

Az overtourism hatása a városi közlekedés átalakulására Budapesten

A turizmus talán minden eddigi növekedési ütemét, nagyságát meghaladó világméretű és hazai mértéke rendkívül indokolttá teszi az ezzel járó hatáselemzéseket. Tekintettel arra, hogy nemzetgazdasági jelentősége mellett a turizmus közlekedési hatásai is számottevők fontos a téma sokoldalú megközelítése.

DOI 10.24228/KTSZ.2019.4.4

Dr. habil Remenyik Bulcsú PhD - Sikó Botond - Huszár Péter

egyetemi docens
Budapesti Gazdasági Egyetem
e-mail: remenyik.bulcsu@uni-bge.hu

PhD hallgató
Szent István Egyetem
sikoboti@gmail.com

PhD hallgató
Szent István Egyetem
phuszar@gmail.com

1. BEVEZETÉS

Az overtourism az UNWTO (2018) (Turisztikai Világszervezet) általi megfogalmazás szerint „a turizmus azon hatása egy adott desztinációra vagy annak egy részére, amely negatívan befolyásolja a városlakók életminőségét és/vagy a látogató élményét” (UNWTO, 2018). A túlzott turizmus hatásai azonban korántsem csak társadalmi problémák területén láthatók, hasonló gondokat jelentenek a gazdaságban és a közlekedésben. A túlturistakodás első negatív jelei a nagyobb repülőtereknél és a szállodaiiparban mutatkoznak [8], aminek elemzésére vállalkozik a tanulmányunk.

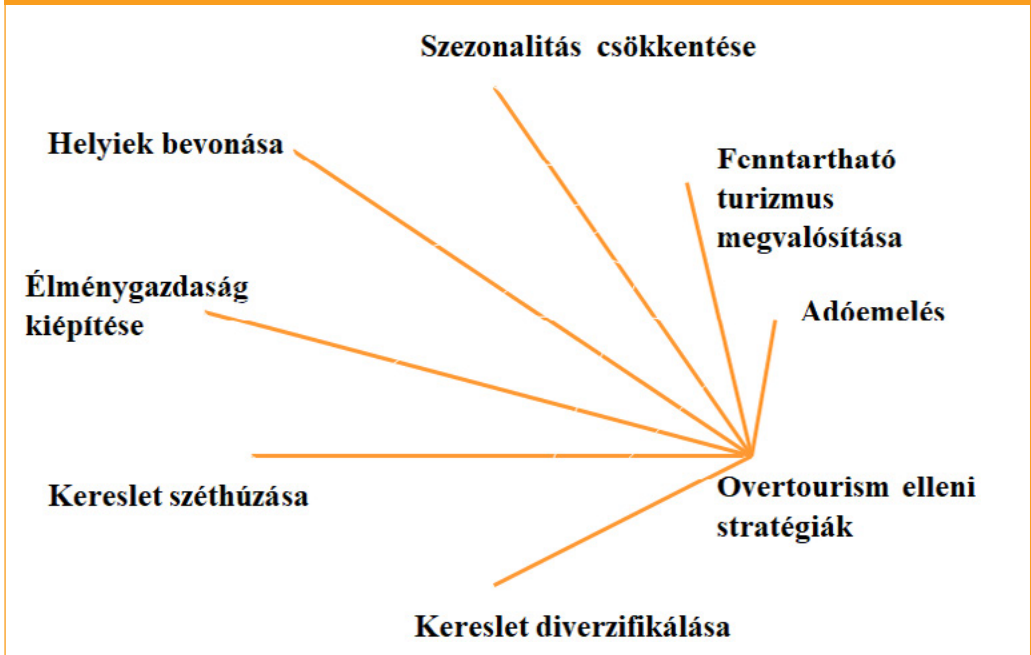
Jelenleg az overtourism Európában sújtja leginkább. A város lakosságához képest ötször több turista érkezik egy évben a településre, ami már elviselhetetlenné teszi a helyiek életét. Nyilván Budapesten még messze nem tartunk ott, mint a katalán fővárosban, azonban fel kell készülni hasonló jelenségekre. A Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030-ra a turizmus ágazat jelenlegi nem egészen 10%-os részesedését a GDP-ben 16%-ra

kívánja növelni, és közel 840 milliárd forint fejlesztéssel számol. Várható, hogy a duplájára is növekedhet a fővárosunkba látogató külföldi turisták száma, aminek a kezelése Budapest számára már komoly gondokat okozhat.

