el, kivéve a kishajónak nem tekinthető hajók vontatására, tolására vagy mellévett alakzatban való továbbítására épített vagy felszerelt hajót, továbbá kivéve azt a hajót, amelyen 12 főnél több utas szállítását engedélyezték, valamint a kompot és a tolt bárkát.

CSÓNAK – A hajónak, kompnak, vízi sporteszköznek nem minősülő, felépítménnyel nem rendelkező, emberi-, szél- vagy gépi- erővel hajtott vízijármű, amelynek hossza a 7 métert, vízkiszorítása az 1 tonnát, névleges vitorlafelülete a 10 m²-t nem éri el, vagy motorteljesítménye legfeljebb 7,5 kW, ide nem értve az építése, berendezése és felszerelése alapján vízben való közlekedésre nem szolgáló úszóeszközt.

VÍZISPORTESZKÖZ – Vízben való közlekedésre alkalmas, rendeltetésszerű használata esetén úszóképes és kormányozható, kishajónak, csónaknak nem minősülő vízijármű.

MOTOROS VÍZISPORTESZKÖZ - Sport- és szabadidős célokat szolgáló vízi jármű, amelynek hossza nem éri el a 4 métert, elsődleges meghajtását vízszivattyúval ellátott belső égésű vagy elektromos motor biztosítja.

JOBB- és BAL PART - A víziút oldalai a forrástól a torkolat felé haladva (a jobb part - völgymentben haladó hajó, jobb oldala felé eső part).

HEGYMENET - A forrás felé haladást jelenti (a vízfolyással ellentétes irány). Csatornákon az irányt az illetékes hatóság állapítja meg az „A pont felől B pont felé haladó irány” kifejezés használatával.

FOLYAMKILOMÉTER - A folyam, folyó vagy csatorna középvonalán a torkolattól – mint kiindulási ponttól – a vízfolyással ellentétes irányban mért távolság km-ben megállapított értéke.