



**III. TURIZMUS ÉS BIZTONSÁG
NEMZETKÖZI TUDOMÁNYOS KONFERENCIA**

TANULMÁNYKÖTET

**PANNON EGYETEM
NAGYKANIZSAI KAMPUSZ
2019**

A konferencia tudományos bizottságának tagjai:

Dr. Birkner Zoltán, Dr. Ernszt Ildikó, Dr. Gaál Gyula, Dr. Janza Frigyes,
Dr. habil Hautzinger Zoltán, Prof. Dr. Michalkó Gábor, Dr. Németh Kornél, Dr. Németh József,
Dr. Péter Erzsébet, Prof. Dr. Sallai János

A konferencia szervezőbizottságának tagjai:

Dr. Birkner Zoltán, Dr. Ernszt Ildikó, Dr. Galambos Ildikó, Gerencsérné Dr. Berta Renáta,
Dr. Janza Frigyes, Dr. Jaskó Szilárd, Dr. Holczinger Tibor,
Dr. Keller Krisztina, Kovács Barbara, Kiglics Norbert, Lelkóné Tollár Ildikó, Marton Zsuzsanna,
Dr. Németh József, Dr. Németh Kornél,
Dr. Péter Erzsébet, Dr. Rodek Nóra, Dr. Skrop Adrienn,
Dr. Tóth-Kaszás Nikoletta

A konferencia szervezésében közreműködő szervezetek:

Pannon Egyetem Nagykanizsai Kampusza
Kanizsa Felsőoktatásáért Alapítvány
Magyar Turisztikai Ügynökség Zrt.
Rendőrség Tudományos Tanácsa
Magyar Rendészettudományi Társaság
MTA Veszprémi TB Kommunikáció MB
MTA CSFK Földrajztudományi Intézet
Zalakaros Város Önkormányzata

A kiadványt szerkesztette:

Marton Zsuzsanna, Dr. Németh Kornél, Dr. Péter Erzsébet

Lektorálta:

Dr. Ernszt Ildikó, Prof. Dr. Fórizs Sándor, Dr. Jaskó Szilárd, Marton Zsuzsanna,
Dr. Németh József, Dr. Németh Kornél, Dr. Péter Erzsébet,
Prof. Dr. Sallai János

ISBN 978-963-396-119-3

Pannon Egyetem Nagykanizsai Kampusz
2019

Tartalomjegyzék

Előszó.....	5
1. szekció - Új kihívások a rendészettudomány területén	6
Szabó Lajos: Az objektum fogalma.....	7
Molnár Ákos: Az üzleti állampolgárság.....	19
Tegyey Andrea Cecília: Az egyes generációk motiválhatóságának kérdései.....	25
Budavári Árpád: Bratton másképp: a kritikus tömeg elvére épülő vezetés	33
Ritecz György: A magyarországi turizmusbiztonság trendje.....	43
Vári Vince: Elterelés és az ügyész – nyomozó hatóság kapcsolata a nyomozásban.....	52
Hegyaljai Mátyás: Gondolatok az ETIAS rendszer működéséről	62
Felföldi Péter: Közlekedésbiztonság a balatoni borrhíó tükrében.....	69
Kovács Gábor: A változásmenedzsment és a vezetői döntések hatása a turizmus és a biztonság szereplőinek eredményességére	81
Sivadó Máté: A legújabb tendenciák drogterületen szerte a világon	90
Mátyás Szabolcs: Kína turizmusának főbb jellemzői, különös tekintettel Peking turizmusbiztonságára	98
2. szekció – A turizmus aktuális kérdései	107
Karakasné Morvay Klára - Kertész Richárd: Az adatbiztonság megteremtése – azaz a GDPR bevezetésének hatása a szállodák működésére	108
Tóth Dávid: A repülőtérről, mint szabadidős tér	117
Varga Zoltán - Komáromy Márk - Juhász Éva: Rekreációs turizmus három szegmensének vizsgálata.....	125
Banász Zsuzsanna - Lőrincz Katalin - Raffay Ágnes - Szabó Renáta: A Balaton térség közbiztonságának megítélése a helyi lakosság véleménye alapján	133
Zsarnóczky Martin - Molnár László - Garamvölgyi László: Bűnmegelőzés a turizmus által érintett közösségekben	142
Kátay Ákos: Szállodai fejlesztések a Balatonnál 2004-től napjainkig.....	148
Lőke Zsuzsanna - Kovács Ernő: A Hévízi-tó és a Fedett fürdő látogatóinak összehasonlítása.....	158
Czira Tamás - Sütő Attila - Vásárhelyi Csenge: Térségi turisztikai sérülékenységvizsgálat lehetőségei Magyarországon és gyakorlati alkalmazás a pécsi járás példáján	165
Kézy Béla - Janza Frigyes - Barna-Lázár Zoltán - Erdélyi Dániel: Biztonságos városok – a városfejlesztés új kihívásai.....	179
Sebesi Petra - Oláh Péter Károly: A minőségmenedzsment jelentősége a hazai szállodaiiparban.....	191
Péter Erzsébet - Németh Kornél: Lazítás 4.0 - A munkaközi szünetek és a szabadságolások hatása a munkavállalók teljesítményére vezetői szemmel.....	203
Héder Klára: A „személyre szabott ajánlatok” adatvédelmi kérdései	211
Lelkóné Tollár Ildikó: Biztonságérzet a munkahelyen zalai munkavállalók szemével	218

3. szekció – Tourism and Security	223
Orbán József: The Janus-faced Drones	224
Bacsi Zsuzsanna: Tourism competitiveness and security	231
Alan Clarke: The Impact of International Terrorism on Religious Travellers.....	241
Szabó László András: The Innovation Impact of Migration on Tourism Security after 2015	261
Karakasné Morvay Klára - Barcsay Vivien: How Sustainability Meets Luxury in Hotel Events.....	267
Hiezl Kitti - Gyurácz-Németh Petra - Alan Clarke: Exploring the Focus of Research on Tourism and Security	279
Tóth Dávid: Tourism and airports: passengers versus sense of security	286
Kovács István: The Big Hungarian Prostitution „Survey”	293
Péter Erzsébet - Németh Kornél - Göllény-Kovács Nikoletta - Lelkóné Tollár Ildikó: New tourism demands are on the horizon	304
Ernszt Ildikó: Falling into the Trap of their Own Beauty - Victims of Overtourism	310
Lachin Namaz: Budapest brand loyalty: insights from the security point of view	317
Kovács Barbara - Kiss Zsolt - Pozsgai Emília - Gerencsérné Berta Renáta - Galambos Ildikó: Risk of Radon in Thermal Spas and Applied Removal Techniques – an Overview.....	322
Marton Zsuzsanna - Keller Krisztina - Birkner Zoltán - Cseke Bence: Destination’s Comeback after Crisis – Image Alteration	332
4. szekció – IT Security, IT in Tourism	342
Skrop Adrienn - Holczinger Tibor - Bakon Krisztián - Mihalics Bálint - Jaskó Szilárd: Industry 4.0 - Challenges in Industrial Artificial Intelligence.....	343
Bakon Krisztián - Skrop Adrienn - Holczinger Tibor - Mihalics Bálint - Jaskó Szilárd: Tourism application and security issues.....	351

Előszó

A világban zajló negatív események hatására a turisztikai iparág szereplői egyre több kihívással találják magukat szemben. A biztonság megteremtése és fenntartása kulcsfontosságú feladatként jelenik meg a szektorban, melynek tudományos, empirikus kutatásokon alapuló vizsgálata nélkülözhetetlen. Ezen indítatásból immáron harmadik alkalommal került megrendezésre a Pannon Egyetem Nagykanizsai Kampusza, a Kanizsa Felsőoktatásért Alapítvány, Magyar Turisztikai Ügynökség, a Rendőrség Tudományos Tanácsa, a Magyar Rendészettudományi Társaság, az MTA Veszprémi Területi Bizottság Kommunikációs Munkabizottsága, az MTA CSFK Földrajztudományi Intézete, Zalakaros Önkormányzata és a Zalakarosi Gránit Gyógyfürdő közös szervezésében a „Turizmus és Biztonság” elnevezésű nemzetközi tudományos konferencia 2018. december 4-én.

A tudományos konferencia fő célkitűzése, hogy a turizmusbiztonság és a turizmus területén létrejött legújabb hazai és nemzetközi eredményeket hozzáférhetővé tegye a kormányzati szektor képviselői, a felsőoktatási intézmények munkatársai, oktatói, kutatói, a turisztikai szektorban tevékenykedő szervezetek, illetve a téma iránt érdeklődők számára.

