

Környezetbiztonsági kihívások a városi turizmusban

Lőrincz Katalin* , Raffay-Danyi Ágnes , Vizi István György 

Pannon Egyetem, Gazdaságtudományi Kar, Turizmus Intézeti Tanszék, Veszprém, Magyarország

*Levelező szerző, e-mail: lorincz.katalin@gtk.uni-pannon.hu

Beérkezett: 2024. március 12.; elfogadva: 2024. április 8.

Összefoglalás

A városok szerepe kiemelkedő mind a kultúra, mind a gazdasági élet és a népesség koncentrációjának szempontjából, és egy város mint lakóhely, munkahely, szolgáltatási központ, közlekedési csomópont, befektetési célpont, rendezvényhelyszín és mint desztináció különösen érdekes a környezetbiztonság szemszögéből is. A városi turizmus vendégköre sokrétű, az üzleti utazók és a kulturális turisták mellett a barát- és rokonlátogatások, valamint a helyi lakosság általi szabadidős fogyasztás is jellemző. A városi desztinációk népszerűségének növekedésével a túlturizmus környezetre és életminőségre gyakorolt negatív hatásai megjelenhetnek. Jelen tanulmány a városi turizmus sajátos környezetbiztonsági aspektusait, kihívásait és jó gyakorlatait vizsgálja hazai és nemzetközi példákon keresztül.

Kulcsszavak: városi turizmus, túlturizmus, környezetbiztonság, nagyrendezvények

Environmental safety challenges in urban tourism

Katalin Lőrincz, Ágnes Raffay-Danyi, István György Vizi

University of Pannonia, Faculty of Business and Economics, Tourism Department, Veszprém, Hungary

Summary

Cities play an important role in terms of culture and economic activities, and concentrate larger volumes of population. Cities serve as places of residence, of work, as service centres, transport hubs, target areas for investment, event locations as well as tourist destinations, therefore cities are exciting places from the point of view of environmental safety. According to the United Nations Statistics, 57% of the world's population lives in cities, whereas this figure is around 80% in the most developed countries. Further growth in urban population is expected in the next decades, by 2050 68% of the total population is projected to live in cities, and 87% will be urban residents in the developed countries. City populations are responsible for the consumption of 75% of the natural resources of the Earth, 50% of all the waste produced, and more than 60% of greenhouse gas emission.

The audience of urban tourism is manifold, besides business and cultural tourists, people visiting friends and relatives, and local residents also consume the city's leisure services. The visitation of urban destinations is rather concentrated both in time and space, which adds to the crowdedness of urban spaces and draws attention to the environmental safety challenges that emerge with the volume of visitors. Urban destinations are characterised by shorter length of stay, concentrating on weekends in the case of leisure tourists and city breaks, and to weekdays in case of business trips. Furthermore, cities often host major international event series such as European Capital of Culture or world exhibition (Expo), cultural festivals (like the Cannes International Film Festival or The EuroVision Song Contest) and sporting events (e.g. Olympic Games, world cups).

Major international events attracting a large volume of visitors have significant economic as well as environmental impacts on the host city. Cities need to host tens of thousands of visitors in short periods of time, providing them accommodation, catering and transport as well as leisure services. The negative environmental impacts associated with events include mainly air pollution and the creation of large amounts of waste, and occasionally water pollution and damage caused to the natural habitat of flora and fauna.

The growing popularity of urban destinations often leads to overtourism, with all its negative environmental and socio-cultural impacts. The current study focuses on the environmental impacts, assesses the specific aspects, challenges and good practices of environmental safety in urban tourism, through Hungarian and international examples.

Keywords: urban tourism, overtourism, environmental security, mega events

Bevezetés: a városi turizmus környezetbiztonsági kihívásai

A városok szerepe kiemelkedő: nemcsak a kulturális örökség, hanem a gazdasági élet és a népesség koncentrációjának fontos központjai, gyakran népszerű úti célok. Az Egyesült Nemzetek 2022-es statisztikája szerint Földünkön a városi populáció aránya 57 százalék, amely számadaton belül kiemelkedik a fejlett gazdasággal rendelkező országok köre, ahol az emberek 80 százaléka városokban él (UNCTAD 2023). A városok kis területen kulcsfontosságú erőforrásokat összpontosítanak (tőke, adatok, humán erőforrás, magasan képzett munkaerő és tehetség), a szolgáltatások, a kutatás és fejlesztés, az innováció központjaivá válnak. 2050-re várhatóan a világ népességének kétharmada (68 százalék), a fejlett országok lakosságának 87 százaléka városokban fog élni, amelyek a Föld természeti erőforrásai 75 százalékának fogyasztásáért, a globális hulladék 50 százalékának termeléséért és az üvegházhatású gázok több mint 60 százalékának kibocsátásáért lesznek felelősek (World Tourism Organization and World Tourism Cities Federation 2018).

A városi terek különösen izgalmas helyszínnek számítanak a környezetbiztonság szemszögéből, amit a magas népsűrűség, a sűrű beépítettség, valamint az eltérő funkciókból – lakóhely, munkahely, szolgáltatási központ, közlekedési csomópont, befektetési célpont, desztináció – adódó kihívások támasztanak alá (Lőrincz–Michalkó 2011). A városi turizmus vendégkörét tekintve sokszínű: az üzleti utazók (MICE) jelentős száma mellett jellemzők a barát- és rokonlátogatások, a turisztikai és szabadidős szolgáltatások (étterem, kávézó, attrakció, kulturális és sportprogram), valamint a helyi lakosság általi fogyasztás (szabadidős tevékenység). A városi desztinációk vendégforgalma időben és térben egyaránt koncentrált, ami tovább növeli a városi terek zsúfoltságát, és előtérbe helyezi a környezetbiztonsági kihívásokat. A rövidebb tartózkodási idő a hétvégékre, hosszú hétvégékre (szabadidős városlátogatás, city break utak) vagy a munkanapokra (üzleti utazás) koncentrálódik (Lőrincz et al. 2023). A városok gyakran adnak otthont nemzetközi vonzerővel bíró tematikus rendezvénysorozatoknak (Európa Kulturális Fővárosa, világkiállítás/expó) vagy kulturális fesztiváloknak és sporteseményeknek (Cannes-i Nemzetközi Filmfesztivál, Eurovíziós Dalfesztivál, olimpiai játékok, világbajnokság, világkupa).