2. AZ OVERTOURISM HATÓ TÉNYEZŐI ÉS KEZELÉSI LEHETŐSÉGEI

A HOTREC (2018) (az EU országok szálloda, étterem és kávéházi szövetségek konföderációja) öt, a jelenség kialakulásával szorosan összefüggő faktort állapított meg az overtourism kialakulásának magyarázataként, a szervezet az indikátorok közül leginkább a diszkont légitársaságok által kínált olcsó jegyárakat, az egyszerű foglalási rendszereket, az Y generáció költési hajlandóságát, a magánlakások (Airbnb) kiadását és a bakancslistás turizmust hibáztatja a helyzet kialakulásáért. Az UNWTO a szöuli konferenciáján (2018-ban) összesen hét stratégiát fogalmazott meg a városba áramló látogatók kezelésére, azonban a probléma megoldása során ezek az intézkedések eddig nem vezettek sikerre (1. ábra).

1. ábra: Az UNWTO stratégiái az overtourism problémáinak a kezelésére (saját szerkesztés az UNWTO alapján)



A barcelonai és az amszterdami példákat elemezve elmondható, hogy fővárosunkban már most fontos lenne a helyi szolgáltatókkal és lakosokkal a kommunikáció és a kapcsolattartás erősítése. A látogatókkal való kommunikáció során fel lehetne hívni a figyelmet a turizmus okozta negatív hatásokra, így bízattva őket a felelősségteljesebb viselkedésre („Élvezd és Tiszteld” szól az amszterdami felhívás). Ez történhet a helyiek bevonásával, vagy marketing és kommunikációs eszközök alkalmazásával is [7]. Abban az esetben, ha a látogatók részletes tájékoztatást kapnának a helyi szokásokról, kultúráról, valamint infrastrukturális rendszerről, könnyebben igazodnának a helyi élethez, így biztosan enyhülne a lakosok irritációja, mi több, a látogatóknak még autentikusabb élményt biztosítanának.

3. AZ OVERTOURISM HATÁSA A HAZAI LÉGI KÖZLEKEDÉS ÁTALAKULÁSÁRA

A KPMG Zrt. vizsgálatai szerint a túlzott turizmus egyik jele, hogy bizonyos pontokon

kapacitásszűke kezd kialakulni. A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér forgalma 2013-ról 2018-ra 8,5-ről 15 millió utasra nőtt, és a fő-szezonzban telítetté vált (1. táblázat). A 2019-es év elején indult el a repülőtér átfogó fejlesztési programja, aminek a keretében a repülőtér üzemeltetője egy parkolóház, jövőre pedig egy új terminál építésébe is belekezd¹.

A bejelentett fejlesztések szükségszerűségét egyértelműen az overtourism jelensége kényszerítette ki. A kialakult áldatlan állapotokat csak egy új terminál felépítésével lehet orvosolni. A túlzott turizmus hatásait elemezve a Wizzair vezérigazgatója (a Budapest 2030-as konferencián bejelentette), hogy a diszkont légitársaság olyan fejlesztésekbe kezd, aminek következtében 2030-ban a repülőtér forgalma eléri a 30 millió főt². A fejlődésnek azonban vannak negatív hatásai is. A megnövekedett

1 https://budflyer.blog.hu/2018/05/03/igy_fejlodik_az_elkovetkezo_evekben_a_budapest_airport

2 <https://www.portfolio.hu/rendezvenyek/eloado/varadi-jozsef/7190>

forgalom ellen folyamatosan tüntetnek a repülőtér közelében élők. A főpolgármester közbenjárására augusztustól éjfél-től hajnalig már nem landolhatnak gépek Ferihegyen, és szoba került a „fapados” járatok elköltöztetése is. A „fapados” légitársaság erre úgy reagált, hogy a legmodernebb Airbus repülőgépeket fogják beszerezni, amelyek 20%-kal kevesebb üzemanyagot használnak fel, jobb lesz a helykihasználtságuk és sokkal halkabbak lesznek elődeiknél.

1. táblázat: A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér utasforgalma
(www.ksh/teruletistatiztika)

Időszak	Szállított utasok száma	Induló	Érkező
2010	8 190 089	4 122 453	4 067 636
2011	8 920 653	4 486 933	4 433 720
2012	8 504 020	4 284 374	4 219 646
2013	8 520 880	4 294 764	4 226 116
2014	9 155 961	4 610 675	4 545 286
2015	10 298 963	5 195 866	5 103 097
2016	11 441 999	5 771 010	5 670 989
2017	13 097 223	6 592 317	6 504 906
2018	15 010 000	7 610 000	7 400 000

