

II. TURIZMUS ÉS BIZTONSÁG NEMZETKÖZI TUDOMÁNYOS KONFERENCIA

PANNON
EGYETEM
NAGYKANIZSAI
KAMPUSZ



II. TURIZMUS ÉS BIZTONSÁG NEMZETKÖZI TUDOMÁNYOS KONFERENCIA

TANULMÁNYKÖTET

PANNON EGYETEM
NAGYKANIZSAI KAMPUSZ
2017

A konferencia fővédnöke:

Dr. Pintér Sándor, Magyarország Belügyminisztere
Dr. Seszták Miklós, Nemzeti Fejlesztési Miniszter

A konferencia védnökei:

Papp Károly, r. altábornagy, rendőrségi főtanácsos,
országos rendőrfőkapitány
Prof. Dr. Gelencsér András, rektor, Pannon Egyetem

A konferencia tudományos bizottságának tagjai:

Dr. Birkner Zoltán, Dr. Ernszt Ildikó, Dr. Gaál Gyula, Dr. Janza Frigyes
Dr. habil Hautzinger Zoltán, Dr. Keller Krisztina, Dr. Németh Kornél,
Dr. Németh József, Dr. Péter Erzsébet, Dr. Tóth - Kaszás Nikoletta

A konferencia szervezőbizottságának tagjai:

Barabás Enikő, Dr. Birkner Zoltán, Berkesné Rodek Nóra,
Dr. Ernszt Ildikó, Gerencsérné Dr. Berta Renáta, Fülöp Réka,
Dr. Janza Frigyes, Dr. Jaskó Szilárd, Dr. Holczinger Tibor,
Dr. Keller Krisztina, Kiglics Norbert, Kummer Nándor, Dr. Németh József,
Dr. Németh Kornél, Dr. Péter Erzsébet, Torma-Paluska Ágnes,
dr. Tokodi Panna, Dr. Tóth - Kaszás Nikoletta

A konferencia szervezésében közreműködő szervezetek:

Pannon Egyetem Nagykanizsai Kampusza
Magyar Turisztikai Ügynökség Zrt.
Rendőrség Tudományos Tanácsa
Magyar Rendészettudományi Társaság
MTA Veszprémi Területi Bizottság Kommunikáció Munkabizottsága
MTA CSFK Földrajztudományi Intézet

A kiadványt szerkesztette:

Kiglics Norbert

Lektorálta:

Dr. Birkner Zoltán, Dr. Ernszt Ildikó,
Dr. Fórizs Sándor, Dr. Keller Krisztina,
Dr. Németh József, Dr. Németh Kornél,
Dr. Péter Erzsébet

2017

ISBN 978-963-396-102-5

Tartalom

Előszó	6
Miniszteri köszöntők.....	7
Pintér Sándor	8
Seszták Miklós.....	9
Plenáris előadások.....	11
Hegyaljai Mátyás - Az utasinformációs adatok bűnüldözési célú felhasználása	12
Padányi József - Új típusú biztonsági fenyegetések, Magyarország biztonsága.....	21
Új kihívások a rendészettudomány területén	29
Frei Bendegúz István - Felföldi Péter - Turizmus, közúti közlekedésbiztonság és balesetek Veszprém megyében	30
Fórizs Sándor - A turizmusbiztonság egyes kérdései.....	39
Kaszvár Attila - A terrorelhárítás feladatrendszere a turizmusban.....	48
Kerekes Kitti - Székely Zoltán - Teljesítménymutatók szerepe a határforgalom-ellenőrzés technikai eszközeinek fejlesztésében - az iBorderCtrl projekt	56
Kertész Richárd - Önfeledt szórakozás biztosítása, egy kihívásokkal teli tömegrendezvényen	66
Lukács László - Balogh Zsuzsanna - Turisztikai létesítmények, események robbantásos fenyegetettsége.....	73
Németh József - Közúti közlekedési balesetek Magyarországon 2010-2015, fókuszban a külföldiek	85
Ritecz György - Turizmus és a terrorizmus a számok tükrében.....	90
Szabó Lajos - Lasz György - Rendezvény biztosítások tervezésének új követelményei.....	99
Szabó László András - Turista vagy áldozat. Profit kontra biztonság.....	110
Tózsér Erzsébet - Fridrich Andrea Cecília - Borbély Zsuzsanna Ügyfélszolgálati szemlélet a szervezeti kultúrában	119
Vári Vince - A nyomozás szerepének változása az új Be. kódexben.....	128
Turizmusbiztonság aktuális kérdései	139
Gyuricza László - A turizmus és biztonság kérdése a Krím félsziget anektálása kapcsán.....	140
Jamrik Péter - Legyen a Balaton Európa legbiztonságosabb tava!	150

Sólyomfi Andrea Hanna

Turizmus és biztonság, turizmusbiztonság Budapest Belvárosában, az V. kerületben 158

Molnár Csilla - Szilágyi Tivadar - A turizmus a vidékbiztonság fókuszában..... 167

Vass Lucia - Turizmus és biztonság kérdése egy kisváros gyakorlatában –

Biztonságos fesztivál Tökölön 177

A turizmus aktuális kérdései I. 189

Kátay Ákos - A vagyonbiztonság kommunikálása Magyarország szállodáiban 190

Oláh Péter Károly - Erdélyi Éva - Szalók Csilla - Papp Éva Marianna - Turizmus szakos hallgatók online fogyasztási szokásai 202

Péter Erzsébet - Egy Szervezet, mennyire szervezett?-Az emberi tőke igényeinek központi szerepe a vállalati kultúrában..... 211

Péter Erzsébet - Dilemma: menni vagy maradni? Változó igények, átalakuló pihenési szokások..... 219

Polcsik Balázs - Győri Ferenc - Az olimpia mint sportturisztikai termék „a magyarországi pályázat támogatottsága” 226

Szeidl Klaudia - Aubert Antal - A Szelidi-tó turisztikai kínálatának fejlesztési szükségletei egy vendégkörfelmérés alapján 235

Tóth Éva - Poór Judit - Besenyei Dávid - A szálláshely regisztrálók összehasonlító elemzése egy hévízi szállodában 244

A turizmus aktuális kérdései II..... 252

Czira Tamás - Sütő Attila - A hazai turizmus ágazat éghajlati kitettség, sérülékenységi és alkalmazkodóképességi területi különbségeinek vizsgálata 253