A városok folyamatosan változnak, és igyekeznek alkalmazkodni a helyi lakosok, a befektetők és az urbánus teret ideiglenesen használók (ingázók, diákok) igényeihez, miközben vonzó célpontokká válnak a látogatók és a vendégéjszakákat generáló turisták számára. Ugyanakkor a városok terjeszkedése és növekedése – a turizmusbiztonság szemszögéből vizsgálva – felveti a tudatos tervezést (Dömötör 2022) és menedzsmentet igénylő kihívásokat is, mint például a biztonság kérdéskörét, a reagálást az éghajlatváltozás hatásaira vagy a természeti



1. ábra A turizmusbiztonság fogalomköre, valamint a környezetbiztonság jellemzői

Forrás: Lőrincz et al. 2023, Michalkó et al. 2020

erőforrásokkal való gazdálkodást (*Safe Cities Index 2021*).

A turizmusbiztonság fogalomköre „klasszikusan” nyolc területre fókuszál: egészség-, eligazodás-, fogyasztás-, környezet-, köz-, közlekedés-, kiber-/IT- és műszaki biztonság (Michalkó et al. 2020) (lásd 1. ábra). Felmerül a kérdés: pontosan milyen kihívások tartoznak a környezeti biztonság témájához, miként lehet lehatárolni a fogalmat a városi térben, a városi úti célokra vonatkozóan? Bándi szerint a környezetvédelem – tágabb értelemben az ökológiai központú fenntartható fejlődés – és a környezetbiztonság alapvetően egymást átfedő kérdések (Bándi 2021). A környezeti állapot degradálódása, a környezet szennyezése, sőt akár veszélyeztetése, az erőforrások pusztulása, a klímaváltozás, a biodiverzitás csökkenése mind olyan kérdések, amelyek a biztonságot, a stabilitást veszélyeztetik (Zou–Yu 2022). Berzsényi a környezetbiztonság fogalmának komplexitását hangsúlyozza: „... elsősorban a környezet elemeinek (víz, levegő, talaj) biztonságos használatát és szennyezésektől történő védelmét, valamint a környezeti elemek elérhetőségét és gazdaságos használatát foglalja magában. A nyersanyag-, élelmiszer- és energiabiztonsággal szoros összefüggésben...” (Berzsényi 2013: 32).

Jelen tanulmány kifejezetten a környezetbiztonság városi turizmussal való összefüggését, kihívásait, illetve jó gyakorlatait vizsgálja. A tanulmány célja, hogy bemutassa a környezetbiztonság városi térben, a városi turizmus keretrendszerén belül megjelenő sajátosságait hazai és nemzetközi példákon keresztül. A tanulmány foglalkozik

- a városi desztinációkat érintő overtourism (túrturizmus, tömegturizmus) környezetbiztonsági kérdéskörével (fókuszban a közlekedés, a magas beépítettség szint, a teherbíró képesség, illetve a zsúfoltság jelensége, a személtelés/hulladék kezelésének kihívásai);
- a (nagy)városokban lebonyolított tematikus évek (Európa Kulturális Fővárosa stb.) és nagyrendezvények (nemzetközi sportesemények, világkiállítások)

egy-egy időszakra vagy lehatárolható földrajzi területre vonatkozó, az időbeli, illetve a térbeli koncentrációval összefüggő környezetbiztonsági hatásaival.

A környezetbiztonság témakörébe tartozó kihívások

Az *éghajlatváltozásról* mint biztonsági aggályról folyó vitákban egyre nagyobb hangsúlyt kapnak a városi kontextusok. A városi térben – a népességkoncentráció, a turisztikai attrakciók tömörülése és a magas beépítettség okán – a klímaváltozás hatása felerősödik, így ennek környezetbiztonsági vetületeivel is fokozottan számolni kell (*Mansfeld–Pizam 2006; Németh 2020*). Ezt példázzák a városokban jelentkező hóhullámok, a szárazság, a vízhiány, az extrém szelek és viharok (tornádó, tájfun), a szélsőséges mennyiségű esőzések (villámárvíz, földcsuszamlás), a folyók és tengerpartok áradásai, a tengerszint emelkedése, valamint a hirtelen kialakuló viharok keltette hullámokból eredő kockázatok (*Lakatos et al. 2021*). Mindezek következményeként a városi térben felmerül az egészségügyi rendszer nagyobb terhelése (népsűrűség, idősök és beteg emberek érintettsége), az energiaellátás, energiabiztonság kérdésköre (hűtés/fűtés), valamint a városüzemeltetési kihívások (közlekedés, tűz- és árvízvédelem).

A *globális felmelegedés* negatív előjelű következménye az évi középhőmérséklet növekedése, a nyári hóhullámos napok számának drasztikus emelkedése (legalább 25 Celsius-fok napi középhőmérséklet), az elsivatagosodás,

a bozót- és erdőtüzek pusztítása (pl. Ausztrália/Melbourne, Görögország/Athén, Magyarország/Budapest, Olaszország/Róma, Portugália/Fatima), amelyek a népszerű városi desztinációkban befolyásolják a turisztikai élményt és biztonságot (*Australian Academy of Science 2021*).

A környezetbiztonság terén jelentős problémát okoznak továbbá a talaj-, zaj-, levegő- és vízszennyezés negatív hatásai (*Fraser et al. 2020*). *Stefánica és Butnaru* kutatásukban kiemelik, hogy a környezeti kérdések (a biodiverzitás csökkenése, a szennyezés, a hulladék mennyiségének növekedése, a természeti erőforrások kimerülése) hasonlóan befolyásolják a turizmust, mint a globális gazdasági és társadalmi kérdések (gazdasági válság, terrorizmus) (*Stefánica–Butnaru 2015*). Összességében az egynapos látogatók, a városi turisták fogyasztása, a felhalmozott hulladék kezelése, ezen belül pedig az egyszer használatos műanyagok mennyisége (fesztiválok, kiemelt rendezvények) is kihívások elé állíthatják a városokat (*Ritecz–Suhajda 2022*).

A környezetbiztonsági kihívásokat más megközelítésben, a járványok és kórokozók szemszögéből is vizsgálhatjuk. A városi lakosság és a városba érkező látogatók érintettsége bizonyítottan jóval magasabb (*Földvári et al. 2021*). Bár a városiak számos technológiai vívmányt élveznek, ugyanakkor téves biztonságérzetben is élnek; azt gondolhatják, hogy megfelelő távolságban vannak a klímaváltozás, az urbanizáció és a természeti környezet átalakítása kapcsán jelentkező hatásoktól, többek között az újonnan felbukkanó betegségektől (*2. ábra*).

A hősziget jelenség

- A metropoliszok központjában 3–5 fokkal is melegebb van a környezetükhöz képest – a kórokozók könnyebben átvészelik.

A városok kitétsége a kívülről érkező erőforrásoknak

- A városok nagymértékben függenek a különböző erőforrásoktól: energia, víz, élelmiszer.