A Központi Statisztikai Hivatal (2007-2018 közötti) adatait elemezve megállapítható, hogy a legtöbb utas Németországból érkezik hazánkba (a szállított utasok száma 2007-ben e viszonylatban 1 453 033 fő, 2018-ban 2 144 710 fő). A Malév 2012-es csődje és a nemzeti légitársaság hiánya leginkább az Egyesült Államokból érkezők számát érintette (a szállított utasok száma 2007-ben 143 207 fő, 2018-ban 128 982 fő volt). A szállított utasok számában a legnagyobb növekedést Katar érte el (2007-ben 0, 2018-ban 167 532 fő). Az utóbbi éveket nézve a kínai turisták számában jelentkezett jelentős növekedés (2014-től Budapest felkerült a javasolt desztinációk sorába). A terrortámadások hatása a Tunéziával kialakult légi kapcsolatainkat vetette leginkább vissza (az utasforgalom 2007-ben 97 285 főről 2018-ban 26 794 főre csökkent). A legkereset-

tebb célpontnak továbbra is London számít, leginkább az Egyesült Királyságban dolgozó magyarok miatt.

A beutazóturizmus igazi nyerteseinek Izrael (2007-ben 199 872 fő, 2018-ban 448 666 fő), az Egyesült Királyság (2007-ban 915 363 fő, 2018-ban 2 109 792 fő), Franciaország (2007-ben 190 689 fő, 2018-ban 694 628 fő) és Hollandia számítanak (2007-ben 415 582 fő, 2018-ban 760 937 fő). Viszonylag jelentős utasforgalmat realizálunk a szomszédos országokból, legtöbbször Lengyelországból (2007-ben 128 645 fő, 2018-ban 284 026 fő) és Romániából (2007-ben 294 447 fő, 2018-ban 152 918 fő) érkezők.

A magyarok számára kedvelt desztinációvá vált Málta (az utasforgalmi adatok alapján 2007-ben 18 043 fő, 2018-ban 86 531 fő), Norvégia (81 974 fő, 217 086 fő), Olaszország (574 550 fő, 1 251 888 fő), Oroszország (119 996 fő, 464 047 fő), Portugália (46 330 fő, 214 016 fő), Spanyolország (304 127 fő, 928 773 fő), Törökország (179 076 fő, 475 322 fő).

4. A REPÜLŐTÉREN KIALAKULÓ TÚLZOTT TURIZMUS HATÁSAI A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSRE

Fővárosunkban a korábban sokat elemzett közösségi közlekedés átalakulóban van [2]. A megosztott gazdaság (sharing economy) rendszere egyre több közlekedési eszközt tesz a turisták számára könnyen elérhetővé. Azonban a repülőtérre érkező látogatók jelenleg még taxival vagy autóbusszal érhetik el a fővárost. A kérdőíves felmérésünket 2018 márciusában (a repülőtér és a Deák Ferenc tér között közlekedő) 100-as autóbusszon végeztük, az utazásnak ezt a formáját a tavalyi évben több mint egymillió utas vette igénybe.³ Felmérésünk szerint a látogatók 60%-a szabadidős tevékenység, városlátogatás céljából érkezett a fővárosba, míg 30%-nál a tanulás volt a motiváló tényező, a maradék hozzávetőlegesen 10% rokonlátogatási vagy üzleti céllal jött Budapestre. A kutatásban résztve-

³ file:///C:/Users/Tan%20C3%A1r/Downloads/Ker%20C3%A9lgy%20A1rt%20C3%B3_J%20C3%A1nos.pdf

vők nagy részét a 18-32 éves korosztály adta, ez valószínűleg több pontban befolyásolta a kapott eredményeket is. A 40 év feletti korosztály csupán 16%-kal képviselte magát. A MONITOR által végzett vizsgálathoz (1999) viszonyítva elmondható, hogy a turisták számára 2019-ben is gondot okozott a repülőtérrel a városba való bejutás. A kérdőíves elemzésből az is kiderült, hogy a helyzet csak az utóbbi két évben kezdett javulni, mióta a 100-as autóbusz a belvárossal való közvetlen összeköttetést lehetővé teszi. 1999-hez képest javult a vasúti megközelíthetőség, és a tervek szerint gyorsvasút is épül a főváros és a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér között.

A külföldi látogatók számára a legfőbb információforrásnak a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) által kiadott online tájékoztató anyagok számítanak. Ebben sokat segít számukra a BKK Futár, a BKK Info és a repülőtéren lévő BKK információs iroda (<https://bkk.hu/en/tickets-and-passes/prices/>).

Bár a turisták elég nagy hányada nyilatkozott úgy, hogy minden információhoz hozzájutott, azonban ez talán nem volt elégséges, ugyanis a jegy- és bérletértékesítéseket tekintve tisztán látszik, hogy a különböző kedvezményes csomagokat nem vették igénybe. A válaszadók több mint fele utazott vonaljeggyel, azonban az is kimutatható, hogy egyre többen használják ki a Budapest Kártya nyújtotta előnyöket. A megkérdezettek szerint a Budapest Kártya telefonos applikációs rendszerre való váltása további nagy lehetőségeket hordoz.