Fekete Mátyás - A FATOSZ és a TUTSZ a hazai turizmusban 263

Héder Klára - „Ha utazom, akkor posztolok is...” avagy kognitív torzítások a megfigyelés percepciójában 272

Horváth Andrea - Turisztikai szolgáltatók környezeti és társadalmi felelősségvállalása dél-dunántúli esettanulmányok példáján..... 279

Kovács Gábor - Az együttműködés, mint vezetői filozófia..... 287

Máhr Tivadar- Birkner Zoltán- Berkesné Rodek Nóra - Települések új dimenziói 298

Marton Zsuzsanna - Birkner Zoltán - Keller Krisztina - Marketingkampány a „fájdalmas hónapok” feledtetéséhez – kríziskommunikáció a turizmusbiztonság visszaállításában 309

Mátyás Szabolcs - Turizmus és jogsértés 317

Tourism and security324

Bacsi Zsuzsanna - Cultural diversity and tourism competitiveness 325

Berkesné Rodek Nóra-Birkner Zoltán - Máhr Tivadar - CSR activities of the tourism providers 337

Biermann Margit - Németh Kornél - Flexibility and security? -Characteristics of employment
a in tourism around Lake Balaton..... 344

Bogáromi Eszter - Malota Erzsébet - Perception of Hungary in terms of security and touristic
destination choice - country image of Hungary in 8 countries 353

Csutak Zsolt - Terror and Sightseeing- Some odd features of an asymmetric world..... 362

Ernszt Ildikó - Children on the unmerciful market of sex tourism 370

Orbán József - Identification challenges in tourism - Enhancing security with Bayesian methods 378

Péter Erzsébet - Bacsi Zsuzsanna- Kovács Ernő - Lelkóné Tollár Ildikó

The innovative effects of lean management on human resource motivation and on the success
of small and medium enterprises in Zala county 386

Péter Erzsébet - Keller Krisztina-Németh Kornél - Lelkóné Tollár Ildikó

Integrating health literacy into work and relaxation 392

Tokodi Panna - The legislative environment of tourism security 398

Tóth-Kaszás Nikoletta - Keller Krisztina - Péter Erzsébet - Ernszt Ildikó

Tourism at the border region - Examination of the touristic recognition of Letenye region 406

E-poszter414

Alammari Ali – Khalif Abdussalam Ashour – Dunay Anna

Tourism in Libya - Barriers of Development..... 415

Ali Alammari – Ghazala Othman - Emese Tatar - Economic development in Libya 424

Lelkóné Tollár Ildikó - Turizmus ágazathoz kapcsolódó mikro-kis és közepesvállalkozások
számveteli politikája..... 430

Lelkóné Tollár Ildikó - Középiskolai diákok kikapcsolódási szokásainak és motivációs
tényezőinek összehasonlítása..... 440

Pásztor Márta Zsuzsanna - Petó István - Popovics Attila - Béres-Virág Ágnes

Információbiztonsági kihívások a smart turizmusban 449

Pokrócos György - Publicising the police image 461

Előszó

A kiadvány, amit a kezében tart a Rendőrség Tudományos Tanácsa, a Magyar Rendészettudományi Társaság és a Pannon Egyetem Nagykanizsai Kampusza, az MTA Veszprémi Területi Bizottság Kommunikáció Munkabizottságának és az MTA CSFK Földrajztudományi Intézetének közreműködésével, 2017. december 1-én megrendezésre került II. Turizmus és biztonság Nemzetközi Tudományos Konferencia kiadványkötete.

A második alkalommal megrendezésre kerülő konferencia legfontosabb célja az volt, hogy a biztonság és a turizmus területén létrejött legújabb hazai és nemzetközi eredményeket a szakértő közönség számára hozzáférhetővé tegye.

További célként tűztük ki, hogy a rendezvény teret adjon a szakmában dolgozó szakembereknek, kutatóknak, a kormányzati szektor képviselőinek, a felsőoktatási intézmények munkatársainak, a téma iránt érdeklődő valamennyi kollégának, szakértőnek a kapcsolatteremtéséhez.

A kiadvány egyfajta útmutatóként kíván szolgálni mindazok számára, akik alaposabban szeretnének elmélyülni, új ismereteket szerezni a témát érintő hazai és nemzetközi kérdésekben.

A konferencia fővédnökei:

- Dr. Pintér Sándor, Magyarország belügyminisztere
- Dr. Seszták Miklós, Nemzeti Fejlesztési miniszter

A konferencia védnökei:

- Prof. Dr. Gelencsér András, egyetemi tanár, a Pannon Egyetem rektora
- Papp Károly, r. altábornagy, rendőrségi főtanácsos, országos rendőrfőkapitány

Tisztelettel,
a Konferencia Szervezőbizottsága

Zalakaros, 2017. december 1.

Miniszteri köszöntők

Miniszteri köszöntő - Dr. Pintér Sándor

Tisztelt Konferencia!

Az elmúlt évi sikeres kezdeményezés folytatásaként az idén is megrendezésre kerül a „Turizmus és biztonság” című konferencia. A rendezvényt létrehozó szervezőknek - a Rendőrség Tudományos Tanácsának, a Magyar Rendészettudományi Társaságnak, a Pannon Egyetem Nagykanizsai Kampuszának, a Magyar Turisztikai Ügynökségnek, az MTA Veszprémi Területi Bizottságának és az MTA CSFK Földrajztudományi Intézetének gratulálok e nagyszerű program megvalósításáért.

A nemzetgazdaság hatékony és sikeres működése szempontjából elengedhetetlen, hogy kutatásokkal, fejlesztésekkel, a rendészettudomány új eredményeivel segítsük a kormányzati szervek tevékenységét, tovább erősítsük Magyarország egyre elismertebb biztonságát, hazánk turisztikai vonzerejét.

Kiemelt feladatunk, hogy a turisták biztonságát szavatoljuk annak érdekében, hogy Magyarország továbbra is vonzó legyen az ide látogatóknak, a pihenni vágyóknak. E kihívásra a turizmusban érintett szervezetekkel és iparági szereplőkkel együttműködve, a tudományos eredményeket felhasználva kell megalapozott válaszokat adnunk.

A legújabb tudományos eredmények bemutatására, a gyakorlati tapasztalatok megvitatására jó alkalom - a már második alkalommal megrendezésre kerülő - nemzetközi tudományos konferencia.

Az idei évi rendezvényük lebonyolításához sok sikert kívánok Önöknek. Teljesüljenek reményeik és legyen minden évben a szakmai-tudományos rendezvények kiemelkedő eseménye a „Turizmus és biztonság” című konferencia.