Kedvező élőhelyet biztosítanak bizonyos kórokozókat terjesztő fajoknak

- Élőhelyek a sünök, patkányok, egerek, mókusok, rókák, galambok számára is, amelyek az emberre és háziállataira nézve veszélyes kórokozókat fenntartó rezervoár gazdák.

Nagy egyedsűrűségben élnek itt az emberek, kisebb kooperációs és bizalmi szinttel

- Egy járvány kitérésekor a fertőzésveszély nagysága egyenesen arányos a városban élők számával.

Sajátos réteg található itt, akik sok esetben láthatatlanok a közegészségügyi és a szociális hálózatok számára

- Tagjai kevéssé képzettek, rossz anyagi helyzetűek, alultápláltak, fizikailag kimerítő munkát végeznek gyakran rossz higiénés körülmények között.

Fontos kereskedelmi és turisztikai központok, forgalmas közúti, vasúti és/vagy légi forgalmi hubként működnek

- Megkönnyíti a távoli területek kórokozóit és az őket hordozó inváziós vektorfajok behurcolását, így az emberek közti fertőzések létrejöttét.

2. ábra

A természetpusztítás, a klímaváltozás és az urbanizáció hatása a járványokra a városi térben

Forrás: Földvári et al. 2021 alapján saját szerkesztés

A városi túlturizmus környezetbiztonsági kérdései

A túlturizmust (overtourism) az UNWTO meghatározása szerint a turizmusnak az adott desztinációra vagy annak egy részére, például a történelmi belvárosra gyakorolt hatásával azonosíthatjuk, amely jellemzően a helyi lakosság életminőségének romlását idézi elő, és minde mellett a turisztikai élmény minőségét is negatívan befolyásolja (UNWTO 2018). Az életminőségre és a turisztikai élményre gyakorolt hatás mellett sok esetben a természeti környezetre is erodáló, romboló hatással van (Koens et al. 2018).

Több ok is közrejátszik a túlturizmus kialakulásában. A diszkont – népszerű nevén fapados – légitársaságok megjelenésével és az olcsóbb szálláslehetőségek térhódításával (például Airbnb, közösségi szálláshelyek) az utazás szélesebb társadalmi rétegek számára vált elérhetővé. Az információmegosztás sebességének növekedése, valamint a lehetséges csatornák bővülése a közösségimédia-platformoknak köszönhetően szintén hozzájárult a túlturizmus kialakulásához (Gretzel 2019).

Az elmúlt évtizedben néhány, a túlturizmus által érintett területen (Amszterdam, Barcelona, Dubrovnik, Velence) a helyi lakosság turizmushoz való hozzáállása jelentősen megváltozott. A gazdasági előnyök és városuk imázsának javulása ellenére egyre kevésbé örültek a nagyszámú turista jelenlétének. Sok városi desztinációban annyira feszültté vált a viszony a turisták és a helyiek között, hogy turizmusellenes plakátok, demonstrációk jelentek meg. Az alábbi néhány város példája megmutatja, hogy a túlturizmus hatásai miként jelentkezhetnek az európai városokban.

Barcelona

Barcelonában az 1992-es olimpia óta tapasztalható gyors ütemű növekedés a látogatószám tekintetében. Míg 1990-ben 2 millió alatt volt az egynapos látogatók száma, 2017-re ez a szám közel 9 millióra emelkedett, a 18 milliót meghaladó többnapos látogató mellett (Goodwin 2019). Az egynapos látogatók jelentős részét a tengerjáró hajókról érkező „városnézők” tették ki; 2019-ben a számuk megközelítette a 3 milliót. A tengerjáró hajók okozta környezeti terhelés Barcelonában magasabb mértékű, mint bármelyik másik európai kikötővárosban.¹ Rico és munkatársai kutatása a turizmus által indukált negatív környezeti hatásokról kimutatta, hogy 95,6 százalékban a város megközelítéséhez használt légi és vízi közlekedés felelős a szén-dioxid-kibocsátásért (Rico et al. 2019). A légszennyezés az emberek egészsége mellett a vizek és a talaj savasodását is előidézi, károkat okozva a teljes ökoszisztémában. A hulladékképződés a másik

jelentős negatív környezeti hatás; a World Wildlife Fund 2019-es beszámolója szerint Barcelona térségében képződik a második legnagyobb mennyiségű műanyag hulladék, ami azután a Földközi-tengerbe kerül.

A turizmus intenzitásának, főként a látogatószám hirtelen növekedésének eredményeképpen Barcelona az első városok egyike, ahol a túlturizmus jelensége és annak negatív hatása már 2004-ben jelentkezett. A város vezetése 2008-tól hivatalos formában is foglalkozott a kérdéssel, már évekkel azelőtt, hogy turizmusellenes utcai demonstrációkra került volna sor (először 2015-ben) (Goodwin 2019). A helyi lakosság életminőségét negatívan befolyásoló hatások csökkentése érdekében nagy hangsúlyt kapott a helyiek bevonása a turisztikai döntéshozatali folyamatokba: az adatok nyilvánosan elérhetőek, és a lakosságot biztatják is a döntés-előkészítési folyamatokban való részvételre. Így nagyobb eséllyel születnek mindenki számára elfogadható, konszenzuson alapuló döntések. Bár a Covid-19-pandémia alatt a város fellélegezhetett, a járvány lecsengése után ismét látogatószámot korlátozó intézkedéseket hozott a városvezetés; többek között a tengerjáró hajókról érkező utasokra kivetett adó mértékét két lépcsőben 6,75 euró/főre emelték (Euronews 2022).

Velence

Velence történelmi épületegyütteseivel és csatornarendszerével a világ egyik legismertebb és legnépszerűbb desztinációja. A vonattal és közúton érkező turisták mellett tengerjáró hajókkal is jelentős számban érkeznek Velence kikötőjébe egynapos látogatók; számuk 2017-ben megközelítette a 35 milliót (Milano 2017). Az egyre növekvő látogatóáradat eredményeként a város néhány kulcsfontosságú attrakciója kezdett erodálódni, valamint a helyi lakosság életminősége is egyértelműen romlott (Ganzaroli et al. 2017). Az UNESCO a tengerjáró hajók által okozott környezeti hatások (levegőszennyezés, füst, zajártalom) miatt a veszélyeztetett világörökségek listájára helyezte Velencét. Velence önkormányzata erre a tengerjáró hajók kitiltásáról szóló rendelettel válaszolt 2021-ben (González 2018). A Covid-19-pandémiát megelőző években a város már túlnőtt a növekedés elfogadható határain, de a helyi lakosság érzése szerint a város vezetése a turizmusból származó előnyöket helyezte előtérbe. A pandémia idején kissé fellélegezhetett Velence városa is, de a korlátozások megszűnése után a turizmus hamar visszatért a korábbi kerékvágásba, így Velencében ismét terítékre került a turistaszám korlátozásának kérdése. A teherbírással kapcsolatos kihívást úgynevezett városi belépődíjjal tervezik kezelni: 2024-től a legforgalmasabb időszakokban bizonyos napokon 5 eurós belépőt kell fizetniük a napi látogatóknak, továbbá huszonöt főben maximálják a csoportok létszámát. A zajhatás mérséklése érdekében az idegenvezetőknek megtiltják a hangszórók használatát (turizmus.com).