A 2018. évi konferencia plenáris előadásai jogi, kormányzati, szolgáltatói, rendészeti szervek nézőpontjából közelítették meg a turizmusbiztonság témakörét. A szekcióülések során a magyar és a nemzetközi, angol nyelvű szekcióban számos előadás hangzott el a következő témakörökben: új kihívások a rendészettudomány területén; a turizmus aktuális kérdései, korszerű információs technológiák és kapcsolódó biztonsági kérdések szerepe, jelentősége a turizmusban.

A turizmusbiztonság kiemelt és széles körben értelmezhető témakör és nagy jelentőséggel bír a turizmus aktuális kérdései közt. Mind az előadók, mind pedig a látogatók nagy száma, valamint a témakört érintő tanulmányok is igazolják, hogy a konferenciasorozat útnak indítása 2016-ban előrelátó döntés volt a Pannon Egyetem Nagykanizsai Kampusza, a Rendőrség Tudományos Tanácsa, valamint a Magyar Rendészettudományi Társaság részéről.

Nagykanizsa, 2019. április 16.

Dr. Németh Kornél
A Konferencia Szervező Bizottságának Elnöke
Intézetigazgató, egyetemi docens
Pannon Egyetem Nagykanizsai Kampusz
Alkalmazott Gazdálkodástani Intézet

Közlekedésbiztonság a balatoni borrhéio tükrében

Felföldi Péter

*okleveles közlekedésmérnök, tanár – Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar
1083 Budapest, Üllői út. 82.
e-mail cím: felfoldi.peter@uni-nke.hu*

Absztrakt

A Balaton és környezete népszerű a kikapcsolódni vágyók körében. Az itt lakó népességen felül a szezonális forgalom hatásai jelentősek. A tópart egyes területei azonban más és más jellegű attrakciókkal szolgálnak az ide érkezőknek, amely a közönség eltérő összetételét eredményezi. Az ide érkező turisták jelentős hatást gyakorolnak mind a közúthálózaton lebonyolódó forgalom nagyságára, mind a közlekedésbiztonságra. Az egyre jobban kitolódó idegenforgalmi időszak alatt megnövekvő forgalom hatása megjelenik a baleseti statisztikában is. Az országos baleseti adatokkal összehasonlítva lehetőség van célzott balesetmegelőzési intézkedések megtételére. A tanulmányban elsősorban az ittasan okozott közlekedési balesetekre fókuszálva elemezhetjük a közlekedésbiztonság helyzetét.

1. Bevezetés és irodalmi áttekintés

A Balaton-környéki települések, valamint maga a tó vízfelülete hazánk egyik sajátos, nemzetközileg is egyedi és elismert kulturális és természeti régióját alkotja. Noha közvetlenül a Balaton partján összesen három megye, Somogy, Zala és Veszprém megyék települései fekszenek, a Balaton, mint turisztikai desztináció vonzáskörzetébe még Fejér megye egyes területei is belesznek. Az itt tárgyalt „balatoni régió” közigazgatásilag ugyan nem létezik (ellentétben a Közép-magyarországi, Észak-alföldi stb. régiókkal), ami megnehezíti ennek a népszerű turisztikai célpontnak az egységes kezelését is¹, beszéljünk akár rendészeti, közlekedésszervezési, vagy turisztikai szempontokról. A területi lehatárolás érdekében a 2000. évi CXII. törvény (Balaton törvény) rendelkezik a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet (BKÜ) létrehozásáról, melybe a három Balaton-parti megye egyes települései tartoznak.² A települések listáját a törvény 1/1-es melléklete tartalmazza.³ Rendészeti oldalról Fejér megye érintett még a térség koordinálása szempontjából, a nyári időszak légirendészeti tevékenységét például 4 évente a Fejér Megyei Rendőr-főkapitányság látja el, közlekedési szempontból a Balatoni térség által generált vasúti és közúti átmenő forgalom pedig a főváros felől szinte kivétel nélkül Fejér megye infrastruktúráját terheli. Megemlíthető ezen felül a kriminalisztikai aspektus is, a Balaton környékén szintén szezonálisnak mondható bűnözés is érinti a megyét mind az utazó, mind a helyi lakosságból kikerülő bűnelkövetők esetében.

Lényeges leszögezni azt is, hogy bár a Balatonra és környékére Magyarországon leginkább a nyaralás, a szabadidő eltöltésének helyszíneként tekintenek, a vizsgált Balaton-környéki településeknek nagy állandó lakosságuk is van. A Központi Statisztikai Hivatal 2012. december 31-i adattáblázata alapján a balatoni üdülőkörzet teljes állandó lakossága 262293 fő⁴. Ez a lakosság viszonylag mobilis a régióon belül, aminek

¹ Veres Lajos (2011): Budapest-Közép-Dunavidék, in: Magyarország turisztikai régiói, 6. fejezet, Pécsi Tudományegyetem

² A Balaton régiójának bemutatása

<https://www.balatonregion.hu/balaton-regio>

³ 2000. évi CXII. törvény a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Területrendezési Tervének elfogadásáról és a Balatoni Területrendezési Szabályzat megállapításáról, 1/1. számú melléklet

A Balaton kiemelt üdülőkörzethez tartozó települések

⁴ Központi Statisztikai Hivatal – A Balaton üdülőkörzet társadalmi helyzetképe. 2014. augusztus

4. o. 1. tábla

egyik kiváltó oka a minden évben tapasztalható és egyre nagyobb méreteket öltő munkaerőhiány⁵. A tó környékén található települések saját lakosságával azonos nagyságrendű, vagy számos helyen akár még nagyobb turistaforgalommal számolhatnak minden nyáron. Ez a jelenség nagyban megterheli a Balaton-part közúti infrastruktúráját, de ez a terhelés a szezonális forgalom jellegéből adódóan lökészerű. Siófok, Keszthely és Balatonfüred határában is ismert jelenség a turisztikai szezon során a közúti torlódás.

Nem elsősorban forgalmi, hanem sokkal inkább gazdasági/munkaerő-szervezési és turisztikai okai vannak annak, hogy a Balaton menti településekben már a kétezres évek közepe óta egyre intenzívebben fogalmazódik meg a nyári szezon elnyújtásának igénye. A szomorú, de létező hatásokat produkáló klímaváltozás is igazolja ezt az igényt.⁶ Az elmúlt években egyre több, az év teljes egészében üzemelő vendéglátóipari egység létesült a Balaton mentén, valamint a nyári, nagy tömegeket vonzó rendezvények mennyisége, és látogatóinak száma is emelkedett. Mivel a kötött pályás közlekedés főleg az északi parton nem fedti le az igényeket, valamint helyenként nem is létezik (Tihany, Pálköve, Szigliget), és a szolgáltatások palettája sem teljes (menetrendi hiányosságok, körvasút hiánya, valamint a helyieknek még mindig érzékeny Káptalanfüred-Veszprém vonal 1968-as Közlekedéspolitikai Koncepció szerinti megszüntetése) ezért a közúti közlekedésre nagy feladat hárul. Ez a turisztikai szezonban, és azon kívül is az egyéni motorizált közlekedés irányába tereli a közlekedési igényeket. A Balaton északi partján a közeljövőben villamosítani kezdik a 29-es vonalat⁷, ami átmenetileg további terheket ró a 71. számú főútra és a településekre.

Mindenképpen meg kell említeni azt is, hogy az itt tárgyalt turisztikai régió egyes nagyvárosai, és ezek „agglomerációja” eltérő közönséget vonz a szezon során. Ez az eltérő közönség azonban egyaránt vágyik az elért területen belüli magas színvonalú közlekedésre, és mivel a turisztikai látványosságok, rendezvények, kulturális események jellemzően nem kizárólag az egyes nagyobb városokra koncentrálódnak, a város környéki közlekedés már szinte kizárólag közúti közlekedési eszközökkel történik (néhány esetben vízi közlekedéssel kiegészülve). De az elmondható, hogy főleg az északi parton a Balaton-felvidék látnivalóinak meglátogatása, a borászati, gasztronómiai kínálat megismerése kizárólag közúton történhet, mivel kötött pályás közlekedés nem is áll rendelkezésre.