Budapest, 2017. december 1.

Dr. Pintér Sándor
belügyminiszter

Miniszteri köszöntő - Dr. Seszták Miklós

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

A II. Turizmus és Biztonság Nemzetközi Tudományos Konferencia fővédnökeként köszöntöm Önöket.

Engedjék meg, hogy egy Szabó Zoltán idézetet küldjek önöknek. „Annak, aki jól ismeri Magyarországot részeinek képét, tájainak gazdagságát, városainak jellegét, a hazai föld szebb lesz, tágasabb lesz, nagyobb lesz, tehát kedvesebb is lesz. Több féltése és több terve fog kapcsolódni ehhez a szóhoz: Magyarország.”

Ez, a Szabó Zoltán által megfogalmazott hazafiság hívta ma Önöket egybe. A hazaszeretet a turizmus alapja. Büszkék vagyunk Magyarországra és szeretnénk minél többeknek megmutatni, hogy milyen csodálatos helyen élünk.

Hazánkat ideális úti céllá teszi

- központi elhelyezkedésünk,
- kivételes természeti látnivalóink,
- változatos természeti értékeink,
- legendás történelmünk,
- színes kultúránk,
- épített örökségünk,
- messze földön híres vendégszeretetünk.

Magyarországon minden adott ahhoz, hogy a turizmus a gazdaság motorja legyen: stratégiai fontosságú ágazatként kezeljük.

Az eredmények pedig önmagukért beszélnek: már 2016 is rekordév volt, de 2017 még az előzőnél is erősebbnek ígérkezik.

Szép, szerethető és biztonságos országunkba szívesen jönnek a turisták. De nem szabad elfelejtenünk, hogy a világ turizmusában az elmúlt években rendkívül jelentős változások következtek be.

Lao Ce kínai filozófus mondta:

„Nemcsak azért vagyunk felelősek, amit teszünk, hanem azért is, amit nem teszünk meg.”

A nemzetközi terrorizmus veszélyforrását nagyon komolyan kell vennünk. Napjainkra a turizmus biztonsága meghatározó jelentőségű prioritássá vált. A terrorizmus, a regionális háborúk miatt a turisták úti cél választását

alapvetően meghatározza, hogy mennyire biztonságos a kiválasztott célország. Azokon a helyeken, ahol az emberek biztonságérzete csökken, visszaesik a turizmus is.

Amennyiben egy ország nem rendelkezik hatékony megelőzési stratégiával, vagy nem működik megfelelően a rendészeti rendszere, akkor sem a lakosság, sem az oda látogató nem érzi magát biztonságban.

Azok az országok lesznek képesek hosszú távon eredményesen teljesíteni a turistákért folyó versenyben, amelyek bátor lépéseket tesznek a biztonságuk megőrzéséért.

A második alkalommal megrendezésre kerülő Turizmus és Biztonság Nemzetközi Tudományos Konferencia legfontosabb célja, hogy hozzáférhetővé tegye a biztonság és a turizmus területén megszületett legújabb hazai és nemzetközi eredményeket. Kívánom, hogy a tanácskozás olyan együtt gondolkodásra ösztönözze a turisztikai szakmában dolgozó szakembereket, kutatókat, a felsőoktatási intézmények munkatársait, valamint a kormányzati szektor képviselőit, amely hozzájárul az ágazat hosszú távú eredményességének fenntartásához.

Budapest, 2017. december 1.

Dr. Seszták Miklós
nemzeti fejlesztési miniszter

Turizmus, közúti közlekedésbiztonság és balesetek Veszprém megyében

Frei Bendegúz István¹ –Felföldi Péter²

*¹rendőr hallgató – Nemzeti Közszerológálati Egyetem Rendészettudományi Kar- ²okleveles közlekedésmérnök,
tanár – Nemzeti Közszerológálati Egyetem Rendészettudományi Kar
¹⁻²1083 Budapest, Üllői út. 82.,
e-mail cím: freiben1995@gmail.com, felfolffi.peter@uni-nke.hu*

1. Bevezetés és irodalmi áttekintés

Dolgozatunkban a napjainkban ismét egyre erőteljesebbé váló balatoni turizmus és a közúti közlekedésbiztonság közti összefüggésekkel, valamint a Veszprém megyei baleseti adatok alakulásával foglalkozunk. A téma megértéséhez elsősorban definiálni kell azt, hogy mi a közlekedési baleset, mi a közúti közlekedési baleset, valamint azt, hogy az idegenforgalomnak mi a jelentése. A közlekedési baleset olyan eseményt jelent, melyben legalább egy mozgó járművezető részvételével mozgásból bekövetkezett szándékos, vagy gondatlan elkövetési alakzatban közlekedési szabályt szeg meg, és ezért anyagi kár következik be, vagy egy vagy több személy könnyű- vagy súlyos sérülést szenved vagy veszti életét. A közúti közlekedési baleset az KPM-BM 1/1975. (II. 5.) együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ) vonatkozásában jármű vagy állati erővel vont jármű vezetője részvételével bekövetkezett közlekedési baleset.¹ A jogszabályokon túl azonban a baleset-megelőzés területével is foglalkozunk. Habár a közúti közlekedés tárgykörével a KRESZ-en felül foglalkozó fontosabb jogszabályok^{2 3 4 5} mindegyikének vezérfonala a biztonság növelése különböző szempontok szerint (emberi oldal, környezeti/útpálya oldala, valamint jármű oldaláról történő vizsgálat), ezzel együtt a vizsgált helyen és időben (Veszprém megye 2011 és 2016 közötti közlekedésbiztonsága) tapasztalható sajátosságokra külön kitérünk, feltételezve azt, hogy a nyári idegenforgalmi szezon nagymértékben rontja a közúti közlekedés biztonságát. Ehhez a Veszprém Megyei Rendőr-főkapitányság részletes, külön nem publikált, elsősorban megyei szintű baleset-megelőzési munka szervezése érdekében vezetett baleseti statisztikái is a rendelkezésünkre álltak.

Az idegenforgalom pedig definiálható a következő megfogalmazás szerint is, miszerint „az emberek valamennyi állandó életvitelükön és munkarendjükön (lakás és munkahely) kívüli helyváltoztatását értjük függetlenül azok motivációitól, időtartamától és célterületétől. A turizmus másrészt az emberek helyváltoztatásával kapcsolatos igények kielégítésére létrehozott anyagi-technikai és szervezeti feltételek, valamint szolgáltatások együttese.”⁶

1 60/2010. (OT.34.) ORFK utasítás a közúti közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól (2018.01.15).