Egy kérdéssor azt volt hivatott felmérni, hogy az utazók a városban melyik közlekedési eszköz használják. Az adatokat összegezve a legtöbben a metróval használták, a használatba vétel okaként pedig annak sebességét jelölték meg. A második legnépszerűbb eszköz a villamos, elsősorban szintén gyorsasága és a dugók elkerülése miatt. A praktikusságot mindkét jármű esetében viszonylag sokan kiemelték. Többen megjelölték a taxit is, de használata nagymértékben háttérbe szorult a többi járművel szemben. Itt a motiváló tényezőket a sebesség, a kényelem és az egyéb opciók hiánya jelentették. Az adatok számsze-

rű elemzése azt mutatta, hogy a válaszadók 80%-a vette igénybe a metróval, ezt követte a villamos és az autóbusz használata 74 illetve 58%-kal. A külföldi turisták a fővárosban előszeretettel használják az 1-es és a 2-es metró, a 7-es autóbusz és a 2-es, 4-es és 6-os villamosok vonalát.

A megkérdezettek a járatok késését, a lopást és az utastársak viselkedését említették negatívumként, de a BKK alkalmazottak hozzáállását is kritizálták. A közösségi közlekedés fent említett elemeit tovább vizsgálva árnyaltabb kép bontakozott ki. Az ellenőrök segítőkészségét, felkészültségét, nyelvtudását a megkérdezettek leginkább közepesre vagy annál alacsonyabbra értékelték. Az eszközök / járművek esetében is inkább negatív volt a visszajelzés. Mind a tisztaság, megbízhatóság és az általános állapot tekintetében is vannak elmaradásai a fővárosnak és az üzemeltetőknek. A külföldi vendégek számára a tájékozódás legfontosabb részei lehetnének az idegen nyelvű információforrások, amelyeket akár vizuális technológiával, akár külön pultok felállításával, vagy legegyszerűbb módon a jelenlegi tájékoztatói rendszerek kibővítésével, fejlesztésével lehetne elérni. Ezeket vizsgálva szintén elmaradásban van a főváros.

Arra a kérdésre, hogy szoktak-e jegyet váltani Magyarországon, a válasz egyértelműen az 'igen' volt, majdnem 100%-os aránnyal. Ezek közül kiemelkedik a sima vonaljegy, valamint a napijegy, 10% vallotta, hogy Budapest Kártyát vásárolt.

A válaszadók általános véleménye a magyar fővárosban való tartózkodásról pozitívnak tekinthető, 90% volt elégedett az itt eltöltött idővel. A közösségi közlekedésről alkotott vélemények már nem ilyen pozitívak, de nagyrésztben itt is a 4-es osztályzat volt a meghatározó.

A fejlesztések átstrukturálták a taxi és turizmus viszonyát is. Míg korábban a repülőtér, a szálloda és az attrakciók között működött a legtöbb fuvar, addig mára a legtöbb utazás a bulinegyedbe történik [3]. A kerületek közötti egyensúly is felbomlott, jelenleg az V., a VII. és az I. kerületbe történik a legtöbb utazás.

A taxivállalatok számára a repülőtéri utazások tekintetében az üzleti- és konferenciaturisták számítanak a legfőbb szegmensnek.

A külföldi utazók véleményének hatására a BKK komoly változtatásokat tett a közösségi közlekedés átalakítására. Valójában ennek köszönhető a jó osztályzat is. Nagy lemaradás a konferenciaturisták igényeinek a kielégítése terén látszik. Már az 1990-es évektől tervbe vették egy gyorsabb összeköttetés létrehozását a repülőtér és a belváros között, ami mind ez idáig nem valósult meg.

5. AZ OVERTOURISM HATÁSA A FŐVÁROS TURIZMUSÁRA

A MONITOR 1999-es kutatásához képest Budapest közlekedésének átalakulására nagy hatást gyakorolt a bulinegyed létrejötte. Az általunk megkérdezettek a hely imázsát tartották a legfontosabb vonzerőnek, és hogy a bulinegyed nemzetközi hírű brandet épített ki magának. Kiemelték továbbá a romkocsmaturizmust, mint sajátosságot, ami külön autentikussá teszi a települést, helyi életformát jelenít meg. Szerintük a bulinegyed vonzereje annak köszönhető, hogy Budapesten van és jól megközelíthető helyen található, ahonnan éjszaka is eljuthatnak mindenhová. További kiemelésre került a barátok jelenléte, a nemzetközi jelleg, a multikulturális települési rang. A biztonságos város kérdése is a központi elemek közé tartozott. Felmérésünk szerint egy buliturista hétvégére érkezik a fővárosba, szívesen veszi igénybe diszkont légitársaságok szolgáltatásait és alszik Airbnb-ben (egyedi szálláshelyeket kereső és kiadó rendszer). A főváros kivételével más településekre nem látogat el. Az itt töltött idő alatt minél többet akar látni Budapestből. A fejlődésnek azonban ára is van, mert a helyi lakosok turista ellenes gyűléseket rendeznek a nagyobb köztereken, folyamatosan „harcolnak” az önkormányzattal az éjszakai nyugalom megvalósításáért. A sikertelen népszavazási kísérlet után felgyorsult a korábbi „öslakosság” a kerületből való elköltözése is.