A motorizált közúti közlekedés és az alkoholos befolyásoltság közti hátrányos összefüggést közlekedésbiztonsági szempontból nem lehet elégszer hangsúlyozni. *„Az ittas állapotban okozott balesetek megelőzése egy rendkívül összetett és ezért speciális probléma, hiszen a vezetési képességre bármilyen hátrányosan ható szer, köztük az ittas állapot előidéző etilalkohol szervezetben való jelenléte csupán a baleset másodlagos okának tekinthető, magát a balesetet – a befolyásoltság miatt elkövetett – közlekedési szabályszegés okozza. Nyilvánvaló, hogy a befolyásolt állapot és a balesethez vezető szabályszegés között az okozati összefüggés fennáll, és így az ittas vezetések megelőzése közvetlenül hatással van a balesetek elkerülésére”*.⁸

Meg kell említeni, hogy a rendőrségi ittasság-ellenőrzés hatékonyságának fokozása, valamint a büntető törvénykönyv ittas járművezetésre vonatkozó szabályainak megváltozása rendészeti szempontból előre vetíti az ittas gépjárművezetések számának csökkenését⁹, ám ha ez a megfelelő kriminológiai intézkedésekkel nem párosul, aligha reménykedhetünk látványos eredményben. Pszichológiai szempontból a büntetés ugyan hatással lehet az egyén értékrendjének megváltoztatására, de érintenie kell a viselkedés szintjén történő változásokat is, ha ettől eredményt várunk. A közlekedési magatartás szintjén történő változtatásokra a korrekciós beavatkozások sokkal hatékonyabbak, mint a büntetés, mivel a személyiség több rétegét is érintik,

<http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/balaton-tarsadalmi.pdf>

⁵ Kardos Gábor – Balaton: a vidék sikertörténete vagy botrányos tömegturizmus?

http://azonnali.hu/cikk/20180708_balaton-a-videk-sikersztorija-vagy-botranys-tomegturizmus

⁶ balatonregion.hu dokumentumtár – Klímaváltozás

https://www.balatonregion.hu/images/doc/public/kl_mav_ltoz_s-279.pdf

⁷ Joó Ferenc – Villamosítás Balatonfüredig? Van remény!

<http://iho.hu/hir/villamositas-balatonfuredig-van-remeny-180417>

⁸ Major, Róbert: Az ittas gépjárművezetés új büntetőjogi szabályozása, avagy áttörés várható a deliktum elleni küzdelemben, BELÜGYI SZEMLE 2013. évi 7-8 szám

⁹ Major, Róbert: Újra az ittas vezetésről, avagy a jogalkotó szándéka töretlen a deliktum elleni küzdelemben BELÜGYI SZEMLE 2014. évi 3. szám

ezáltal aktivizálják azokat a belső erőforrásokat és motivációs rendszert, amely az attitűd és viselkedésváltozást eredményezi.¹⁰

Ezen felül érdemes azt a szempontot is megemlíteni, hogy a Balaton régiójában a külföldi járművezetők jelentős számban képviseltetik magukat, és az ittas állapotban történő járművezetés, valamint balesetokozás is jellemző részükről, ennek arányáról azonban egységesen vezetett és folyamatosan, a teljes BKÜ területére naprakészen tartott rendőrségi nyilvántartás nincs. Ugyanakkor probléma, hogy az ittaság különböző mértéke minden országban más és más jogi besorolás alá esik, nincs egységes európai szabályozás.¹¹ Amennyiben ilyen egységes szabályozás létezne, az a Balaton környéki, külföldiek által elkövetett ittas járművezetések számát is csökkentené. Jelenleg ugyanis előfordulhat az a helyzet is, hogy egyes, az alkoholfogyasztásra vonatkozóan nem zéró toleranciát alkalmazó országokból (pl. Németország) érkező járművezetők jóhiszeműen, vagy tájékozatlanságból egy pohár bor vagy egy üveg sör elfogyasztása után ülnek be személygépjárművet vezetni.

2. Anyag és módszer

Jelen dolgozat elkészítéséhez elsősorban a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) által gyűjtött, rendőrség által szolgáltatott baleseti statisztikai adatokra alapoztam. A különböző forrástáblázatokból leválogatott adatok, és az ezekből generált táblázatok részletes ismertetésétől terjedelmi korlátokból kifolyólag el kell, hogy tekintsünk, de a későbbiekben csak KSH-táblázatként hivatkozott adataim felépítése pár mondatban körülírható. A táblázat adatmezőjének minden sorában az egyes BKÜ-települések szerepelnek, míg az oszlopok 2005-től 2016-ig tartalmazzák az összes személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetet, valamint szintén erre az időintervallumra az ittasan okozott balesetek számát is. Ezen kívül még megtalálható a KSH által nyilvántartott speciális attribútum is, amely az adott település 2009-es borrhéiónkénti besorolását tartalmazza. Ez lehetővé teszi, hogy a borrhéióhoz tartozó településekben bekövetkező, ittasan elkövetett baleseteket a nem borrhéióban történt balesetekkel, valamint akár az országos átlaggal is összevethessük. A BKÜ települései a Badacsonyi, a Balatonfüred-Csopaki, a Balaton-felvidéki, a Balatonboglári, vagy a Zalai borvidék részei, vagy nincsenek borvidékbe sorolva. Az országban több borvidék is található, a BKÜ-vel azonban csak ezek alkotnak metszetet, ugyanakkor ezeknek a borvidékeknek sem esik egybe a határuk a BKÜ határaival, vannak településeik a BKÜ-n kívül is, illetve ugyanennek a magyarázata az is, hogy a BKÜ-ben nem minden település tartozik borvidékbe. A részletesebb vizsgálatokat alább diagramon szemlélhetjük meg. A vizsgálatot árnyalhatja továbbá az is, hogy a BKÜ sem egységes, meg lehet benne különböztetni „al-régiókat”, amelyeknek különböző sajátosságaik vannak közlekedési, földrajzi, gasztronómiai vagy akár társadalmi oldalról vizsgálva is. Ezeknek a tulajdonságoknak az ismertetésére is érdemes röviden kitérni.

Siófok a legnépesebb Balaton-parti város a maga 25468 fős lakosságával¹². Magára a városra és környékére, vagyis a déli part Budapesthez közelebb eső szakaszára a buliturizmus a legjellemzőbb, köszönhetően annak, hogy ez a terület a legkönnyebben megközelíthető közúton és vasúton egyaránt mind Budapestről, mint Székesfehérvárról. Közúton az M7-es autópálya gyorsforgalmi összeköttetést teremt, míg a 30-as villamosított vasútvonal is lehetőséget biztosít arra, hogy a Balaton bő egy óra alatt elérhető legyen a fővárosból is. Ez nagyon vonzóvá teszi Siófokot az akár rövidebb, egy-két napos kikapcsolódást keresők számára is. Ugyanakkor erre a közönségre jellemző az is, hogy a balatoni régió kulturális értékeivel kevésbé akarnak ismerkedni, itt a motivációt a könnyed szórakozási lehetőségek jelentik, és ehhez az igényhez Siófok és környéke alkalmazkodott is az elmúlt évtizedekben.

¹⁰ Aranyos, Judit, Major, Róbert: Kezelő jellegű intézkedés megalkotása a közlekedési bűncselekmények körében
BELÜGYI SZEMLE 2005. évi 4. szám

¹¹ Mészáros Gábor: A közlekedési balesetmegelőzés rendszerének információs folyamatai
PÉCSI HATÁRŐR TUDOMÁNYOS KÖZLEMÉNYEK XVII, A határrendészettől a rendészettudományig 2016, 246. p.
ISSN 1589-1674

¹² Központi Statisztikai Hivatal – Magyarország közigazgatási helynévkönyve, 2017. január 1.
https://www.ksh.hu/docs/hun/hnk/hnk_2017.pdf

Csakúgy, mint a budapesti éjszakai életben, a nyári szezonban Siófokon és környékén megjelenő, szórakozni vágyó réteg a biztonságos és gyors közlekedési módokat igényli, ugyanakkor az alkoholfogyasztás egy ennyire szórakozás-orientált környezetben még úgy is jelentős közlekedésbiztonsági problémát jelenthet, ha amúgy Siófok és környéke nem tartozik borvidékbe. A Siófokkal közigazgatásilag határos, és a városból más település érintése nélkül közúton közvetlenül elérhető települések állandó lakossága 32326 fő.¹³ Ez a szám már önmagában is jelentős „agglomeráció” nagyobb, mint Siófok állandó lakossága, de természetesen a nyári szezonban ennek a többszöröse is megjelenik a térségben. Városon belül a Dél-dunántúli Közlekedési Központ üzemelteti a közösségi közlekedést nyáron 7, télen 9 viszonylattal¹⁴, de ez a város és a környező települések esetében a földrajzi adottságokból kifolyólag nem fed le minden frekvenciált területet térben és időben, főleg a nyári fesztiválok idején, így a szárazföldi közlekedés szinte minden módozata megjelenik.

A Balaton mentén továbbhaladva Balatonlelle, Balatonboglár és Fonyód térsége az idegenforgalmat illetően megoszlik a vízparti kikapcsolódás és a borturizmus között. A Központi Statisztikai Hivatal önálló borvidéknek tartja a déli parton a balatonboglárít, amelybe 27 település tartozik bele Zamárditól Balatonberényig, tehát gyakorlatilag a teljes nyugati medence déli partja.