¹ <https://www.transportenvironment.org/discover/pollution-and-damage-floating-cities-are-creating-conflict>

Budapest

Budapesten is érzékelhetőek a turizmus negatív hatásai. A magyar főváros évtizedekkel ezelőtt leginkább még kulturális és örökségi attrakcióiról, termálfürdőiről volt híres. A 2000-es évek elejétől viszont az akkor újdonságnak számító „romkocsmák” miatt került az érdeklődés középpontjába, főként a fiatalok körében (Smith *et al.* 2019). A főváros VII. kerületében található „bulinegyedek” lakosai – ahol a romkocsmák is koncentrálnak – évek óta panaszkodnak az éjszakai gazdaság okozta hatásokra (Kiss *et al.* 2021). Ugyanezekben a központi kerületekben a legnagyobb az Airbnb szállások koncentrációja (Jančík *et al.* 2018), így nem meglepő, hogy Budapesten is a lakosság tiltakozását váltotta ki a turizmus által generált éjszakai zajhatás, a zsúfoltság és a jelentős (ingatlan-)áremelkedés. Pinke-Sziva és munkatársai budapesti lakosok és Budapestre látogató turisták körében végzett kutatása rávilágított, hogy a közbiztonság és a tisztaság kérdése mindkét szegmens számára problematikus, de sokkal zavaróbb a helyi lakosság körében (Pinke-Sziva *et al.*, 2019). A további negatív környezeti hatások Budapest esetében is elsősorban a légi közlekedés indukálta zajhatásban és a levegőszennyezésben nyilvánulnak meg (Remenyik *et al.* 2021).

A fenti példákban közös, hogy a látogatóforgalom elsősorban külső szereplők hatására növekedett meg jelentősen – nem valamilyen helyi szervezet marketingtevékenysége vagy nemzetközi közlekedési vállalatok, utazásszervezők tevékenysége nyomán –, a külső szereplők pedig nem mérlegelik a helyi lakosság vagy a városi infrastruktúra teherbíró képességét. Ezekben a városi desztinációkban a gazdasági előnyök prioritást élveznek a társadalmi és környezeti aggályokkal szemben, így fenntartható turizmusról aligha beszélhetünk. A túlturizmus okozta negatív hatások kezeléséhez szükségessé vált a turisztikai fejlesztések újragondolása városfejlesztési szempontok mentén (Kiss *et al.* 2021).

Nagyrendezvényekhez kötődő kihívások a városi térben

A nagy tömegeket vonzó nemzetközi események pozitív gazdasági hatásai mellett magas környezeti terheléssel is járnak a helyszínt adó városokban. A látogatók számára akár tízezres nagyságrendben kell szállást biztosítani néhány napos vagy hetes időintervallumban, továbbá étkezést, közlekedési szolgáltatásokat és szórakozási lehetőségeket. A környezeti hatások többek között a levegőszennyezésben, a jelentős mennyiségű szemét keletkezésében, esetenként a vízszennyezésben és a természetes élőhelyekben okozott károkban érhetőek tetten. A keletkező hulladék nem csupán mértéke miatt okoz komoly problémát: az események alatt nagy mennyiségben ter-

melődik műanyag hulladék, amelynek nem megfelelő gyűjtése és kezelése hosszan tartó károkat okozhat a helyi ökoszisztémában.

Nemzetközi sportesemények

A nemzetközi sportesemények számos pozitív hatással bírnak a helyszínt adó város, illetve ország gazdaságára és turizmusára. A gazdasági haszon és a város imázsának erősödése mellett viszont komoly környezeti károkat eredményezhet a hirtelen megnövekedett volumenű közlekedésből adódó zsúfoltság, zaj, légszennyezés és hulladékképződés. A sportrendezvények energiaigénye is jelentős, hiszen biztosítani kell a világítást, fűtést, hűtést, valamint a közlekedési és kommunikációs igényeket is ki kell elégíteni.

A 2004-es athéni nyári olimpiai játékok lehangoló tapasztalatai nyomán számos kutatás foglalkozott a megasportesemények hatásaival. Elmondható, hogy a görögországi/athéni, rövid távra készült, meglehetősen pazarló beruházások (azóta is üresen álló, romló állagú létesítmények) veszteségeiből tanulva az újonnan pályázó városok sokkal nagyobb hangsúlyt helyeznek a fenntarthatóságra, valamint a negatív környezeti hatások kiküszöbölésére. A 2012-es londoni olimpia előkészületei során már nagy hangsúlyt fektettek az olimpiai falu és környéke környezeti megújítására, regenerációjára, valamint az újonnan épülő létesítmények későbbi hasznosítására. Így például azóta a város egyik kiemelkedő labdarúgócsapata, illetve számos nagy nemzetközi sportrendezvény kapott helyet ezekben a létesítményekben (Olympic Games Impact Study 2015).

Egyre több sportszervezet tesz lépéseket a környezeti hatások minimalizálására. A Nemzetközi Olimpiai Bizottság fenntarthatósági irányelveket dolgozott ki a helyszínt adó városok számára, továbbá a kandidáló városok számára is készített egy kézikönyvet, amelyben kötelező érvényű vállalásokat is megfogalmaznak a környezeti hatások ellensúlyozása érdekében.² A FIFA labdarúgó-világbajnokság és a Formula-1-es versenyek szervezői is ösztönzik a keletkező hulladék mennyiségét csökkentő intézkedéseket és a fenntartható(bb) közlekedési megoldásokat.

Világkiállítások

A világkiállítások (expók) az országok, nemzetközi vállalatok és egyéb szervezetek globális találkozója (Molnár 2017). A féléves időtartamú események célja, hogy a rendező ország (és város) nemzetközi imázsát erősítsék, változatos szórakoztató tevékenységekkel vonzzák a turistákat, és eközben megoldásokat találjanak korunk sürgető kihívásaira. A modern világkiállítások egyrészt lehetővé

² <https://www.un.org/development/desa/dspd/2022/02/addressing-climate-change-through-sport>

teszik az egyes nemzetek számára, hogy gyakran korukat megelőző építészeti megoldásokat, innovációkat mutassanak be. (Például Magyarország pavilonja a Dubaj Expo 2020-on a „Mobilitás” kerületben épült fel; a pavilon központi témája a víz volt.) Másrészt a szervező városban jelentős infrastrukturális fejlesztésekre kerülhet sor, akár új városrészek születhetnek (Csapody 2022).