A „sharing economy” rendszere először a szálláshelyek területén okozott változásokat.

Jelenleg a fővárosi szállodák számára az igazi nagy versenytársnak az Airbnb-k számítanak. A „magánlakások” előtérbe kerülése a hostelek az egy-, kettőcsillagos szállodák vendég- és vendégéjszaka számaiban jelentős visszaesést okozott.

Ha eltekintünk a csillagfokozatok szerinti elkülönítéstől, akkor a külföldi vendégek száma nagyon szép növekedést mutat a budapesti szállodák tekintetében (2010 és 2017 között majdnem 1,3 millió fővel gyarapodott a létszámuk). Igaz az átlagos tartózkodási idő még mindig alacsonynak mondható (2,4 éjszaka), azonban a külföldiek által eltöltött vendégéjszakák száma ezen időszak alatt megduplázódott. 2010 és 2017 között a kereskedelmi szálláshelyeken a belföldi vendégek (183 ezer fővel) és vendégéjszakák száma (302 ezerrel) növekedést mutat, de a tartózkodási idő továbbra is nagyon alacsonynak számít (1,9 éjszaka).

Az egyéb szálláshelyek tekintetében mind a külföldi vendégek száma, mind az általuk eltöltött vendégéjszaka szám szintén megduplázódott 2010-hez képest. A tartózkodási idő a 2012-es évben volt a legmagasabb, ami a legnagyobb forgalmú turistaországok számára is irigylésre méltó adat (4,3 éjszaka).

Az egyéb szálláshelyeken nagy növekedésnek indult a belföldi vendégszám. Különösen a 2017-es év számít kiugrónak (a 2016-os 138 ezerről, 2017-ben 211 ezer főre emelkedett). Az átlagos tartózkodási idő azonban itt is visszaesett az országos átlag szintjére (2,5 éjszaka), ami azt jelenti, hogy a turisták többször jönnek a fővárosba, de ott rövid időt töltenek el (hosszú hétvégeket).

A működő kereskedelmi szálláshelyek száma szignifikáns növekedést mutat 2010-hez képest, ha hozzászámoljuk a közeljövőben átadandó 15 db szállodát, akkor Budapesten az elmúlt kilenc év alatt 56 darab új hotelt adtak át. Ugyanígy a következő évben a kiadható szobák száma is 20 000-ről 24 000-re növekszik majd, ez azt jelentené, hogy a fővárosban az overtourism hatására 3 év alatt 4000 darab új szoba létesült.

A KSH adatai szerint 13885 darab szobát tartanak számon az egyéb szálláshelyek között. A Magyar Szállodák és Éttermek Szövetsége szerint ebből 9000 darab szoba Airbnb, 4885 darab apartmanház. Más felmérések szerint 19498 Airbnb és 10576 felhasználó foglalkozik magánlakások kiadásával [1]. Tény és való, hogy nem mindegyik Airbnb van bejelentve az önkormányzatokhoz, azonban 2019 végére az új Nemzeti Turisztikai Adatszolgáltató Központ (NTAK) adatbázis számukra is regisztrációs kötelezettséget jelent majd a Magyar Turisztikai Ügynökség felé. A férőhelyek, a szobák, a vendéglátók és az ágyak száma nagyon dinamikus növekedést mutat 2010-hez képest.

6. A VÁROSI KÖZLEKEDÉS ÁTALAKULÁSA

A „sharing economy” közlekedést átalakító jelei még csak kezdetleges formában láthatók a fővárosunkban. A megosztott gazdaság ebben az esetben azt jelenti, hogy az egyes eszközöket addig használjuk ameddig szükségünk van rájuk. Erre jó példa a MOL Bubi kerékpáros szolgáltatás vagy a MOL Limo autóhasználat is. A közösségi közlekedésben ilyen a vezető nélküli 4-es metró és a kísérleti szinten működő vezető nélküli villamosszolgáltatás. Az autóbusz-közlekedés vezető nélküli használatát a zalaegerszegi teszt pályán vizsgálják, ami szolgáltatásként jelenleg még csak Kínában működik [9].