Emellett a nagyobb távolságok itt is megjelennek, ugyanis a terület fejlődése a fonyódi és lellei dombok környékén található mocsarak lecsapolásával és a vízfolyások szabályozásával kezdődött a XIX. század végén, majd a Nagykanizsa felé vezető vasút töltésének kiépítése által kialakult a Balaton ma ismert partszakasza. Az így szárazra kerülő földterületek folyamatosan beépültek a XX. század folyamán, és mivel ezen a partszakaszon korábban többek között csak az említett magaslatokon voltak állandó települések, az „új” Balaton-parton nagyjából összefüggő üdülőtelep alakult ki több, mint 50 kilométeren keresztül. Ezen a nagy egybefüggő, üdülésre specializálódott területen azonban Siófokon kívül helyi közúti közösségi közlekedés csak Fonyódon van, itt is csak két viszonylattal¹⁵. Közösségi közlekedés tekintetében a már említett déli parti 30-as vasútvonal mellett a Balatonfenyves-Somogyzentpál keskeny nyomtávú gazdasági vasútvonal említhető meg, amelyen 1990-től kizárólag menetrendszerinti személyszállítás folyik, de ennek volumene is erősen függ az idegenforgalmi szezonról.¹⁶ Így a hivatásforgalom lebonyolításán felül a szabadidős forgalom jelentős szerepet játszik, de a közúti ittas vezetés kiváltásában ez a közlekedési mód csekély alternatívának mondható. A kis- és nagyvasúti közlekedés rugalmassága térben és időben is kevésbé megfelelő, kiegészítő szolgáltatásként beilleszthető, (vagy fejleszthető) lenne akár taxiszolgáltatás is a közösségi közlekedésbe a nagy területen kiépült lakott területeken. Mivel itt több kisebb város, és ezek parti „vonzáskörzetei” egybeérnek/átfedik egymást, az itt tartózkodók a motorizált közlekedést részesítik előnyben, amely egybeesik azzal a ténnyel is, hogy a telepek kiépülése a motorizáció nagyarányú fejlődésével egybeesett. Helyben megjelenik a kerékpár is, mint a Balaton partján egyébként is népszerű közlekedési eszköz, ám ha a tárgyalt területre, mint borrégióra tekintünk, a kerékpáros közlekedés szintén nem tekinthető közlekedésbiztonsági szempontból a legmegfelelőbb alternatívának.

Keszthely és elsősorban északi-parti, valamint Hévíz környéki vonzáskörzete földrajzi szempontból és turizmusát tekintve is külön részegységként kezelhető a Balaton térségében. A város 19652 fős lakosságszámát tekintve a második legnépesebb Balaton-parti település¹⁷, ugyanakkor a Balaton partján határos három megye közül Zala megyéhez tartozik a legrövidebb partszakasz. Mivel a megyehatár közigazgatási szempontból is erősen befolyásolja egy terület fejlődését, elmondható, hogy a Zala megyei partszakaszra (ami egybeesik Keszthely vonzáskörzetével) némileg más jellegű fejlődési irány a jellemző. Természetesen megtalálható a Balaton teljes partján meglévő fürdőturizmus, de ez kiegészül még a Hévízen, Zalakaroson és Kehidakustányban igénybe vehető, rehabilitációs jellegű fürdőzés generálta forgalommal. Ez

¹³ U.o.

¹⁴ Dél-dunántúli Közlekedési Központ, 2018. szeptember 10-i állapot

<http://www.ddkk.hu/?q=content/si%C3%B3fok-v%C3%A1ros-helyi-aut%C3%B3buszj%C3%A1ratainak-menetrendje>

¹⁵ Dél-dunántúli Közlekedési Központ Zrt. – Fonyód város helyi autóbuszjáratának menetrendje

<http://www.ddkk.hu/?q=content/fony%C3%B3d-v%C3%A1ros-helyi-aut%C3%B3buszj%C3%A1ratainak-menetrendje>

¹⁶ MÁV-Start - Balatonfenyvesi Kisvasút, a kisvasút története

<https://www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/kisvasut-tortenete>

¹⁷ Központi Statisztikai Hivatal – Magyarország közigazgatási helynévkönyve, 2017. január 1.

https://www.ksh.hu/docs/hun/hnk/hnk_2017.pdf

a szabadidő-eltöltési forma jellemzően idősebb átlagéletkorú közönséget vonz, amely eltérő közlekedési preferenciákat is támaszt. Ezen felül a fürdővendégek érkezési módjai és irányai is eltérők, a sármelléki Hévíz-Balaton Nemzetközi Repülőtér németországi és moszkvai repülőterekről is fogad charterjáratokat. Mindkét országból érkező vendégkör számára vonzóak a gyógyfürdő-települések rehabilitációs lehetőségei, a jelentős belföldi turizmuson felül. Közlekedési módok szempontjából a keszthelyi térség, és elsősorban a város közúton és vasúton is jól megközelíthető.

Közlekedésbiztonsági szempontok itt is megjelenhetnek, csakúgy, mint a többi balatoni település esetén. Keszthely és vidéke nem tekinthető olyan mértékben hagyományos balatoni bortermő vidéknek, mint a Badacsonyi, vagy a Füred-Csopaki borvidék, de ez nem azt jelenti, hogy ne lenne saját termelése a megyének, amelynek bemutatkozására a Keszthelyi Borünneppel évről évre teret is adnak. Ugyanakkor a Központi Statisztikai Hivatal korábban is említett, és lejjebb grafikonokon is szemléltetett adatsoraiban megkülönböztetnek Zalai és Balaton-felvidéki borvidéket is, amely nagy részben egybe is esik az általunk vizsgált Balaton menti régió Keszthely környéki településeivel. A Zalai a Keszthelytől nyugatra eső területet, míg a Balaton-felvidéki a Keszthelytől északra, de a Tapolcai-medencétől nyugatra fekvő területet foglalja elsősorban magába, a Balaton-parti települések közül kelet felé Balatonedericsig bezárólag. Így ezt a Zala megyei, a BKÜ-ben szerepeltetett területet is borvidéknek tekintjük a továbbiakban. Emellett azonban a szintén évente megrendezésre kerülő Keszthelyi Sörfesztivál, valamint a részben gasztronómiai KeszthelyFest is említésre méltó a teljesség igénye nélkül, így egyáltalán nem állítható, hogy a nyári szezonban ezek miatt a rendezvények miatt is megnövekvő turizmus, illetve alkoholfogyasztás ne jelentene közlekedésbiztonsági szempontból kihívást.

A Balaton északi partja merőben más képet mutat, mint a déli. A Tapolcai-medencétől Balatonakarattyáig tartó szakaszra nem lehet egységes területként tekinteni. A terület földrajzi szempontból is tagolt, a települések történelmi okokból kifolyólag jól elkülönülnek egymástól, többségük igen jelentős külterülettel rendelkezik, egyáltalán nem találkozhatunk a települések déli parton megfigyelhető összeépülésével. Két jelentősebb vidéket lehetne kiemelni, az egyik a Badacsonyi hegy körüli települések térsége. A Badacsonyi borvidék a KSH bontásában Szigligettől Balatonszepezdig tart, egyes Balaton-felvidéki településekkel együtt. A másik pedig a Tihanyi-félsziget és Balatonfüred környéke. Itt a Balatonfüred-Csopaki borvidéket, mint gasztrokulturális tájegységet különbözteti meg a Központi Statisztikai Hivatal, ami települések besorolása tekintetében Zánkától Balatonvilágosig tart. Mindkét területre, valamint a Balaton-felvidék egészére jellemző a szőlőtermesztés és az ezzel kapcsolatos borkultúra. A két terület, a badacsonyi és a füredi azonban történelmi okokból eltérő fejlődési pályát futott be. A XIX. században a Balaton északi partjának mindkét említett térségére jellemző volt a polgári értékrend, a borászat fejlettsége, ami még a római korra vezethető vissza. Ugyanakkor a badacsonyi területre és a környező vidékre a XX. század első felétől a század 70-es éveinek végéig rányomta a bélyegét az erőltetett iparosítás, elsőízben a bazaltbányászat révén, majd az alumínium gyártásához szükséges bauxit bányászatával a Tapolcai-medence tágabb térségében. Ezen lelőhelyek részbeni kimerülése, valamint a lakosság- és tájvédelmi szempontok figyelembevételére miatti megszüntetés után a Badacsonyi és környéke napjainkra kezd visszatalálni ahhoz a szőlőre és borászatra alapuló turizmushoz, amitől a XX. században eltávolodott, és amely hagyományainak ápolásával a Balatonfüred környéki területek a kérdéses időszakban is intenzívebben foglalkoztak. Ennek következtében Balatonfüred a Balaton keleti medencéjében a borászat fővárosává nőtte ki magát, évente négy rendezvény van kimondottan a bornak szentelve (Balatoni Hal és Bor ünnep, Borhetek, Arácsi Szüret, Szüreti Fesztivál, összesen 30 nap)¹⁸. Ugyanígy a nyugati medence északi partján ennyire hangsúlyos központja nincs a borkultúrájának. Ezzel együtt ha végignézzük az északi part egyes településeit, sok helyen találkozhatunk valamilyen típusú települési, vagy akár térségi fesztivállal, ami az amúgy mindenhol nagy múltú szőlőtermesztés és bortermelés köré csoportosított kiállítókkal, árusokkal, termelőkkel biztosít szórakozást a nyári szezonban, vagy akár összel, szüreti felvonulások, bornapok keretében. Ezek alkoholos italok fogyasztása köré szervezett rendezvények, így a közlekedésbiztonságra gyakorolt negatív hatásukat ismét ki kell emelni. A Balaton-felvidéken, azon belül is a Veszprém megyében bekövetkező balesetek és az ittasság egy korábbi vizsgálatnak megfelelően is