A modern kori világkiállítások helyszínének kiválasztása – ezek nemzetközi ismertséggel rendelkező városok – többlépcsős pályázatú folyamat eredménye. A legutóbbi expókat a nagyvárosokon kívüli, fejlődő területeken rendezték meg (Hannover 2000, Sanghaj 2010, Milánó 2015), amelyeket később szabadidős vagy tudományos parkká, valamint többfunkciós urbanizált területté alakították át. A világkiállítások megrendezése számtalan pozitív (gazdasági, társadalmi) hatással bír, ugyanakkor ezek a megrendezvények a környezetbiztonsághoz kapcsolódó negatív következményekkel is járnak az érintett desztinációban.

Tudatos tervezés és menedzsment híján előtérbe kerülhetnek olyan kihívások, mint az áremelkedés, a szervező város pénzügyi problémái, a túlszűfoaltság és a környezeti (zaj-, levegő- és vízminőségi) károk (De Groot 2005; Houdart 2012). A világkiállítások hatalmas keresletet generálnak a közlekedés és a szállítmányozás számára, az építkezések és a működtetés során óriási mennyiségű (műanyag) hulladékot termelve. Az épületek többsége ideiglenes, de több kivétel is akad, amelyek később turisztikai attrakcióként látogathatók: talán a leghíresebb a párizsi Eiffel-torony, az Atomium Brüsszelben vagy a World Expo Múzeum Sanghajban (Vij et al. 2019). Számos világkiállítási pavilont telepítettek át új helyszínre, ahol uszodaként, táncteremként vagy étteremként használják. Az 1964-es New York-i kiállításra Walt Disney maga is tervezett néhány attrakciót, amelyeket az esemény után Disneylandbe szállítottak, és ma is ott működtetnek.

2021-ben Dubaj rendezte meg a világkiállítást – ez volt az első, a Közel-Keleten lebonyolított expó. Dubaj jelenleg vezető pozíciót foglal el a városi turizmus piacán: 2023-ban a világ második leglátogatottabb városa volt (hat pillért vizsgálva), a nemzetközi turistaérkezéseket tekintve pedig a második legnépszerűbb város (Euro-monitor 2023). A Dubaj Expo 2020 közel kétszáz kiállító ország részvételével vonzotta a látogatókat 182 napon keresztül, és ebben az időszakban több mint 24 millió belépőt regisztráltak szerte a világból (Jászberényi et al. 2022). Vij és munkatársai kutatási eredményei alapján a helyi lakosság jelentős környezeti hatásokkal számolt, elsősorban a közlekedési dugók, a zsúfoltság és a környezetszennyezés (levegő- és vízszennyezés, zajhatás) terén (Vij et al. 2019).

Európa Kulturális Fővárosa programok

Az Európa Kulturális Fővárosa (a továbbiakban: EKF) címet több mint harminc éve hozták létre Melina

Mercouri görög származású színésznő és kulturális miniszter javaslatára, és azóta is az Európai Unió kultúrpolitikájának egyik legjelentősebb és legismertebb projektje. A program célja, hogy erősítse az európai polgárok közös (európai) kulturális térséghez tartozásának érzetét, és ezáltal egymás jobb megértését szolgálja (Lőrincz–Markovits 2022). A megtisztelő címet – a 2023-as évet is beleértve – eddig összesen 68 város viselhette.

Az EKF címet birtokló város – több esetben a térséggel együttműködve – az ott létrejövő kulturális produktumokkal, konkrét projektekkel egész éven át az európai figyelem középpontjában áll. 2023-ban – Elefsina és Temesvár településekkel közösen – Veszprém a Balaton–Bakony térséggel (a továbbiakban: VEB2023) együttműködésben viselte a címet. A megvalósított program célja az volt, hogy javítsa, erősítse az EKF város ismertségét és imázsát, fokozva a lokális kreatív ipar hatékonyságát, illetve növelve turisztikai vonzerejét (www.veszprembalaton2023.hu).

Veszprém az Európa Kulturális Fővárosa cím elnyerésével rendkívüli lehetőséget kapott – a kulturális fejlesztéseken túl a Smart City Stratégiában és a fenntartható városi mobilitási tervében megfogalmazott célkitűzések megvalósítására. A megvalósuló fejlesztések egyik látványos eleme volt a 8-as számú főút vonal Veszprémet elkerülő szakaszainak korszerűsítése és bővítése, ami egyrészt biztonságosabbá tette Veszprém, valamint a Balaton északi partjának (például Balatonfüred, Tihany) megközelítését, másrészt a helyi lakosság számára kifejezetten előnyös, újszerű mikromobilitási lehetőséget is biztosított (kerékpárúton való közlekedés: kerékpár, roller). A külső környűri használatának pozitív hozadéka, hogy megkönnyíti és gyorsítja a különböző városrészek közötti közlekedést, ugyanakkor részben a belső városi közlekedési hálózatot is tehermentesíti. Egyértelműen mérhető hatása a csúcsforgalmi időszakokban mutatkozik, ugyanakkor a forgalomdinamika tekintetében 0–24 órában jelent javulást.

Környezetbiztonsági szempontból kiemelkedően fontos a megépült új parkolóházak (Egyetem utca, Mártírok útja), illetve parkolási rendszer szerepe (kamerás foglaltságjelzés és köztéri kijelzők az autósoknak), amelyek a helyi lakosság életminőségét is javítják. Az új parkolók környezeti szempontból kevésbé sérülékeny helyeken kerültek kialakításra, a központi területeken felszámolt parkolók helyét pedig gyalogos zónák, közösségi terek, sportpályák és játszóterek vették át (Zöld Campus, Zöld Város projekt). Az autós forgalom csillapítása érdekében bevezetésre került továbbá a V-Bike elektromos kerékpárkölcsonzó rendszer.