A városi közösségi közlekedésre vonatkozó kérdőívünket Budapesten, a Kossuth téren töltöttük ki 2018 januárjában. A kutatásunk alapján elmondható, hogy a megkérdezettek a budapesti tartózkodás okaként nagyjából hasonló arányban jelenik meg a tanulás (27%), a pihenés (26%) és a rokonlátogatás (23%). A közösségi közlekedéssel kapcsolatban a válaszadók nagy százaléka (70%) az interneten keresztül tájékozódott, ennek ellenére (a vidéki közösségi közlekedéshez képest) kaotikusnak nevezte a főváros közlekedését. A megkérdezettek által vásárolt termékek 46%-át a vonaljegyek teszik ki, ezt követi a bérlet (25%), valamint a napijegy (14%). A vonaljegyvet használók 20%-a bliccel, az okok között a jegyek drágaságát és a járművek állapotát jelölték meg.

A használt közlekedési eszközök közül a legtöbben a metró a gyorsasága (85%) miatt választották. A villamost a válaszadók 46%-a szintén a gyorsasága miatt veszi igénybe, míg 25%-uk azért utazik rajta, mert nincs más lehetősége.

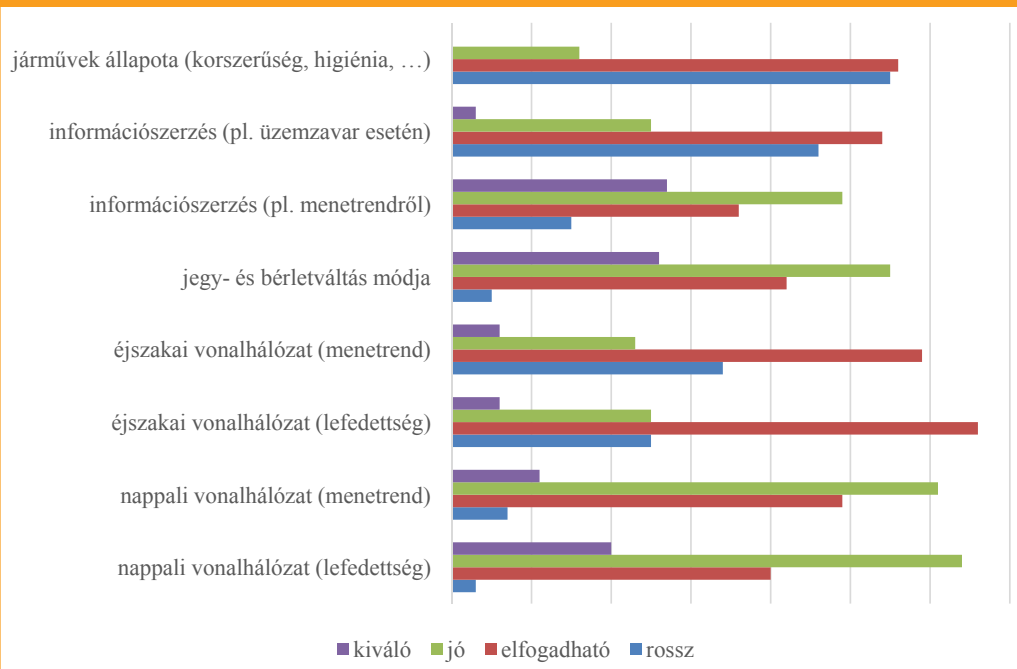
A budapesti közösségi közlekedéssel kapcsolatban a leggyakrabban elhangzott pozitív vélemények közé tartozott a menetrendszerűség, a járatok gyakorisága, sűrűsége, a várost jól átszövő hálózat és a jó átszállási lehetőségek. Ezzel szemben a negatív visszajelzések gyakoribbak voltak, mint az elégedettséggel kapcsolatos észrevételek. A legtöbben a járművek és a közlekedési infrastruktúra (aluljárók, megállók) állapotát sérelmezték. A járműveket (különösen az autóbuszokat, illetve a hármas metró vonalát) koszosnak, elavultnak tartják, negatívan értékelték a nagyszámú hajléktalan jelenlétét, ahogy a klíma, illetve az akadálymentesítés hiányát is.

A kérdőív eredményei szerint a magyar turisták körében több a negatív véleménynyilvánítás, mint a pozitív, de többen megjegyezték, hogy látják a változtatásokat, és a magyar / fővárosi (közösségi) közlekedési helyzet – ha lassan is – de jó irányba fejlődik.