¹⁸ Balatonfüred Rendezvénynaptár 2018, <https://balatonfured.hu/2013/12/21/rendezvenynaptar-2017/>

átlagon felüli a nyári idegenforgalmi szezonban, ami egyértelműen visszavezethető a területre jellemző borászati tevékenységre, amelynek szezonja egybeesik a nyári turisztikai szezon elnyúló végével.¹⁹ Emellett az északi part településeinek többségén áthalad a 29-es vasútvonal, valamint a helyközi buszközlekedés is megfelelő minőségű összeköttetést biztosít több településen a nyári szezonban. A téli menetrend azonban mind a városi, mind a helyközi közlekedésben, vasúton és közúton egyaránt jelentősen ritkul, ami az egyéni motorizált közlekedéshez képest kevésbé vonzóvá teszi a közösségi közlekedést a Balaton-parti lakosság, valamint a nyári idegenforgalmi szezonon kívül ideérkezők számára.

Az északi part Veszprém megyére eső szakaszán Balatonfüred és Balatonfűzfő területén található helyi autóbuszközlekedés²⁰, minden más településen a helyközi közlekedés járműveivel oldják meg a települések helyi közösségi közlekedési igényeit is.

Közlekedésbiztonsági szempontból érdemes lehet megvizsgálnunk a BKÜ településeit olyan szempontból, hogy az ittasan okozott balesetek tekintetében felfedezhetőek-e trendek, illetve hogyan viszonyulnak ezek a balesetszámok az ország egészéhez. Mint arra már többször rámutattunk a korábbiakban, egy olyan térségben, ahová nagyarányban érkeznek kikapcsolódni vágyó vendégek, és ahol a turisztikai attrakciók jelentős része a borturizmus és a különböző zenei és gasztronómiai fesztiválok köréből kerül ki, feltételezhetően a motorizált közúti közlekedésben résztvevők körében is nagyobb arányban lesznek megtalálhatók az alkoholos befolyásoltság mellett járművet vezetőik. Ez a jelenség a szabadidő eltöltése alatt érzett kisebb felelősségtudattal is magyarázható.

Amennyiben közelebbről meg kívánjuk vizsgálni a kérdéses területet baleseti szempontból, népességszámmal normált adatsorokat kell generálnunk az egész országra, a balatoni régióra, valamint az egyes borvidékekre is, így vizsgálható az, hogy az egyes területek kockázata mekkora a többihez viszonyítva, mivel önmagában a balesetszámok nem lennének informatívak. A Központi Statisztikai Hivatal által publikált táblázatok között megtalálható mindegyik szükséges adatsor 2005-ig visszamenőleg, amelyek segítségével már felfedezhetők tendenciák is. Ezek az adatok összevethetők a már a fejezet elején ismertetett, ittasan okozott balesetek és borvidékek szerint leválogatott BKÜ-települések adataival. A továbbiakban ezeknek az adatsoroknak a feldolgozásával mutatjuk be a közúti közlekedésbiztonság alakulását^{21 22 23}.

3. Eredményük és értékelésük

A következő összevetésben a KSH adatai alapján a személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleseteket súlyosságuktól függetlenül (könnyű sérüléssel járó, súlyos sérüléssel járó, halálos) vizsgáljuk, mindössze balesetek esetszámát vizsgálva, mivel a településenkénti KSH-adatsor sem bontja tovább. Ahhoz, hogy összevethető adatokat kapjunk, a 2005 és 2016 között az országos baleseti adatokat is mindössze baleseti esetszámok szerint összegezzük, szintén súlyosságtól függetlenül.

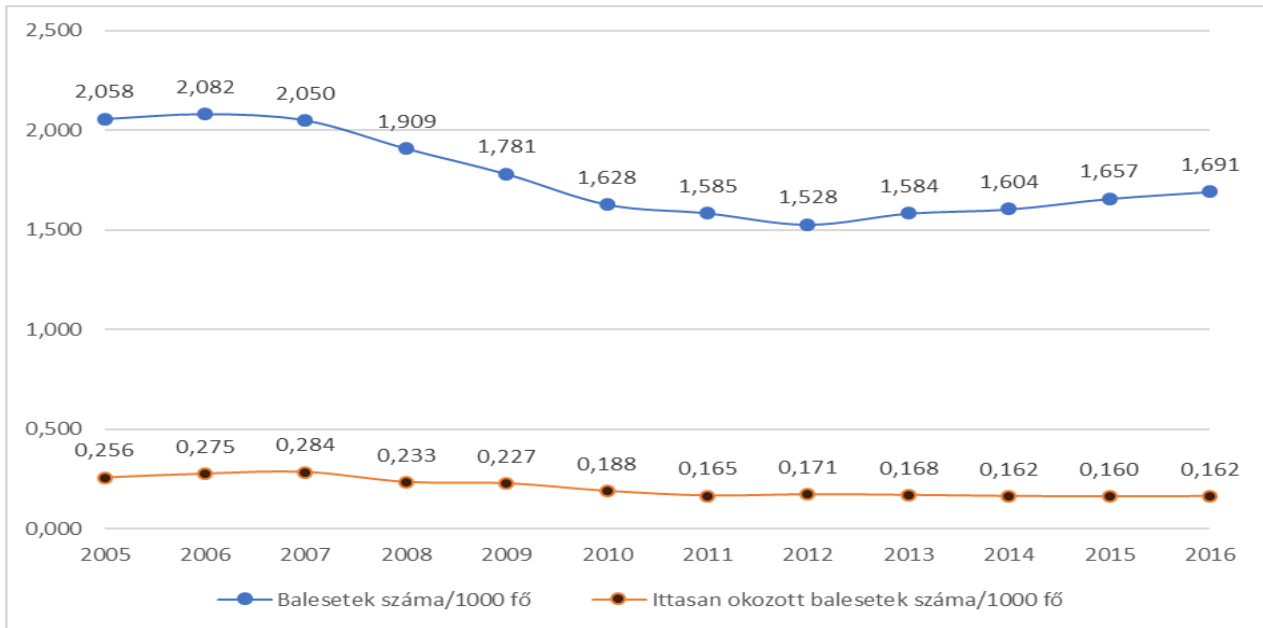
¹⁹ Frei Bendegúz István - Felföldi Péter - Turizmus, közúti közlekedésbiztonság és balesetek Veszprém megyében 34. p
II. Turizmus és Biztonság Nemzetközi Tudományos Konferencia Tanulmánykötet, 2017. ISBN 978-963-396-102-5

²⁰ Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zártkörűen működő Részvénytársaság – Személyszállítás – Helyi közlekedés
<http://www.enykh.hu/hirek/helyi-menetrendi-hirek.html>

²¹ Központi Statisztikai Hivatal – 1.1. Népeség, népmozgalom (1941–)
http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_wnt001a.html

²² Központi Statisztikai Hivatal – 2.4.10. Személysérüléssel járó közúti közlekedési balesetek (2001–)
http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ods002.html