A VEB2023-as tematikus év kapcsán több primer kutatás foglalkozott a nagyrendezvények környezeti és társadalmi fenntarthatóságával, valamint környezetbiztonsághoz kötődő aspektusaival (Formádi et al. 2022; Lőrincz et al. 2023). Az eredmények alapján elmondható, hogy a fesztiválok érintett szereplői – döntéshozók,

rendezvényszervezők, látogatók – több területen érték el előrelépést:

- tisztaság és hulladékkezelés (szelektív hulladékgyűjtés, megfelelő számú köztéri illemhely biztosítása, közterületek éjszakai takarítása);
- a hulladék mennyiségének csökkentése (palackos víz helyett csapvíz biztosítása, az egyszer használatos műanyagok tiltása vagy drasztikus csökkentése, repohár-rendszer);
- közlekedés (korszerű buszok a V-Busz vonalain; közösségi közlekedés ajánlása a rendezvényekre/Gyárkert-koncertekre való eljutáshoz; a tematikus évben a vasúti közlekedés ösztönzése, a MÁV 2023 Ft-os jegye; különjáratok, buszjáratok indítása a rendezvények után; az elektronikus kerékpárkölcsonzó rendszer kiépítése – V-Bike);
- a zsúfoltság, térbeli koncentráció csökkentése (regisztrációhoz kötött részvétel, limitált jegyek, új/rendhagyó rendezvényhelyszínek, több színpad a város/térség különböző pontjain).

Összegzés, javaslatok

A jövőt illetően a városok szerepe, innovációs hatása vitathatatlan. A klímaváltozással összefüggésben felmerülő környezetbiztonsági kérdésekben – akár az „okosváros”-stratégiák mentén – a városokban számtalan kezdeménnyel élhetnek a döntéshozók. A nagy népsűrűségű urbánus élet az üvegházhatást okozó gázok egy főre jutó kibocsátásának alacsonyabb „ökológiai lábnyomát” jelenti a közösségi közlekedésnek, a kerékpározásnak, az egy lakóegységre eső infrastruktúra-költségeknek köszönhetően. Az innovatív, a környezetbiztonsági kockázatokat csökkentő megoldások könnyebben megvalósíthatók városi környezetben: a várostervezők passzív hűtési technikákat alkalmazhatnak a város hőmérsékletének csökkentésére, új megoldások születhetnek a csapadékvíz-hasznosításra (városi víztározók a föld alatt, öntözés), a hulladékgazdálkodás kapcsán (szelektív hulladékgyűjtés és -feldolgozás, körforgásos gazdaság, komposztálás) és a zöldfelületek kezelésében (több növény és utcai fa telepítése, parkok területének növelése, zöldtető).

A helyi lakosság és a turizmus együttélése nemcsak a tömegturizmus/túlturizmus által érintett fogadóterületek tekintetében jelentős, hanem a szabadidő-gazdaság bármilyen szintű, volumenű megjelenése kapcsán is. Alapvető cél, hogy a látogatógazdaság keretfeltételeit figyelembe véve a turizmusszektorban a helyi lakosság életminőségében pozitív, multiplikatív hatást kell jelentenie. Az erre irányuló döntéshozói törekvéseknek pedig meg kell jelenniük a város- és turizmusfejlesztési tervekben, valamint az operatív, működési szinten egyaránt.

A megnövekedett és térben koncentrált városi látogatóforgalom kezelése kiemelt feladat, amelyhez a turisztikai világszervezet, az UN Tourism számos javaslatot fogalmazott meg. Ezek közé tartozik

- a látogatóforgalom egyenletesebb eloszlása a városon belül és a városhatárokon túli területeken, akár új útvonalak és attrakciók kialakításával és népszerűsítésével;
- a látogatóforgalom térbeli eloszlását célzó, a látogatási időtartam alapján hozott intézkedések bevezetése;
- a szabályozások felülvizsgálata, adaptálása a megváltozott körülményekhez.

Fontos figyelembe venni a helyi stakeholderek, elsősorban a helyi lakosság érdekeit, hogy ők is megfelelő arányban részesüljenek a turizusból származó előnyökből. Ennek érdekében egyrészt (szabadidős) élményeket kell teremteni számukra a városi térben, másrészt meg kell találni a módját, hogy a helyi lakosságot is bevonják a turisztikai döntéshozatalba.

Bécs városának gyakorlata kiváló példa arra, hogy a fenntarthatóság eszméjét szem előtt tartó városvezetés hogyan tudja figyelembe venni a helyi stakeholderek érdekeit a turizmus és a környezetbiztonság szempontjából. Többek között ennek is köszönhető, hogy az osztrák főváros életminőségi mutatói évről évre a világ legjobbjai között vannak. Bécs turisztikai, azaz látogatógazdaság-stratégiájában követésre méltó paradigmaváltás történt. A stratégia a helyi lakosságot helyezi a fókuszba: központi gondolata, hogy mit tehet a turizmuságazat a városért, milyen erőforrások hasznosíthatók a városlakók életminőségének javításában, ami ugyanakkor az ideérkező turisták számára is vonzó környezetet teremt (*Shaping Vienna – Visitor Economy Strategy 2025*).

A bécsi stratégia kiter a környezetbarát közlekedésre, a karbonlábnyom csökkentésére, valamint a közösségi közlekedés és az autómentes övezetek fontosságára. Alapvetése, hogy a helyi lakosok és a turisták egyaránt profitálnak a városi infrastruktúra és a létesítmények fejlesztéséből. Ebbe a körbe tartoznak például a biztonságos és vonzó gyalogos útvonalak, a gépjárművektől elkülönített és megfelelően kitáblázott kerékpáros sávok, valamint a közösségi közlekedés látogatói igényekhez igazítása (legnépszerűbb turisztikai attrakciók, kiemelt időszakok). A közlekedés mellett a köztisztaság biztosítása, valamint a keletkezett hulladék kezelése is kiemelt figyelmet igényel a túlturizmus problémájával küzdő városok esetében. Számos jó kezdeményezés, jó gyakorlat létezik, úgymint a szelektív hulladékgyűjtés, az egyszer használatos műanyagok mellőzése, az ivóvíz biztosítása vagy a visszaváltható poharak rendszere.

A turizmus által generált, a környezetre irányuló hatások feltárása és nyomon követése (monitoringtevékenység, adatelemzés, adatalapú döntések prioritása) a jövőbeni intézkedések kidolgozásának alapja lehet. Ezek összességében megfelelő kiindulási alapot jelenthetnek a környezetbiztonsággal összefüggő negatív hatások csökkentéséhez, minimalizálásához és a fenntartható(bb) városi desztinációk kialakításához.