2 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről.

3 2004. évi XCI. Törvény az 1968. évi november hó 8. napján, Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Jelzési Egyezmény és módosításai, valamint az azt kiegészítő európai Megállapodás és módosításai egységes szerkezetben történő kihirdetéséről.

4 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről.

5 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet - a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről.

6 Veres Lajos: Turizmus és közlekedés. Pécsi Tudományegyetem 2011, ISBN: 978-963-642-434

<http://www.eturizmus.pt.e.hu/szakmai-anyagok/Turizmus%20%C3%A9s%20k%C3%B6zleked%C3%A9s/book.html#d6e34>

2. Anyag és módszer

2.1 Az idegenforgalom és a közúti közlekedési balesetek összefüggésének tisztázása

Mint már a bevezetőből is láthattuk, a közlekedés és a turizmus jóformán elválaszthatatlan egymástól. A két terület fejlődése az esetek nagyon jelentős részében hat egymásra, jobb közlekedési kapcsolatok, könnyebben elérhető desztinációk magukkal hozzák az arra a területre érkező látogatók számának növekedését, míg egy adott régió vonzerejének növekedése (új fürdők, éttermek, szállodák stb.) az adott terület közlekedési terheltségének növekedését hozhatja magával.

Mivel a Balaton térségében a turizmus legfőképpen, mint az a „nyaralás” szavunkban is megmutatkozik nyáron számottevő, így bátran kijelenthető, hogy a magyar idegenforgalmi időszak kvázi június elsejétől augusztus harmincegyedikéig bezárólag helyezhető el, főként az általunk a vizsgált térségben, Veszprém megyében, hiszen a Balaton közelsége miatt elsősorban fürdőzni, strandolni érkeznek a turisták. Az augusztus 20-ai nemzeti ünnepel a Balaton nyári turisztikai szezonja általánosságban véget ér, de a szabadságból hazainduló vendégek által generált forgalom a következő napokban is még érezteti hatását a forgalombiztonságra, így indokolt az augusztus 31-éig tartó vizsgálat. Ugyanakkor nem elhanyagolható a Bakony bakancsos turizmusa sem a vizsgált időszakban. Ennek a ténynek az ismeretében kezeli a Veszprém Megyei Rendőr-főkapitányság (VMRFK) is kiemelten ezt az időszakot, külön statisztikát vezetve a kérdéses időszak közúti baleseti adatai tekintetében.

A VMRFK által gyűjtött adatok elemzéséből sok ismeretet szerezhethünk a balesetek vizsgálatának tekintetében. Ezek az adatok túlmutatnak a rendőrség által kötelezően gyűjtött és a Központi Statisztikai Hivatal felé továbbított alapadatokon, így lehetőség volt belőlük az idegenforgalmi szezonra külön következtetéseket is levonni.

2.2 A közúti közlekedési balesetek okaiért felelős leggyakoribb befolyásoló tényezők

Közismert tény a közlekedésbiztonsággal foglalkozók közt, hogy a leggyakoribb baleseti ok az emberi tényező. Ezen belül szét lehet választani a sebesség nem megfelelő megválasztását, a figyelmetlenséget, az elsőbbségi jog meg nem adását, a kanyarodás szabályainak megszegését vagy a különféle elektronikus eszközök járművezetés közbeni használatát. Ezekon kívül nagy szerepet játszik még továbbá a rutintalanság és a fáradtságból eredő éberség hiánya, elalvás vagy pedig az alkohol befolyása alatti vezetés is.

Másrészről megemlíthetjük befolyásoló tényezőként a kedvezőtlen időjárást is, hiszen tény, hogy nagy hatással bírhat mind a járművezetőre, mind pedig a jármű stabilitására és menettulajdonságaira is. A magas hőmérséklet is bódítóan hathat az éberségre, míg az alacsony hőfok csúszós útviszonyokat eredményezhet, amely kedvezőtlenül hat a jármű menettulajdonságaira vagy a járművezető vezetési képességeire. Ugyanígy az eső és a köd a járművezető látótávolságát befolyásolja, továbbá a jármű tapadását is negatívan érinti.

Harmadrészt az infrastruktúra helyenkénti nem kielégítő állapota is ilyen tényezőként hathat, hiszen tényként említhető továbbá még az is, hogy a kátyús, nyomvályús, repedezett vagy pótolt útburkolat könnyen okozhatja a jármű kisodródását, roncsolódását vagy pedig útirányának eltérítését is eredményezheti. Ezek a hatások Veszprém megyében a közúti infrastruktúra sok helyen „hegyvidéki” vonalvezetéséből adódóan az országos átlagnál veszélyesebb szituációkat eredményezhetnek.

Végül pedig csupán csekély, de nem elhanyagolható mértékű tényező a műszaki ok, mely ugyancsak a jármű kontrolljának elvesztését és balesetet eredményezhet. Természetesen előfordulhat, hogy nem várt, kivédhetetlen műszaki probléma lép fel, de az is kijelenthető a balesetek elemzéséből, hogy legtöbb esetben ez is emberi tényezőre, a gondatlan üzemeltetésére vezethető vissza.

A nyári hónapok alatt (a júniustól augusztusig terjedő időintervallumban) nagymértékben megemelkedik a mind anyagi káros, mind pedig személyi sérüléssel közúti közlekedési balesetek száma, hiszen a rendkívüli hőség kedvezőtlen hatást gyakorol a járművezetők szervezétére. A reflexek tompulhatnak, az elalvásos balesetek száma növekedhet, illetve egyes járművezetőkből agresszivitást, türelmetlenséget is kiválthat a meleg. A körülmények kedvezőbb tulajdonságai révén a járművek közlekedés közbeni sebessége is jelentősen nő (jobb láthatóság és tapadás), így ebből kifolyólag nagyobb a valószínűsége is a közúti közlekedési balesetek bekövetkezésének és a sebességtúllépés azok kimenetelére is közvetlen hatást fejt ki.⁷