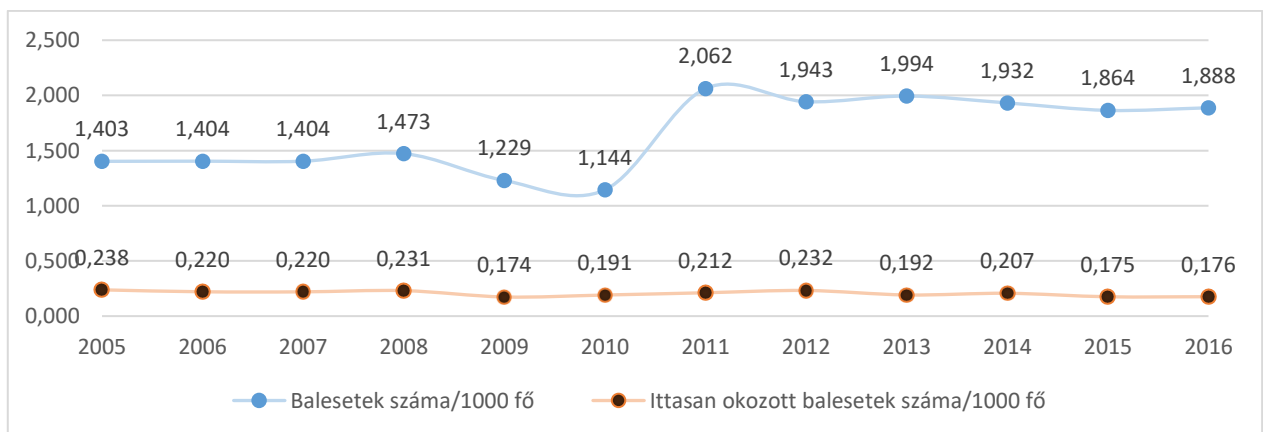
²³ Központi Statisztikai Hivatal – 2.4.14. Ittasan okozott balesetek (2001–) http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ods006.html



1. ábra: Magyarországi közúti közlekedési balesetek számának alakulása 1000 lakosonként 2005-2016

Forrás: KSH alapján saját számítás

Az 1. ábrán a Magyarországon ezer főre vetített balesetszámok láthatók, megfigyelhető, hogy a 2000-es évek közepén az objektív felelősség bevezetésének hatására nagyjából 25%-os javulás volt tapasztalható az össz-balesetszámok tekintetében. Ez 2012-óta ismét romlásnak indult, viszont látható, hogy az ittasan okozott balesetek fajlagos aránya szerencsére nem követi ezt a trendet, ennek aránya a 2010-es évek eleje óta stagnál. Ezt több megye közlekedésrendészettel foglalkozó szakember szubjektív véleménye is alátámasztja. Igazán érdekes abban az esetben lesz ez a görbe, amennyiben összevetjük a balatoni borvidékek lakosságára vetített összes, illetve ittasan okozott balesetszámaival.

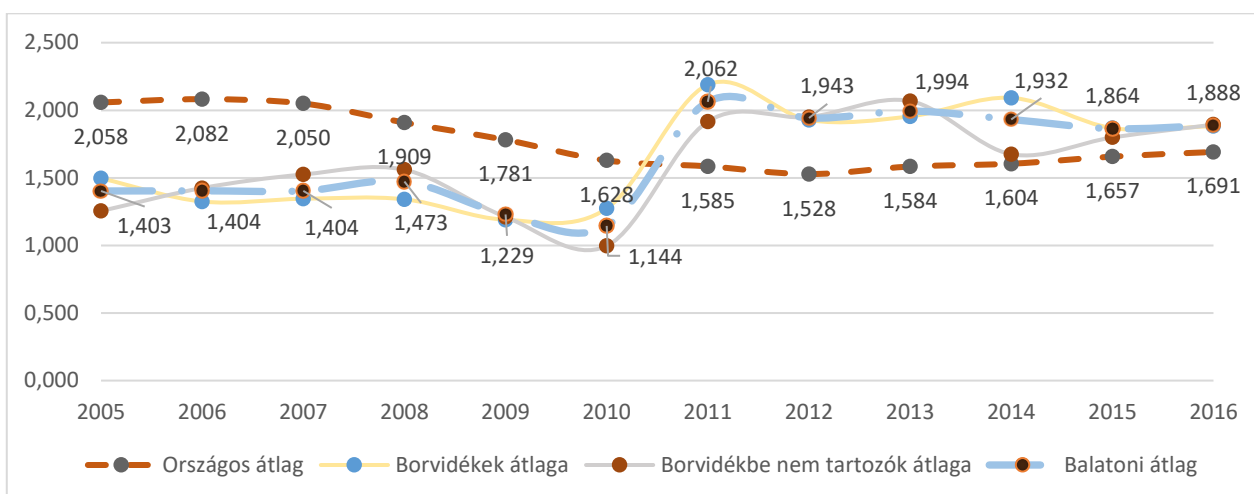


2. ábra: A teljes balatoni régió közúti közlekedési baleseti számának alakulása 1000 lakosonként 2005-2016

Forrás: KSH alapján saját számítás

A 2. ábrán azt láthatjuk, hogy a személyi sérüléssel járó balesetek 1000 főre vetített esetszámának tekintetében a 2011-es évben nagy változás állt be. A KSH balatoni régióra vetített adatsorában szinte kivétel nélkül meredek balesetszám-emelkedést tapasztalhatunk, helyenként akár kétszeresére is nőtt a balesetek száma, miközben a lakosság lélekszáma szinte alig változott. Figyelemre méltó azonban, hogy az ittasan okozott

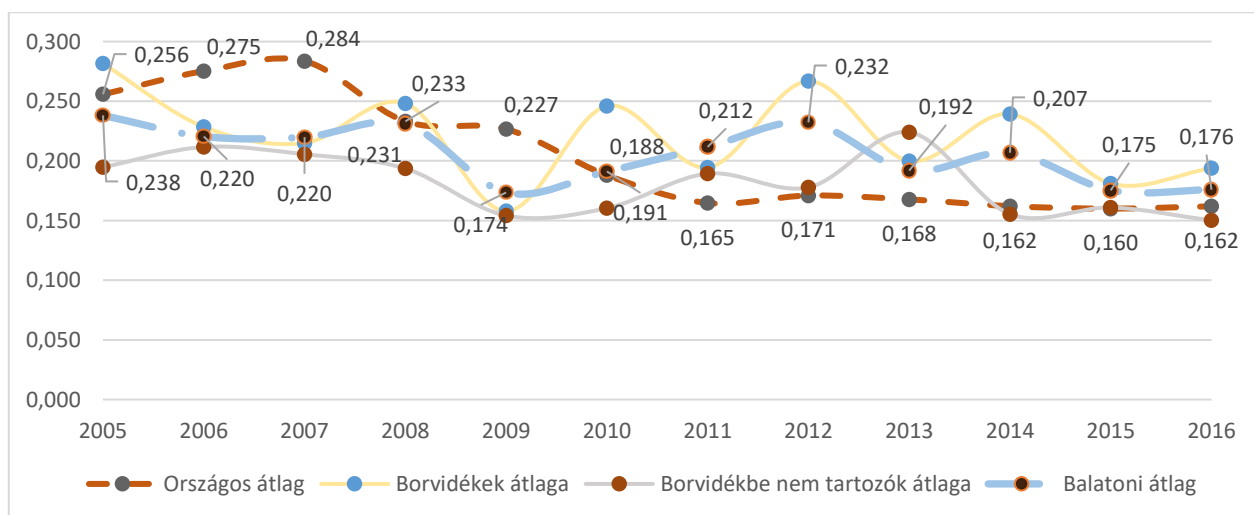
balesetek száma csak kismértékben követte ezt a trendet, ugyanakkor ekkortól már minden évben az országos átlag feletti a balatoni térségben az ittasan okozott személyi sérüléssel járó balesetek aránya.



3. ábra: A balatoni borvidékek és a borvidékekbe nem tartozó települések balesetszámai az országos és a balatoni átlaghoz viszonyítva 1000 lakosonként 2005-2016

Forrás: KSH alapján saját számítás

A 3-as ábrán összehasonlíthatjuk az országosan bekövetkezett, személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek 1000 főre vetített számát a BKÜ-ben bekövetkezett 1000 főre viszonyított balesetszámokkal. Látható, hogy a már említett, 2010 után a térségben bekövetkezett közlekedésbiztonsági romlást követően minden évben az országos átlag feletti volt az 1000 főre eső személyi sérüléssel járó balesetek száma a Balatonnál. Az egyes évek számszerű értékeit az országos és a balatoni átlag tekintetében feltüntettük. Hasonló tendencia figyelhető meg a következő, ittasan okozott balesetek fajlagos számaiból készített diagramon is.