Az újfajta rendszerek ismeretét és aktív használatát célzó kérdésre adott válaszok érdekesen oszlottak meg. A jegy- és bérletkiadó automaták közkedveltek, a válaszadók 85%-a használja őket. A BKK Futár nevű online utazásszervező honlap és mobilalkalmazás segítségével a megkérdezettek 51%-a szokta megtervezni útját. Ugyanennek az alkalmazásnak a járatfigyelő részét viszont csak 38% használja. A szintén online és app formájában elérhető BKK Info járatinformációs szolgáltatást 26% veszi igénybe. Meglepő eredményt mutat az alkalmazáson leadott taxirendelések aránya, ez csupán alig 11%-ot tesz ki.

A kutatás átfogó és nagyon érdekes része volt a szolgáltatás színvonalának megítélését célzó kérdés, valamint az ezen szempontok minőségének változását irányzó eredmények (2. ábra). A szolgáltatás színvonalát tíz különböző befolyásoló tényezőre osztottuk fel. Ezek voltak

2. ábra: A szolgáltatás színvonalának megítélése különböző szempontok szerint, saját kutatás és szerkesztés [6]



többek között a taxik megbízhatósága, mint például a korrekt árazás tapasztalása, a taxik mennyisége.

A válaszadók többségének meglátása szerint a taxik megbízhatósága elfogadható, a második helyen viszont a rossz megítélés következett. A nagy többség szerint ebben nem is tapasztalható minőségbeli változás. A taxik mennyisége a többség szerint elfogadható és jó. Itt sokan tapasztaltak pozitív változást. A következő szempont a közösségi közlekedés járműveinek állapota volt. A járművek életkori statisztikái a fővárosban köztudottan nem jók, a tendencia viszont pozitívnak tűnik az adatok és járműbeszerzési törekvések alapján. A kérdőívet kitöltők nagyrésze – fej-fej mellett – elfogadhatónak és rossznak ítélte meg ezt a minőségi szempontot. Bár a legtöbben javuló, de sokan megdöbbentő módon máig romló tendenciát érzékelnek. Három kérdés vonatkozott a már korábban is említett újfajta rendszerekre, kényelmi szolgáltatásokra. Kiemelendő, hogy a jegy- és bérletváltás módját,

valamint a menetrendi információszerzést nagyon sokan jónak vagy legalább elfogadhatónak jelölték, sőt, számos kitöltő kiválónak minősítette ezeket. Ezen két szempont esetén a kitöltők óriási többsége javuló tendenciát is észlelt. Az üzemzavar esetén lezajló utastájékoztató már árnyaltabb megítélést kapott, mivel közel ugyanannyian tekintették rossznak, mint elfogadhatónak, és kevesen jónak. A tendencia ebben az esetben a kitöltők nagyrésze szerint szintén javuló, de nagyon sokak szerint stagnáló.

További négy kérdést tettünk fel a nappali és az éjszakai vonalhálózattal kapcsolatban. A nappali vonalhálózat lefedettségét és menetrendjét a kitöltők nagyrésze jónak, valamint sokan elfogadhatónak jelölték meg. A legtöbben ezeknél javuló tendenciát, sokan stagnálást észleltek. Az éjszakai hálózat megítélése ennél negatívabb képet mutat. Kimagasló azok száma, akik csak elfogadhatónak értékelték ezt, és ugyanannyian tekintették jónak az éjszakai menetrendet és hálózati lefe-

dettséget, mint rossznak. A válaszadók többsége ebben az esetben az jelölte be, hogy nem észlel változást, de számos kitöltő javuló tendenciát észlelt.

7. ÖSSZEFOGLALÁS ÉS AJÁNLÁSOK

Összegzésként megállapítható, hogy az overtourism hatásai a barcelonai vagy az amszterdami példákhoz képest még kevésbé láthatók fővárosunk közlekedésében. A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér kialakult katikus viszonyok azonban már előre vetítik, hogy mi sem kerülhetjük majd el a rendszer átalakítását. Ezért egyre sürgetőbbé válik a fejlesztésekben megígért repülőtéri gyorsvasúti összeköttetés kiépítése, és a megosztott gazdaság közlekedési kiépítése. A sharing economy hatására megváltozik a turistáknak a városban történő mozgása is, háttérbe szorul a belvárosi autós közlekedés. A gyalogosforgalom mellett egyre nagyobb szerephez jut a bicikli és roller sáv, de az autótól mellett a vezető nélküli buszsáv is kiemelt figyelemben részesül majd. A fenntartható fejlődés megvalósítása érdekében egyre inkább kiszorúlnak a belvárosból a benzin- és dízelüzemű autók, helyüket az elektromos MOL Limo flottához hasonló járműpark veszi át. Újfajta jegytípusokkal és bővebb bérletkínálattal a helyiek és a turisták számára is könnyebbé és gazdaságosabbá lehet tenni a közösségi közlekedés használatát, ezzel pedig visszaszorítható a bliccelések és a negatív visszajelzések száma.