Irodalomjegyzék

- Australian Academy of Science (2021) The risks to Australia of a 3 °C warmer world. <https://www.science.org.au/files/userfiles/support/reports-and-plans/2021/risks-australia-three-deg-warmer-world-report.pdf> [Letöltve: 2024. 01. 31.]
- Bándi Gy. (2021) Környezetbiztonság – jövő nemzedékek védelme – elővigyázatosság (Environmental security – protection of future generations – precaution). *Scientia et Securitas*, Vol. 2. No. 3. pp. 342–349. <https://doi.org/10.1556/112.2021.00049>
- Berzsenyi D. (2013) Környezetbiztonság. *Nemzet és Biztonság*, No. 3–4. pp. 22–35. <https://www.catalannews.com/in-depth/item/cruise-industry-in-catalonia-vital-economic-benefit-or-harmful-social-nuisance> [Letöltve: 2024. 01. 21.]
- Csapody B. (2022) Magyarország a Dubaji Világkiállításon. In: Jászberényi M., Boros K. & Miskolczi M. (szerk.) *Vonzóerőfejlesztés a kulturális és aktív turizmusban*. Budapest, Akadémiai Kiadó. <https://doi.org/10.1556/9789634548041>
- De Groote, P. (2005) A multidisciplinary analysis of world fairs (expos) and their effects. *Tourism Review*, Vol. 60. No. 1. pp. 12–19.
- Dömötör T. (2022) A települési zöldinfrastruktúra biztonsági kérdései (Security issues of urban green infrastructure). *Scientia et Securitas*, Vol. 3. No. 2. pp. 126–134. <https://doi.org/10.1556/112.2022.00101>
- Euromonitor (2023) The top 20 cities in Euromonitor's Top 100 City Destinations Index 2023. <https://www.euromonitor.com/press/press-releases/dec-2023/euromonitor-internationals-report-reveals-worlds-top-100-city-destinations-for-2023>
- Euronews (2022) Barcelona imposes new cruise tax on tourists to combat emissions from 'monster ships'. <https://www.euronews.com/travel/2022/06/07/barcelona-imposes-new-cruise-tax-on-tourists-to-combat-emissions-from-monster-ships> [Letöltve: 2024. 01. 30.]
- Expo 2020 Dubai. What we achieved together. <https://www.expo2020dubai.com> [Letöltve: 2024. 01. 31.]
- Formádi K., Ernszt I. & Lőrincz K. (2022) Fenntartható(bb) fesztiválok a pandémia idején – A balatoni fesztiválszervezők kihívásai és tapasztalatai. *Marketing & Menedzsment*, Vol. 56. No. 1. pp. 81–92. <https://doi.org/10.15170/MM.2021.56.01.07>
- Földvári G., Garamszegi L. Z. & Szathmáry E. (2021) Változó éghajlat, változó környezet, változó kórokozók. Meddig tart a járványok kora? (Changing climate, changing environment, changing pathogens. How long will the era of pandemics last?). *Scientia et Securitas*, Vol. 2. No. 1. pp. 114–122. <https://doi.org/10.1556/112.2021.00018>
- Fraser, A., Anjum, G., Bukachi, V., Eltinay, N. & Kraudie, A. (2020) Urbanisation and climate security: Towards integrated approaches for cities. https://oro.open.ac.uk/84032/1/PB_Urbanisation_Climate_Security_4eproof.pdf
- Ganzaroli, A., De Noni, I. & van Baalen, P. (2017) Vicious advice: Analyzing the impact of TripAdvisor on the quality of restaurants as part of the cultural heritage of Venice. *Tourism Management*, Vol. 61. pp. 501–510. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2017.03.019>
- González, A. T. (2018) Venice: The problem of overtourism and the impact of cruises. *Journal of Regional Research*, Vol. 42. pp. 35–51.
- Goodwin, H. (2019) Barcelona – Crowding out the locals: A model for tourism management? In: Dodds, R. & Butler, R. W. (eds) *Overtourism: Issues, realities and solutions*. Berlin–Boston, De Gruyter. pp. 125–138. <https://doi.org/10.1515/9783110607369>
- Gretzel, U. (2019) The role of social media in creating and addressing overtourism. In: Dodds, R. & Butler, R. W. (eds) *Overtourism: Issues, realities and solutions*. Berlin–Boston, De Gruyter. pp. 62–75. <https://doi.org/10.1515/9783110607369>
- Houdart, S. (2021) A city without citizens: The 2010 Shanghai World Expo as a temporary city. *City, Culture and Society*, Vol. 3. No. 2. pp. 127–134.
- Jancsik A., Michalkó G. & Csernyik M. (2018) Megosztás megosztottság nélkül – Az Airbnb és a budapesti szálláshelypiac átalakulása. *Közgazdasági Szemle*, Vol. 65. No. 3. pp. 259–286.
- Jászberényi M., Boros K. & Miskolczi M. szerk. (2022) *Vonzóerőfejlesztés a kulturális és aktív turizmusban*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- Kiss K., Molnár-Csomós I. & Kincses F. (2021) Buli van? – Mitől lehet vonzó Budapest VII. kerülete a hazai fogyasztók számára? *Turizmus Bulletin*, Vol. 21. No. 4. pp. 43–51. <https://unipub.lib.uni-corvinus.hu/7128/1/TB2021-04VI.pdf>
- Koens, K., Postma, A. & Papp, B. (2018) Is Overtourism Overused? Understanding the Impact of Tourism in a City Context. *Sustainability*, Vol. 10. No. 12, 4384. <https://doi.org/10.3390/su10124384>
- Lakatos M., Bihari Z., Izsák B. & Szentes O. (2021) Globális és hazai éghajlati trendek, szélsőségek változása: 2020-as helyzetkép (Global trends and climate change in Hungary in 2020). *Scientia et Securitas*, Vol. 2. No. 2. pp. 164–171. <https://doi.org/10.1556/112.2021.00037>
- Lorincz, K., Formadi, K. & Ernszt, I. (2023) Towards a More Resilient Festival Industry: An Analysis of the Adoption of Risk Management Models for Sustainability. *Risks*, Vol. 11. No. 2. p. 45. <https://doi.org/10.3390/risks11020045>
- Lőrincz K. & Markovits A. (2022) Együttműködések és hálózatok a Veszprém–Balaton 2023 Európa Kulturális Fővárosa programban. In: Rátz T., Michalkó G. & Zsarnóczky M. (szerk.) *Együttműködés, partnerség, hálózatok a turizmusban. Székesfehérvár–Budapest, Kodolányi János Egyetem – Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézet – Magyar Földrajzi Társaság*. pp. 32–47.
- Lőrincz K., Mátyás Sz. & Keller K. (2023) A biztonság, bizalom, felelősség kihívásai az urbanus térben. In: Michalkó G., Németh J. & Birkner Z. (szerk.) *A biztonság szerepe a turisztikai termékfejlesztésben és -menedzsmentben*. Budapest, Bay Zoltán Alkalmazott Kutatási Közhasznú Nonprofit Kft. pp. 101–116.
- Lőrincz K. & Michalkó G. (2011) A városi turizmus. In: Michalkó G. (szerk.) *Turisztikai terméktervezés és fejlesztés*. Elektronikus kiadvány. Pécs, Pécsi Tudományegyetem. <http://www.eturizmus.pte.hu/szakmai-anyagok/Turisztikai%20term%C3%A9ktervez%C3%A9s%20fejleszt%C3%A9s/book.html> [Letöltve: 2022. 03. 02.]
- Ludvigsen, J. A. L., Rockwood, J. & Parnell, D. (2022) The sport mega-events of the 2020s: Governance, impacts and controversies. *Sport and Society*, Vol. 25. No. 2. pp. 705–711. <https://doi.org/10.1080/17430437.2022.2026086>
- Mansfeld, Y. & Pizam, A. (2006) Tourism Security and Safety: From Theory to Practice. In: Mansfeld, Y. & Pizam, A. (eds) *Tourism, Safety and Security*. Burlington MA, Elsevier. pp. 139–141.
- Michalkó G. (2020) A biztonság szerepe a turizmus rendszerében. In: Michalkó G., Németh J. & Ritecz Gy. (szerk.) *Turizmusbiztonság*. Budapest, Dialóg Campus. pp. 125–148.
- Michalkó G., Németh J. & Ritecz Gy. szerk. (2020) *Turizmusbiztonság*. Budapest, Dialóg Campus.
- Milano, C. (2017) Turiszmofobia: cuando el turismo entra en la agenda de los movimientos sociales. *Marea Urbana*, No. 1. pp. 5–8.
- Molnár G. (2017) *Protokoll az üzleti életben*. Budapest, Akadémiai Kiadó. <https://doi.org/10.1556/9789634541448>
- Németh K. (2020) Klímaváltozással összefüggő biztonsági problémák a turizmusban. In: Michalkó G., Németh J. & Ritecz Gy. (szerk.) *Turizmusbiztonság*. Budapest, Dialóg Campus. pp. 87–102.
- Nolan, E. & Séraphin, H. (2019) Venice: Capacity and tourism. In: Dodds, R. & Butler, R. W. (eds) *Overtourism: Issues, realities and solutions*. Berlin–Boston, De Gruyter. pp. 139–151. <https://doi.org/10.1515/9783110607369>
- Olympic Games Impact Study – London 2012 Post-Games Report (2015) <http://www.britcrowd.com/2016/08/21/london-olympic-games-2012-what-happened-to-the-venues>