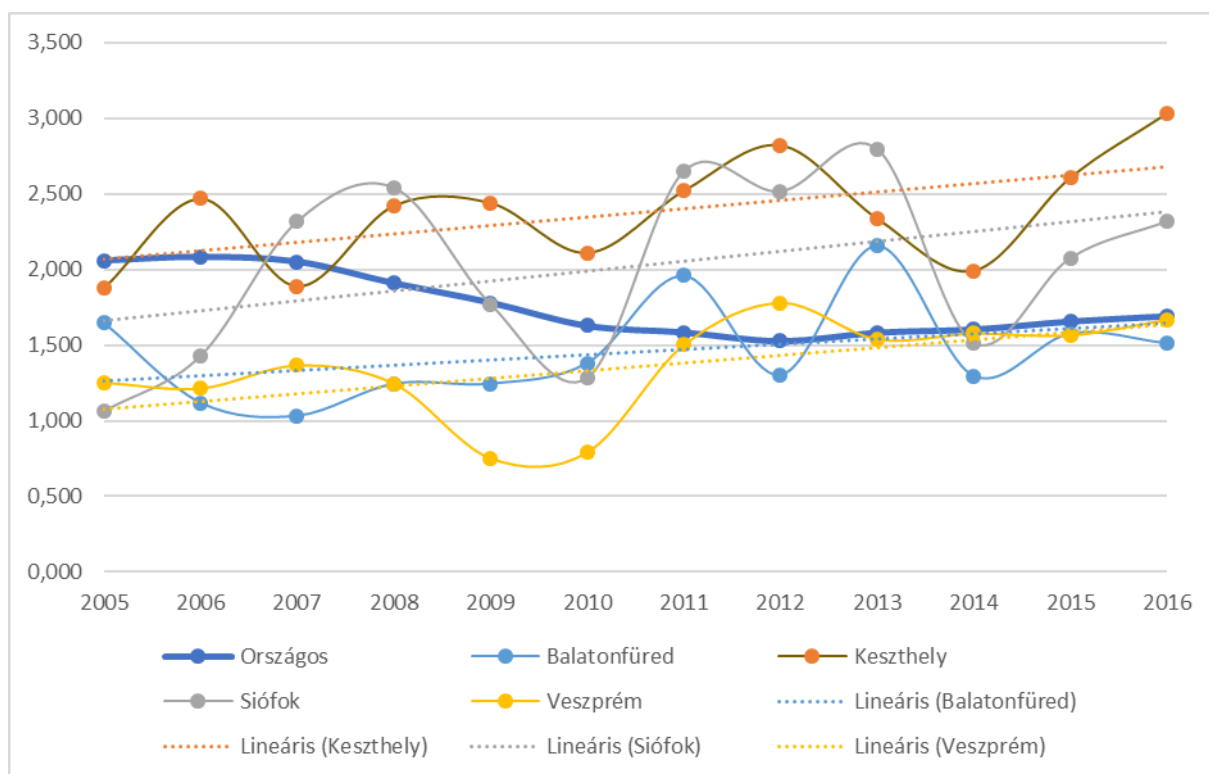
4. ábra: A balatoni borvidékek és a borvidékekbe nem tartozó települések ittasan okozott balesetszámai az országos és a balatoni átlaghoz viszonyítva 1000 lakosonként 2005-2016

Forrás: KSH alapján saját számítás

A 4. ábrán azt láthatjuk, hogy az ittasan okozott közúti közlekedési balesetek 1000 lakosra viszonyított országos átlagához viszonyítva a vizsgált balatoni térség ittasan okozott baleseti aránya 2010-es évet követően

mindig magasabb, ami elsősorban a Balaton-parti borvidékeknek „köszönhető”, az átlagot a borvidékek húzzák felfelé. A BKÜ borvidékekbe nem sorolt településeinek átlaga a 2013-mas évet leszámítva (amikor azt 25%-kal meghaladta) az országos átlag környékén mozog. Az országos és a balatoni adatot számszerűen is feltűntettük.

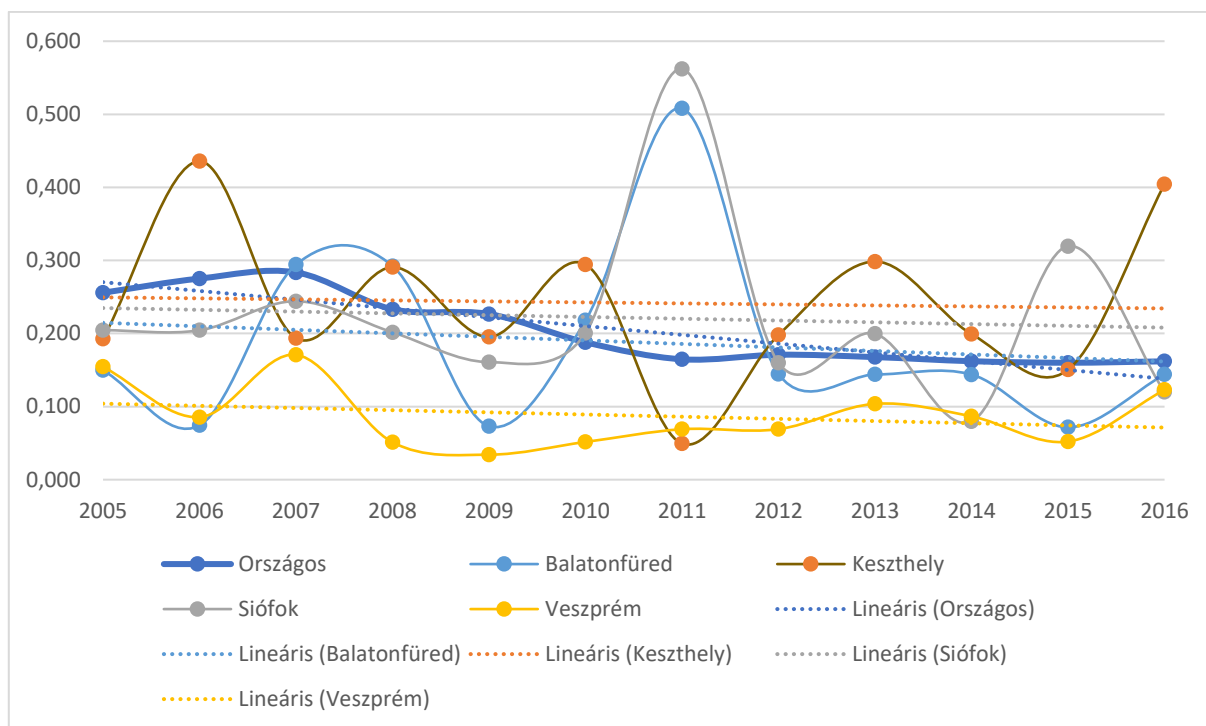
Ezekon a viszonyszámokon kívül érdemes megnéznünk még a balatoni térség egyes jelentősebb városának baleseti viszonyszámait is. Ezek a városok évről évre produkálnak olyan balesetszámokat, amelyekből az országos átlaghoz viszonyítva szintén meg lehet állapítani tendenciákat.



5. ábra: A BKÜ néhány jelentősebb városának fajlagos baleseti mutatói az országos átlaghoz viszonyítva 1000 lakosonként 2005-2016

Forrás: KSH alapján saját számítás

Jól látható az 5-ös ábrán, hogy az 1000 lakosra vetített, személyi sérüléses közúti közlekedési balesetek száma a vizsgált városokban hogyan viszonyul az országos átlag vastag vonallal jelölt görbéjéhez képest. A négy magas balesetszámot hozó, és tendenciák kimutatására alkalmas városban, Keszthelyen, Balatonfüreden, Veszprémben és Siófokon az adatok kissé ugyan ingadozóak, de megállapítható egy trendszerűség, mind a négy településen az országos javuló adatokkal szemben, emelkedő számokat, vagyis romló közlekedésbiztonságot állapíthatunk meg, amelynek eredményeképp Siófok és Keszthely az utóbbi évekre már magasan az országos átlag felett volt az 1000 főre eső személyi sérüléses balesetek terén.



6. ábra: A BKÜ néhány jelentősebb városának ittasan okozott baleseti mutatói az országos átlaghoz viszonyítva 1000 lakosonként
2005-2016

Forrás: KSH alapján saját számítás

A 6-os ábrán a BKÜ jelentősebb városainak 1000 lakosra vetített, ittasan okozott baleseti arányszámait láthatók az országos mutatószámhoz viszonyítva. Az országos viszonyítási számok alakulásából képzett lineáris trendvonal itt is negatív meredekségű, ezzel szemben szinte az összes város stagnáló értéket mutat. Kivételt ez alól Veszprém képez, ahol már eleve az országos átlag alatti volt a helyzet az ittasan okozott balesetek terén, és ez szintén negatív meredekségű trendvonalat eredményez, azonban az országos trend meredekségéhez viszonyítva kevésbé gyors a javulás. Veszprém és térsége azonban nem a borturizmus miatt jelentős, hanem a megyeszékhelyi státusza miatt, így a borvidéki területekre jellemző ittas járművezetés értelemszerűen kisebb súllyal jelentkezik a baleseti mixben.