2.3 Veszprém megye baleseti adatai a nyári idegenforgalmi szezonban és éves szinten

Mivel a megyét csak rendkívül kis szakaszon érinti az M7 autópálya, így az ide irányuló, továbbá átutazó és tranzit típusú forgalom nagyrészt a 8. számú főutat, a 71., 72., 82., 83. és a 84. számú főutakat érinti. Azon rendőrkapitányságok területén, melyeknek az illetékességi területükhöz tartoznak az érintett útszakaszok, kirívóan több baleset történik, továbbá az is megfigyelhető, hogy az éves tekintetben vizsgált közúti közlekedési baleseti adatokhoz képest inkább a főbb idegenforgalmi desztinációk helyszínén történik a több baleset a megnövekedett forgalom, és baleseti okokat befolyásoló tényezők miatt. Sőt mi több, még az is megállapítást nyert a hat év Veszprém megyei adatainak együttes vizsgálata során, hogy a hat év alatt nyáron az idegenforgalmi szezonban összesen 1274 közúti közlekedési baleset történt, míg hat év alatt összesen 3584 közúti közlekedési baleset volt. A számok magukért beszélnek. Tegyük fel, hogy az idegenforgalmi szezonnak semmi hatása nem lenne a közúti közlekedésre és ezáltal magukra a balesetekre sem. Ha ez így lenne, akkor számításaim szerint a nyári adatokkal számolva hat év alatt 5096 balesetnek kellett volna bekövetkeznie Veszprém megyében, de ha éves adatokkal számolok, akkor viszont 896 balesetnek kellett volna a hat év alatt nyáron történnie.

$$1274 \cdot 4 = 5096$$

1. egyenlet – A nyári baleseti adatokkal számolva egész évre vetítve a 3584 balesetnél jóval több adódik

$$3584 / 4 = 896$$

2. egyenlet – Az éves balesetszámból látható, hogy nem egyenes az arányosság, a nyári szezonban a 896-os átlagszámnál 378-cal több baleset történik, ami kiugró, 143%-os.

Hatalmas az eltérés ezen adatok közt. Ez azt jelenti, hogy ha nyári adatokkal számolunk, 1512 darab baleset eltérés van a valós és azon adatok közt, melyek akkor lennének, ha az idegenforgalmi szezonnak semmiféle ráhatása nem lenne a közúti közlekedésre, ha pedig éves mértékben számolunk, akkor 378 közúti közlekedési balesettel kevesebbnek kellett volna történnie a hat év alatt a nyári idegenforgalmi szezonban.

⁷ Heves Megyei Rendőr-főkapitányság, Heves Megyei Baleset-megelőzési Bizottság: A nyári közlekedés veszélyei (2004).

<http://www.medinafalu.hu/rendorsegi-korzeti-megbizott/2014/a-nyari-kozlekedes-veszelyei.pdf>

3. Eredmények és értékelésük

3.1 A külföldi balesetokozók a közúti közlekedésben, Veszprém megyében

A rendelkezésemre álló adatok alapján a vizsgált időintervallum alatt összesen 110 közúti közlekedési baleset okozója volt külföldi, ebből a vizsgált hat év alatt 53 fő volt, aki nyáron okozott balesetet. Ezek a külföldi balesetokozók, akik vagy átutazóban, vagy pedig turisztikai célzattal utaznak – főleg nyáron közlekedtek Magyarországon, ezen belül is Veszprém megye (mely nem határ menti megye) közigazgatási területén. A megyében majdnem a felét teszik ki azon általuk okozott közúti közlekedési balesetek, melyek a nyári idegenforgalmi szezonok alatt következtek be a hat év (2011-2016) alatti összesnek. Ezen két adat rendkívül nagy erővel bír annak tekintetében, hogy azt a következtetést tehesük, hogy nagyobb a valószínűsége annak, hogy az idegenforgalmi szezonban külföldiek okoznak közúti közlekedési balesetet, hiszen a statisztikai adatok ezt igazolják. A két ok, mely miatt külföldiek vesznek részt a magyar közlekedésben, az vagy átutazó, tranzit-jelegű közlekedés, vagy pedig a célforgalmi jellegű, turisztikai célzat. Ismét visszautalunk a korábban írt Veszprém megyei idegenforgalmi desztinációkra. A Balaton, mint a „magyar tenger”, a külföldiek számára is kedvelt úti cél, főként a számukra relatív olcsó szállás-, vásárlási-, és programlehetőségek miatt. Külföldi járművezetők esetén még kiemelhetjük azt az erre a közlekedő-csoportra jellemző adottságot is, hogy mivel más országból érkeznek hazánkba, így más közlekedési kultúrához vannak szokva, így aztán aszerint is közlekednek, továbbá más, a közlekedés rendjét szabályzó jogszabályok ismeretében vezetnek magyar utakon annak ellenére, hogy a határátkelőhelyeken elhelyezett jelzőtáblák alapvető információkkal látják el a hazánkba érkezőket. Ezek figyelmen kívül hagyása rendkívül hátrányos következményekkel járhat (sebességhatárok, kivilágítás). Főként tőlünk nyugatabbra fekvő országokból érkezők jellemzően fejlettebb járművekkel érkeznek, mint a magyar járművezetők által vezetett járművek, így mivel azok mind biztonsági eszközök tekintetében is gazdagabban felszereltek, mind pedig menettulajdonságaikban is a hazai átlag járműállomány felett állnak, így bátrabban közlekednek velük, és a szabálysértési bírságok tételei is a jobb nyugat-európai kereset mellett kevésbé bizonyulnak preventív jellegűnek. Továbbá megemlíthetjük, hogy a hosszú út okozta fáradtságból és az ebből adódó a figyelmetlenségből adódó baleseti kockázat is létező veszély, bár ez nem csak a külföldi járművezetőkre jellemző. Akik nyaralási célzattal érkeznek, valószínűsíthető, hogy huzamosabb ideig vezettek, korábban keltek, kimerültebbek mint az átlagos járművezető. A balatoni régió turizmusának jellemző küldő országa Szlovákia⁸, már kevésbé jellemző, de meglévő a német, elsősorban keleti területekről érkező turisztikai forgalom.⁹

„A fáradtság az egyik legnagyobb közlekedésbiztonsági kockázat, hatása – kimutathatóan – a szeszestaltól befolyásolt állapottal mutat hasonlóságokat”¹⁰ és a jármű vezetésére még annak rutinos végzőjénél is rendkívül hátrányosan hathat, ezért is tisztázza mind a KRESZ, mind pedig a józan ész, hogy járművet vezetni csak arra

8 Mester Tünde – Magyarország, mint turisztikai desztináció imázsa és piaci pozíciója Szlovákiában. Magyar Turizmus Zrt. Kutatási Iroda 14. p.

<http://turizmusonline.hu/download.php?id=11508>

9 Dr. Rátz Tamara – Dr. Michalkó Gábor A Balaton turisztikai miliője: a magyar tenger sajátos atmoszférájának turizmusorientált vizsgálata. Turizmus bulletin XI. évfolyam 4. szám 13. p.