- Pinke-Sziva I., Smith M. K. & Berezvai Zs. (2022) Budapest újrapozicionálási lehetőségei a túlturizmus és a Covid-19 pandémia után, a fenntartható irányokért az „Éld át Budapestet” kutatás tükrében. In: Ásványi K. (szerk.) Fenntarthatóság a turizmusban. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- Pinke-Sziva, I., Smith, M. K., Olt, G. & Berezvai, Z. (2019) Overtourism and the night-time economy: A case study of Budapest. *International Journal of Tourism Cities*, Vol. 5. No. 1. pp. 1–16.
- Pollution and damage from ‘floating cities’ are creating conflict. <https://www.transportenvironment.org/discover/pollution-and-damage-floating-cities-are-creating-conflict> [Letöltve: 2024. 01. 29.]
- Remenyik, B., Barcza, A., Csapó, J., Szabó, B., Fodor, Gy. & Dávid, L. (2021) Overtourism in Budapest: Analysis of Spatial Processes and Suggested Solutions. *Regional Statistics*, Vol. 11. No. 3. pp. 179–197. <https://doi.org/10.15196/RS110303>
- Rico, A., Martínez-Blanco, J., Montlleó, M., Rodríguez, G., Tavares, N., Arias, A. & Oliver-Solà, J. (2019) Carbon Footprint of Tourism in Barcelona. *Tourism Management*, Vol. 70. pp. 451–504. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.09.012>
- Ritecz Gy. & Suhajda A. (2022) Turizmus 3.5 vagy inkább Turizmus 4.0? In: Jakab B., Mezőfi N., Németh K. & Péter E. (szerk.) VI. Turizmus és biztonság nemzetközi tudományos konferencia. Tanulmánykötet. Nagykanizsa, Pannon Egyetem Körforgásos Gazdaság Egyetemi Központ. pp. 107–118.
- Safe Cities Index (2021) <https://safecities.economist.com/safe-cities-2021-whitepaper> [Letöltve: 2022. 03. 16.]
- Shaping Vienna – Visitor Economy Strategy (2025) <https://shaping.vienna.info> [Letöltve: 2024. 01. 26.]
- Smith, M. K., Sziva, I. P. & Olt, G. (2019) Overtourism and Resident Resistance in Budapest. *Tourism Planning & Development*, Vol. 16. No. 4. pp. 376–392. <https://doi.org/10.1080/21568316.2019.1595705>
- Stefânica, M. & Butnaru, G. I. (2015) Research on Tourists’ Perception of the Relationship between Tourism and Environment. *Procedia Economics and Finance*, Vol. 20. pp. 595–600.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (2023) Annual Report 2023. Trade: Unlocking sustainable strategies for people, planet and prosperity. <https://unctad.org/publication/annual-report-2023> [Letöltve: 2024. 02. 15.]
- Vij, M., Upadhyay, A., Vij, A. & Kumar, M (2019) Exploring Residents’ Perceptions of Mega Event Dubai Expo 2020: A Pre-Event Perspective. *Sustainability*, Vol. 11. No. 5, 1322. <https://doi.org/10.3390/su11051322>
- World Tourism Organization; Centre of Expertise Leisure, Tourism & Hospitality; NHTV Breda University of Applied Sciences; and NHL Stenden University of Applied Sciences (2018) ‘Overtourism’? – Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions. Executive Summary. Madrid, UNWTO. www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284420070 [Letöltve: 2024. 01. 19.]
- World Tourism Organization & World Tourism Cities Federation (2018) UNWTO–WTCF City Tourism Performance Research. UNWTO, Madrid. <https://doi.org/10.18111/9789284419616>
- World Wildlife Fund Report (2019) Stop the Flood of Plastic – How Mediterranean Countries Can Save their Sea? https://issuu.com/ecoricerche/docs/wwf_stop_the_flood_of_plastic_report2019 [Letöltve: 2024. 02. 12.]
- Zou, Y. & Yu, Q (2022) Sense of safety toward tourism destinations: A social constructivist perspective. *Journal of Destination Marketing & Management*, Vol. 24. 100708. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2022.100708>

A cikk a Creative Commons Attribution 4.0 International License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>) feltételei szerint publikált Open Access közlemény, melynek szellemében a cikk bármilyen médiumban szabadon felhasználható, megosztható és újraközölhető, feltéve, hogy az eredeti szerző és a közlés helye, illetve a CC License linkje és az esetlegesen végrehajtott módosítások feltüntetésre kerülnek. (SID_1)