A budapesti közösségi közlekedés alakításában egyrészt figyelembe kell venni a helyi lakosság igényeit és elvárásait, fő kritikus szempontjait. Másrészt pedig fontos a közösségi közlekedés dinamikus fejlesztése a hazánkba érkező turisták összetételének, szokásainak, igényeinek trendjeit szorosan követve. A 100E repülőtéri autóbusz óriási sikere miatt bővíteni kell a szolgáltatást, illetve a repülőtéri információszolgáltatást. A jegyvásárlás fejlesztése is szükségessé vált.

A járműveket és a kritikus pontokon történő utastájékoztatót illetően jelentős fejlesztések történtek, amit a jövőben folytatni kell. A közösségi közlekedést sok és sokfajta ember veszi

igénybe. Mindegyik igénynek megfelelni nem lehet, de mégis igyekezni kell ennek elérésére. A budapesti közösségi közlekedés számos szempontból jól teljesít és fejlődik. Észre kell venni és alkalmazni a további innovációs lehetőségeket, valamint az eddigi törekvéseket folytatni kell a dinamikus fejlődő várossal, lakosaival és látogatóival együtt.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Jancsik A.-Michalkó G.-Csernyik A. 2018: Megosztás megosztottság nélkül. - Közgazdasági Szemle 65(3), pp. 259-286.
- [2] Jászberényi M.-Pálfalvi J. 2006: Közlekedés a gazdaságban. Aula Kiadó. Budapest 468p.
- [3] Michalkó, G.-Hinek, M.-Jusztin, M.-Váradi, Zs.-Vizi, I. 2007: Taxi és turizmus: a taxiközlekedés szerepe Budapest nemzetközi vendégforgalmában. Turizmus Bulletin, X. évf. 3. szám, pp. 34-39.
- [4] MONITOR Társadalomkutató Intézet és Módszertani Központ 1999: A külföldi turisták véleménye a budapesti tömegközlekedésről. Kézirat. Budapest.
- [5] Remenyik B.-Szabó L.-Tóth G. 2014: Közlekedéscsoporthoz és turizmus Magyarországon. Dialóg-Campus Kiadó. Budapest, 164p.
- [6] Remenyik B.-Sikó B.-Szabó L.-Guth L. 2018: The Relationship between Public Transport and Tourism in Budapest pp. 33-34. In: Nataša, URBANČÍKOVÁ (szerk.) Smart Communities Academy: Proceeding of Abstracts Košice, Szlovákia : Technical University of Kosice, (2018) p. 51
- [7] Remenyik B.-Szabó L. 2019: Világturizmus. Dialóg-Campus Kiadó. Budapest, 219p.
- [8] Remenyik B.-Szabó L.-Sikó B. 2019: Az overtourism hatásai a szállodaiparra. Gazdálkodás 19/2. (megjelenés alatt)
- [9] Vitézy D. 2019: Innovatív megoldások a városi közlekedésben. In: Jászberényi M.-Munkácsy A.: Innováció és közlekedés. Konferenciakötet. (megjelenés alatt).
- [10] <https://bkk.hu/fejlesztéseink.hu>
- [11] https://bkk.hu/wp-content/uploads/2012/04/Varosnezo_BKK_szabalyozasi_koncepcio.pdf
- [12] file:///C:/Users/Tan%C3%A1r/Downloads/Ker%C3%A9kgy%C3%A1rt%C3%B3_J%C3%A1nos.pdf

- [13] https://budflyer.blog.hu/2018/05/03/igy_fejlodik_az_elkovetkezo_evekben_a_budapest_airport
- [14] <https://bkk.hu/en/tickets-and-passes/prices/>

- [15] www.unwto.org
- [16] www.hotrec.eu



The impact of overtourism on the transformation of urban transport in Budapest

The global and domestic scale of tourism has exceeded perhaps all of its previous growth rates. This makes impact analyses focusing on the issue of overtourism highly justifiable. Besides its significance in national economy, the impact of tourism on the transport system is also considerable. Considering this, a multidimensional approach of the topic is important.



Der Auswirkungen de Overtourismus auf die Umwandlung des Stadtverkehrs in Budapest

Der weltweite und inländische Fremdenverkehr, der vielleicht alle bisherigen Wachstumsraten übertroffen hat, macht es sehr gerechtfertigt, die damit verbundenen Analysen durchzuführen. Mit Hinsicht darauf, dass neben der Bedeutung des Tourismus für die Volkswirtschaft auch seine Auswirkungen für den Verkehr beachtlich sind, ist eine mehrdimensionale Betrachtung des Themas erforderlich.