10 BALESET-MEGELŐZÉS az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság honlapja.

képes és alkalmas állapotban szabad.

3.2 Az ittas járművezetők által okozott közúti közlekedési balesetek Veszprém megyében

Bár első ránézésre az ittas járművezetők által okozott közúti közlekedési balesetek statisztikája nem mutat kirívó eltérést az idegenforgalmi szezon adatai és az éves alapján számolt negyedéves adatok közt, ha ezt hasonlóképp számoljuk, mint a közúti közlekedési balesetek számát, mivel kis számokról van szó, így ehhez képest mégis jelentőséggel bír. A hat év alatt ittas járművezetők által okozott balesetek száma 322 volt a teljes éveket vizsgálva. A hat év alatt csak nyáron, az idegenforgalmi szezonban szintén az ittas járművezetők által okozott közúti közlekedési balesetek száma 104 volt. Ezen szám inkább közelít az éves szám egyharmadához mint egynegyedéhez, így kijelenthető, hogy nyáron magasabb az ittas járművezetők által okozott közúti közlekedési balesetek aránya. Már csak annyiban is feltételezhető, hogy ennek köze lehet az idegenforgalomhoz, vagy ha ahhoz nem is, legalább az idegenforgalmi szezonhoz, hogy nyaralásuk alatt az emberek kikapcsolódni vágnak, és ezzel valószínűsíthető, hogy jogkövető magatartásukra is kevesebb hangsúlyt fektetnek, mint mikor a hétköznapi életvitelüket élik. Ez a lazább felelősségvállalás a fürdőzési szokásoktól a közterületeken való viselkedésen keresztül természetesen a közlekedésben is megjelenik. Mint már ezen alcímen belül korábban is említettük, ha ugyanazon módszerrel (1. és 2. egyenletek) következtetéseket végzünk, és hasonlóan arányosítunk, mint a közúti közlekedési balesetszámoknál, akkor, ha a nyári idegenforgalmi szezonok adatai alapján számolunk, a hat év alatt 416 közúti közlekedési balesetnek kellett volna történnie a valós 302 helyett, melyeknek ittas volt az okozójuk. Itt is látható, hogy nincs egyenes arányosság, a turisztikai időszakban kirívó a balesetszám ittas balesetokozás tekintetében. Ha pedig éves adatok alapján számolunk, akkor a hat év idegenforgalmi szezonjaiban összesen 82 ittas járművezetők által okozott balesetnek kellett volna történnie a valós 104 helyett. A számok tanulsága szerint itt is kijelenthető, hogy a nyári idegenforgalmi szezonban az ittas járművezetők több balesetet okoznak, és a járművezetők ittassága pedig nagy valószínűséggel összefüggésbe hozható a szezonnal. Ezen felül a fesztiválszezon is nyárra esik, mely ugyancsak nagyban befolyásolhatja mind az ittas járművezetők számát, mind pedig a külföldiek hazánkba és a megyébe történő utazását és itt történő közlekedését is.

4. Következtetések, javaslatok

4.1 A közúti közlekedési balesetek megelőzése

Roppant fontos, hogy a társadalom szabályokkal tartsa fent a folyamatos és balesetmentes közlekedést, mivel ez ösztársadalmi érdek. Vannak területek, melyek több veszélyt hordoznak magukban, mint mások, és ezekre különös figyelem irányul. Nyilvánvaló, hogy mind a munkavédelmi szabályok, mind a közúti közlekedésre vonatkozó, mind pedig az egyéb más veszéllyel járó foglalatosságokra irányadó jogi és társadalmi szabályzás és viszonyrendszer a veszély redukálására vagy pedig abszolút elhárítására hivatottak. Ahogy dr. Major Róbert

r. ezredes a 2009-es PhD értekezésében is taglalja, hogy a jogi szabályozások önmagukban nem bizonyulnak effektívnek, így aztán nem jogi eszközök felvonultatásával lehet hatást kifejteni ezeken a területeken.¹¹ A közúti közlekedésre való tekintettel rendkívül sok eszköz áll rendelkezésre a balesetek tekintetében a prevencióra, kezdve a forgalomtechnikai beavatkozásoktól egészen a csak elméleti síkon mozgó oktatásig.

<http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=1191>

11 Dr. Major Róbert: A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehe-

4.2 Baleseti góckutatás

Tény, hogy a közúti közlekedés folytán a közutakon megtalálhatóak olyan helyszínek, melyeken megnövekszik a közúti közlekedési balesetek bekövetkezési valószínűsége, és ebből kifolyóan az ott bekövetkezett balesetszámok is térbeli sűrűsödést mutatnak. Ezeket nevezzük baleseti gócpontoknak. Ezek felkutatása statisztikai adatokból lehetséges és azért jelentős, hogy különféle preventív módszerekkel vagy beavatkozásokkal fel lehessen számolni őket, hogy a közúti közlekedés biztonságosabb és ebből kifolyólag gyorsabb legyen. Ez a biztonságon felül gazdaságosságot, versenyképességet eredményez. A góckutatás statisztikai adatok alapján lehetséges, további módszerei még a ponttérkép készítése, továbbá a különféle ilyen célra kifejlesztett számítástechnikai szoftverek erre történő igénybevétele. Mindezt lehetővé teszi az informatikai fejlődés és az egyre gyakoribb, olcsóbb és könnyebben használható GPS hozzáférés is. Így akár már a közúti közlekedési baleset bekövetkezéséről történő információk alapján el lehet helyezni azt a térképen, amely kifejezetten meggyorsítja az ezen **célú munkát és esetenként kiváltja a statisztikai adatok ehhez fűződő szükségességét. Ezt a típusú információszerzést és -publikálást a rendőrség régóta folytatja** (pl. RUTIN alkalmazás¹², baleseti ponttérkép¹³).

Ugyanakkor megjegyzendő, hogy a Veszprém Megyei Rendőr-főkapitányság tájékoztatása alapján a megyei, nagy forgalmat lebonyolító főutakon az elmúlt évek rendőrségi és forgalomtechnikai beavatkozásainak köszönhetően a baleseti gócpontok (pl. 8-as út litéri vagy sólyi csomópontja) gyakorlatilag megszűntek. Egyes veszélyesnek minősülő útszakaszokra azonban továbbra is figyelmet kell fordítani (82-es út cseszneki szakasza, 73-as út Csopak fölötti, Nosztori Major melletti szerpentines útszakasza).