4. Következtetések, javaslatok

Az előzőekből is láthattuk, hogy a Balatonnak, mint turisztikai régióknak az egyik lényeges sajátossága, hogy a helyi lakosságon felül a turisztikai szezonban megnövekszik a népszerűsége, ami a közlekedésben is felelőtlenebb magatartásformákhoz vezet. Ennek egyik számszerűsíthető mutatója a személyi sérüléssel járó balesetek, azon belül is az ittas állapotban okozott balesetekből levezethető viszonyítási számok. Ezekből is látszik, hogy a vizsgált régióban a kikapcsolódást kereső vendégek a közlekedési szabályokat is kevésbé tartják magukra nézve kötelezőnek. Ilyen szempontból megközelítve az egyéni helyváltoztatás bizonyos helyzetekben indokolt lehet nem saját tulajdonú, és főleg nem saját kezelésű motorizált járművekkel, amelybe elsősorban a közösségi közlekedés járművei értendők bele. Ezek a járművek, (akár vasúti, akár közúti (busz, taxi), akár a Balaton esetén vízijárművek) szolgáltatási színvonalának növelése alapvető feladat, hogy az egyéni motorizált közlekedéssel szemben versenyképes, kényelmes alternatívát tudjon nyújtani. Azonban ezeknek a járműveknek a jellegéből adódóan részben a menetrendtől függően egy viszonylag rugalmatlan szolgáltatást tudnak nyújtani, amelyet az a réteg, amelyik alapesetben az egyéni motorizált közlekedést használná, éppen hogy nem tart vonzó alternatívának.

Összességében Magyarország teljes területére és a balatoni vizsgált területre is megállapítható, hogy az ittasan elkövetett balesetokozások száma stagnál. Természetesen a csökkenő tendencia lenne a kívánatos, ugyanakkor az előnyként könyvelhető el, hogy az utóbbi évek összességében romló baleseti statisztikájához képest legalább nem romlik ez az adat is. A 2-es ábrán a 2011-es balesetszám-növekedés okára csak találgatások léteznek, felmerült a balesetek rendőrségi, vagy KSH-s regisztrálásának módszertan-változása is, de ezt nem tükrözik az országos adatok, amiben semmilyen, a balatonhoz hasonló megugrás nem tapasztalható.

A 3. ábráról elmondható, hogy a lakosságra vetített baleseti arányok tekintetében az országos átlagnál magasabb a balatoni átlag, a borvidéki átlag pedig általában magasabb a nem borvidékinél. Ez első ránézésre várható eredménynek mondható, ugyanakkor megállapíthatjuk, hogy a borvidéki és nem borvidéki területek elsősorban közigazgatási kérdések, (egyik település borvidékbe van sorolva, míg a tőle akár kis távolságra levő szomszédos település nem), és az alkoholfogyasztás sem feltétlenül függ a területen termesztett szőlőtől, mivel a termelt bor fogyasztásán kívül más alkoholfogyasztási lehetőségek is vannak. Így kicsit mégis meglepőnek tarthatjuk, hogy a borvidékek ilyen látványosan elkülönülnek az ittasság-balesetokozás vonalon, az ugyanis nem feltételezhető, hogy nem borvidéki területen az emberek alkoholfogyasztási hajlandósága, és a hozzáférhetőség az alkoholos italokhoz csekélyebb lenne. A 4. ábrán is leolvasható a borvidékek átlagfelhúzó hatása az 1000 főre vetített, ittasan okozott balesetek tekintetében.

Az 5-ös ábra, melyen a nagyobb BKÜ-városok lakosságárányos, személyi sérüléssel közlekedési baleseteinek trendjeit láthatjuk, igen aggályos képet fest a vizsgált térség nagyobb városairól. Míg a vizsgált 10 éves intervallumban az országos baleseti trend egyértelmű csökkenést mutat, addig a balatoni térség semelyik központi városában sem lehet kimutatni ugyanilyen kedvező hatást, minden városban romlik a lakosságárányos baleseti helyzet. A 6-os ábrán az ittasan okozott baleseti mutatókat vethetjük össze az országos adattal. A vizsgált időszak alatt az országos adat javult, ám ha csak 2010-től nézzük, akkor ingadozó éves adatokkal ugyan, de stagnálás figyelhető meg az országos adatban. Ugyanez mondható el Veszprém kivételével a városok mindegyikére. Veszprémnél az ittasan okozott lakosságárányos baleseti mutatók javulnak, de a másik három Balaton-parti településsel ellentétben Veszprémnél a közlekedés eloszlása és motivációi sem annyira szezonálisak, mint Balatonfüreden, Keszthelyen, vagy Siófokon.

Javaslatként a prevenciót lehetne általánosságban említeni. A balesetek megelőzése minden esetben kifizetődőbb össztársadalmi és egyéni szinten is, mint a bekövetkezett események hatásainak csökkentése (amennyiben az egyáltalán lehetséges). Ez a balesetmegelőzési munka nagyobb hangsúlyt kell, hogy kapjon a vizsgált városokban, mert a Balaton körzetének közlekedésbiztonsági helyzete kihat a tó egészének, mint turisztikai desztinációnak a vonzerejére is. Ezt nagyon fontos lenne felismerni, ugyanis ha van egy országosan örvendetesen javuló hosszútávú trend a közlekedésbiztonságban, és ezzel szemben van egy homlokegyenest ellentétes trend a BKÜ területére nézve, az nem fest jó képet a térségről, és hosszútávon nem teszi kedvezőbbé a Balatonnál biztonságosan kikapcsolódni vágyók, illetve az ottlakók térségről alkotott véleményét. A rendőrség részéről most is vannak ittasság-ellenőrzést célzó akciók a térségben, melyek elsősorban a nagyobb fesztiválok vagy borünnepek környékén a gépjárművel elindulókat célozzák, de az ellenőrzés folyamatosságát és következetességének javítását még mindenképpen fejleszteni lenne érdemes.

Az eddigieken felül megemlíthető még, hogy a nyári szezonban már most is rendszeres probléma a sebességtúllépés, a városokon belüli „versenyzések”, mind az északi mind a déli part tekintetében, ami a közlekedésben résztvevők (vagy csak az ott élők, vagy a pihenni vágyók) riadalmán keresztül még az ittasan okozott balesetek számánál is jobban kihat a szubjektív biztonságérzetre. Ezeknek a problémáknak a kezelése folyamatos közterületi rendőri jelenlétet igényel, amelyben jelentős szerepet kell kapnia a forgalomellenőrzésnek is sebességellenőrzéssel kiegészülve.

5. Összegzés

Jelen dolgozatban dióhéjban áttekinthettük a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet közlekedésbiztonsági helyzetét az ittasan okozott baleseteken keresztül. A térség szárazföldi közlekedésének fejlődését és jelenlegi helyzetének ismertetését követően a Központi Statisztikai Hivatal specifikus adatainak felhasználásával megvizsgálhattuk

az ittasság problémakörét a balesetokozásban, és összevethettük ezeket az országos adatokkal, mindezt 1000 lakosra normálva, az adatok összevethetőségének érdekében.

A kapott eredményeket grafikonon ábrázolva és trendvonalakkal kiegészítve azt is láthattuk, hogy az ittasság tekintetében a balatoni közlekedésbiztonsági helyzet nem nevezhető jónak, az országos átlag felett vannak a lakosságarányos balesetszámok. Ezen felül azt is megállapíthatjuk, hogy a baleseti esetszámok növekvő trendet mutatnak az országos csökkenő trenddel ellentétben.

A dolgozatot a következtetések levonásával, és javaslatok megfogalmazásával zártuk, különös tekintettel a balesetmegelőzés feladatkörének hangsúlyozásával.

6. Felhasznált irodalom

- Aranyos, J. ; Major, R. (2005): Kezelő jellegű intézkedés megalkotása a közlekedési bűncselekmények körében, Belügyi Szemle, Budapest.
- Frei, B. I. ; Felföldi, P. (2017): Turizmus, közúti közlekedésbiztonság és balesetek Veszprém megyében, II. Turizmus és Biztonság Nemzetközi Tudományos Konferencia Tanulmánykötet, Pannon Egyetem Nagykanizsai Kampusz, 34. p
- Major, R. (2013): Az ittas gépjárművezetés új büntetőjogi szabályozása, avagy áttörés várható a deliktum elleni küzdelemben, Belügyi Szemle, Budapest.
- Major, R. (2014): Újra az ittas vezetésről, avagy a jogalkotó szándéka töretlen a deliktum elleni küzdelemben, Belügyi Szemle, Budapest.
- Mészáros, G. (2016): A közlekedési balesetmegelőzés rendszerének információs folyamatai, Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XVII, A határrendésztől a rendészettudományig, Pécs, 246. p.
- Veres L. (2011): Budapest-Közép-Dunavidék, in: Magyarország turisztikai régiói, 6. fejezet, Pécsi Tudományegyetem.