4.3 A mérnöki tevékenység a prevenció jegyében

Alapvetően mérnöki tevékenységgel kezdődik bármely közúti fejlesztés, mely már az építkezést megelőzően, a tervezésnél megjelenik. Magyarország közútjainak nyomvonala túlnyomó többségében 100 évnél régebbi. Ez alól Veszprém megye a 8. és a 710., számú főút tekintetében teljes egészében, a 71. és a 84. számú főútnak pedig jelentős szakaszaikkal kivételt képeznek, melyek az elmúlt 80 éven belül épültek ki, a turizmus fellendülése és a motorizáció terjedésének hatására. Meg kell említeni a kerékpárutakat is, amik ugyan általában főutak mentén, de néha teljesen új nyomvonalakon épültek ki, szintén az elmúlt évtizedekben, és csakúgy a turizmus érdekében (akár egy régi nyomvonal funkcióváltásával, mint az 1968-as Közlekedéspolitikai Konceptió nyomán felszámolt 11. számú Veszprém-Káptalanfüred vasútvonal egykori töltésén). A motorizációs szint és a technika fejlődése kiszolgálja a közlekedők érdekeit, biztonságát, mivel a közúti közlekedésnek elsősorban biztonságosnak, gyorsnak és fenntarthatónak kell lennie. A közhiedelemmel ellentétben az úthálózat megépültével koránt sincs vége a mérnöki munkának, hiszen inntől is temérdek feladat hárul rájuk. Egyrészt forgalomtechnikai szempontból, másrészt a fenntartás, fejlesztés oldaláról. Ezzel a feladattal Veszprém megyében a Magyar Közút Nonprofit ZRt. Veszprém Megyei Igazgatósága foglalkozik, tősegeire és korlátaira. (PhD értekezés) 8. p.

12 Rendőrségi Útinformációs Rendszer.

<http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/utinfo/rutin>

13 NOVA Rendőrségi Baleseti Ponttérkép.

<http://www.police.hu/hu/balesetiterkep>

és természetesen nem csak a nyári turisztikai szezon során végez tevékenységet, hanem a téli időszakban a fenntartásban a megye hegyi útjain is komoly feladataik vannak a síkosságmentesítés vagy a hóátfúvások kezelése tekintetében.

Vizsgálat alá kell venni azt, hogy a baleseti góckutatás eredményeképpen tudomásra jutott gócpontok, veszélyesnek minősülő útszakaszok miért ilyen gyakori helyszínei a közúti közlekedési baleseteknek. Ez a rendőrséggel közösen végzett elemző tevékenység. A balesetek, mint azt korábban is kifejtettük, többnyire emberi hibákra vezethetők vissza, ezeknek az emberi hibáknak pedig okaik vannak. Az okok gyakran forgalomtechnikai hibákra vagy hiányosságokra vezethetők vissza, melyek forgalomtechnikai beavatkozással kiküszöbölhetőek. A járművezetőknek ezáltal lehetőségük nyílik arra, hogy felismerjék a veszélyes helyeket és ehhez mérten reagáljanak rájuk. Ezen beavatkozások sokoldalú tárháza magában foglalja az útburkolat vonalvezetésének részleges megváltoztatásától a teljes átépítéséig az összes úton történő módosítást, melyek költségek tekintetében jelentős kiadást jelenthetnek (pl. 8-as út) de az emberi élet értékénél nincs nagyobb, így mindenképpen kifizetődő, amennyiben sikerül megszüntetni bármely baleseti gócpontot. Másrészt mérnöki tevékenység tárgykörébe tartozik a közlekedésben részt vevő járművek egyre biztonságosabbá tétele¹⁴. A minél modernebb járműveknél már csak fogyasztói szempontból is elvárás az aktív és passzív biztonsági eszközök minél gazdagabb megléte, továbbá mindezt folyamatosan egyre magasabb követelményeket előíró jogszabályok is tartalmazzák, hogy mely eszközöket kötelező a járműbe beépíteni ahhoz, hogy az forgalomba helyezhető legyen.

4.4 A rendőri ellenőrzés jelentősége

Elengedhetetlen a jogszabályi háttér tisztázása ennél az alcímnél: „*a közúti közlekedés ellenőrzésének ki kell terjednie a) a közúti közlekedés rendjére, b) a közúti forgalom szabályozására, c) a közúti közlekedési szolgáltatások és a közúti járművek üzemeltetésének szabályszerűségére, illetve a jármű üzemeltetésére vonatkozó előírások megtartására, ideértve az adott tevékenységhez előírt okmányok, engedélyek, jelzések, felszerelések ellenőrzését is, d) a járművek műszaki állapotára, közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi megfelelőségére, e) a járművek összeépítésére és átalakítására vonatkozó előírások megtartására, valamint a külön jogszabályban meghatározott alkatrészek minősége tanúsításának meglétére, f) a járműfenntartó tevékenység folytatása feltételeinek megtartására, 87 g) a közutak állapotára, tisztaságára, nem közlekedési célú igénybevételére, h) a közút kezelőjének hozzájárulásához vagy a közlekedési hatóság engedélyéhez kötött járművek közlekedésére.*”¹⁵ és „(2) A rendőrség az Alaptörvényben, az e törvényben és törvény felhatalmazása alapján más jogszabályban meghatározott bűnmegelőzési, bűnüldözési, államigazgatási és rendészeti feladatkörében: (...) 4. közlekedési hatósági és rendészeti feladatokat lát el...”¹⁶. Ahogy ez a jogszabályokban is tisztázott, az ellenőrzést elsősorban a rendőrség látja el. Az ellenőrzés preventív jellege arra irányul, hogy az állampolgárok a közúti ellenőrzésre felkészülve vezessék járműveiket, ezáltal betartsák a jogszabályban előírtakat, és ezzel a közúti közlekedés biztonságosabbá váljon. Ehhez kapcsolódóan említeném meg továbbá

14 Dr. Major Róbert: A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira. (PhD értekezés) 10. p.

15 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről 44. § (1) bek. (2017.09.12.).

16 1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről 1. § (2) bek. (2012.09.12.).

a bírságokat, melyeket a rendőrnek hatáskörében áll kiszabni, a feljelentést, melyet hatáskörében áll megtenni, vagy pedig a hatáskörében lehetőségére álló intézkedések foganatosítását, melyeknek jelentős szerepük van. Fontos tisztázni, hogy a közvélekedéssel ellentétben ezeknek prevenciós, nem pedig megtorlás alapú célokat kell szolgálniuk. Ugyan nem megvalósítható az országos viszonylatban eltérő bírság-összegek megállapítása ugyanazért a szabályszegésért, de külföldi elkövetők esetén a bírság és büntetési tételek növelése nagyobb elrettentő erővel bírna. Itt mozgásteret csak a helyszíni bírságot kiszabó rendőr mérlegelése adhat.

A rendőri ellenőrzésnél megemlítendő még az ittasság-ellenőrzés fokozott alkalmazásának szükségessége a nyári turisztikai szezonban, ekkor ugyanis a balatoni régió bővelkedik olyan gasztronómiai és kulturális programokban is, amelyek a térség méltán híres borvidékére és borkínálatára alapoznak. Ennek a közlekedésbiztonságra gyakorolt negatív hatását nem kell részletezni. Rendőrségi oldalról ezért az ittasság ellenőrzését az ilyen fesztiválok idején a megye több kapitánysága is kiemelten végzi.

4.5 Az oktatás/nevelés a járművezetőkre tekintettel

Mindenkinek, aki járt már iskolába, ismerősen csenghet a mondat, hogy „Ha tanultál volna, akkor most nem lett volna rossz az értékelésed.” Ez az elv jelen van a közlekedésben is, hiszen a jogszabályok és közlekedési kultúra ismerete elengedhetetlen az abban való részvétel tekintetében is. *„A közlekedés biztonságának fokozása, a közlekedési kultúra növelése, a közlekedési szabályok és a helyes közlekedési magatartásformák megismertetése érdekében rendszeressé kell tenni az erre irányuló nevelést, oktatást, felvilágosító- és propagandamunkát.”*¹⁷ Az oktatás és nevelés már gyermekkorban elkezdhető, mint ahogy a jó példák is mutatják, ahol óvodában, általános iskolákban elkezdik a KRESZ-re és a helyes közlekedéskultúrára való nevelést a fiatalság körében. Ugyanezen célt szolgálja az ovizsaru és a „sulizsaru” program is, ahol a rendőrség részéről kapnak felvilágosítást a tanulók. Ugyanakkor megjegyezzük azt is, hogy a balatoni régió tekintetében nem csak a közúti közlekedés, hanem a biztonságos vízen/vízben tartózkodás is kiemelt fontosságú, főleg a turisztikai szezonban, mikor több százezer fürdőző pihen a Balaton partján. A rendőrség és más társszervek (pl. a Vízütemők Magyarországi Szakszolgálat) is a biztonságos fürdőzés, a hajózás és a strandokon való tudnivalók ismertetésére is szervez előadásokat, melyek hozzájárulnak nem csak a szárazföldi, hanem a vízi szabadidő-eltöltésnek és a közlekedés biztonságának növeléséhez is. A követendő példa bemutatása nagy befolyást tehet mind a még nem, mind pedig a már járművezetők részére.

Ezt követően a járművezetői engedély megszerzésénél is amennyiben nem csak a szabályok ismeretére, hanem azok helyes alkalmazására nevelés is megtörténik, akkor nagyobb valószínűséggel lesz tájékozottabb, körültekintőbb, udvariasabb és kulturáltabb az adott járművezető. Nem csak oktatás színterén lehet a közlekedésben résztvevőkre hatni a biztonságosság jegyében. Különböző szórólapokkal, transzparenszekkel és reklámokban való tájékoztatással is el lehet érni a kívánt célt, és ez nagyban elősegítheti a közlekedés biztonságosságát. A rendőrség ilyen irányú propaganda-tevékenységet is kifejt a nyári turisztikai szezonban, szárazföldi és vízi közlekedés tekintetében egyaránt. Ezt a tevékenységet mindenképpen folytatni is kell. A példamutatásnak is jelentős szerepe van ebben a kérdéskörben, főleg a fiatalabb korosztály tekintetében.

Összegezve az oktatás, nevelés egy összetett és nagy felelősséggel járó tevékenység, mely hatalmas energiát, olykor pénzösszegeket emészt fel, mégis emberéletekben mérhető az hatékonysága, hiszen a jogkövető

17 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről 17. § (2017.09.12.).

magatartás a közlekedésben roppant fontos szerepet tölt be, ha annak és az abban résztvevők biztonságára vagyunk tekintettel.¹⁸

5. Összegzés

A Veszprém megyei turizmus és a közlekedés összefüggéseit vizsgáltuk meg az előző fejezetekben. Tisztáztuk, hogy milyen összefüggések lehetnek, ezek milyen okokra vezethetők vissza az egyes közlekedők, valamint a környezetük tekintetében. Megvizsgáltunk konkrét balesetszámokat, melyeket a Veszprém Megyei Rendőr-főkapitányság bocsátott a rendelkezésünkre. Ezekből kiderült, hogy mind az össz-balesetszám, mind a nyári szezonban egyik legjellemzőbb okozói magatartás, az ittasság tekintetében a nyári szezon kiemelt kockázatot hordoz a térség tekintetében. Az írásunk utolsó szakaszában a megoldási gyakorlatokra, javaslatokra fókuszáltunk, bemutatva a már működő megoldásokat is.

Reményeink szerint ezzel az írással is hozzájárultunk ahhoz, hogy a közlekedésbiztonság és a turizmus összefüggéseit a balatoni régió vonatkozásában megismerni vágyó érdeklődő ismereteket szerezhessen a témakörben, valamint hogy tudatosuljon, hogy a közlekedés biztonsága mindannyiunk érdeke és egyben felelőssége is.

6. Felhasznált irodalom

- Dr. Major Róbert (2009): A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira. (PhD értekezés) 8-10. p. <http://ajk.pte.hu/files/file/doktori-iskola/major-robert/major-robert-vedes-ertekezes.pdf>
- Mester Tünde: Magyarország, mint turisztikai desztináció imázsa és piaci pozíciója Szlovákiában. Magyar Turizmus Zrt. Kutatási Iroda 14. p.
- Dr. Rátz Tamara – Dr. Michalkó Gábor: A Balaton turisztikai miliője: a magyar tenger sajátos atmoszférájának turizmusorientált vizsgálata. Turizmus bulletin XI. évfolyam 4. szám 13. p.
- Veres Lajos (2011): Turizmus és közlekedés. Pécsi Tudományegyetem ISBN: 978-963-642-434.

18 Dr. Major Róbert: A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira. (PhD értekezés) 10. p.