

Országos Tudományos Diákköri Konferencia

2013. április 18-20.

Budapest turizmus marketingjének öko-szemléletű
újradefiniálási lehetőségei

The opportunities for redefinition of the Budapest city marketing: the eco-
friendly approach

Készítette: Józsa Judit,
OTDK Közgazdaságtudományi Szekció

2012. október 24.

Tartalom

Bevezetés	3
1. Fenntartható turizmus	5
1.1. A fenntartható turizmusra való törekvések	6
1.1.1. A fenntartható turizmusra való törekvések nemzetközi viszonylatban	9
1.1.2. Az UNWTO tevékenysége a fenntartható turizmusért	11
1.1.3. Az Európai Unió tevékenysége a fenntartható turizmusért	12
1.1.4. Magyarország törekvései a fenntartható turizmusért	13
2. Budapest törekvései a fenntartható turizmusért	18
2.1. Budapest Városfejlesztési Konceptiója	18
2.1.1. Budapest Városfejlesztési Konceptiójának öko-szemléletű megközelítése a turizmuson keresztül	20
2.2. Budapest Főváros Környezeti Program Konceptiója.	28
3. Budapest turizmus marketingjének öko-szemléletű megközelítése best practice példákon keresztül	30
3.1. Öko-megoldásokra való igény a turizmusban	30
3.2. Budapest erőforrásai és lehetőségei, turizmusmarketingjének öko-szemléletű újradefiniálásához	32
3.2.1. Megújuló energiaforrások hasznosítása	33
3.2.2. Zöldülő megoldások	35
3.2.3. Környezetbarát közlekedés	37
3.2.4. Egyéb turisztikailag hasznosítható eco-megoldások	44
3.2.5. Szeretem Budapestet Mozgalom	47
3.2.6. Zöld éttermek	49
3.2.7. Zöld szállodák	51
Összegzés	54
Felhasznált irodalom	55

Bevezetés

A XXI. században, a gazdaság rohamos fejlődésének egyik következménye a környezetre gyakorolt negatív hatások megsokszorozódása, amelyekre egyre nagyobb hangsúly helyeződik az utóbbi évtizedekben. Úgy gondolom fontos felismerni a helyzet komolyságát, hiszen saját életterünket veszélyeztetjük, valamint a jelen és jövő generációinak erőforrásait kockáztatjuk, ha nem törekszünk a környezet megóvására. A folyamatos igénybevétel a környezet elhasználódását eredményezi, ami az erőforrások kimerüléséhez vezet. Az erőforrások azonban alappilléreit képezik egyes gazdasági ágazatoknak, így azok pusztulása magával vonza ezen ágazatok hanyatlását, így a turizmus tér nyerését is akadályozza. Szem előtt kell tartani, hogy a természeti erőforrások szűkössége miatt korlátozódik a jelen és jövő társadalmának és gazdaságának fejlődése. Ezért létfontosságú a beruházások azon összessége, amelyek mellett, hogy megőrzik a természeti erőforrásokat, hozzájárulnak a gazdaság és a társadalom egyidejű fejlesztéséhez. Ennek mikéntjére adnak alternatív megoldásokat dolgozatomban, amelyek az öko-szemléletű megközelítést helyezik előtérbe, mind a már meglévő erőforrások átstrukturálásában, mind a lehetőségek kihasználásában.

Mindezzel párhuzamosan elő kell segíteni a turisztikai szektor erősödését, hiszen a természeti erőforrások korszerű kihasználásával létrehozható turisztikai termékek halmaza, a turisztikai kínálat megalkotását teszik lehetővé. A kínálat minőségbeli megjelenése a kínált turisztikai termékeken keresztül mutatkozik meg, ezek milyensége befolyásolja a turistákat, hogy mely turisztikai desztinációt válasszák utazásuk céljaként. A turisztikai termék magába foglalja mindazon szolgáltatások egészét, amelyek a turisták szükségleteit elégítik ki. A turizm product kifejezés nemzetközi szintre kerülése, Philip Kotler képviselte marketing irányzat angolszász fogalmi rendszeréből, Stephen Smith munkásságának köszönhető. Magyarországi elterjedését az Országos Középtávú Turisztikai Marketingstratégiára (1996–2000) épülő, a Magyar Turizmus Zrt., illetve jogelődje, a Magyar Turisztikai Szolgálat által évente közreadott marketingtervei tették lehetővé. Leszögezték, hogy a turisztikai termékkel való alakítás elengedhetetlen feltétele, hogy a folyamatosan változó igények kielégítésével, olyan vonzóerő kialakítását eredményezzék, amely hatására a turista közönség az adott térségbe látogat. Mindehhez különböző tartalmi elemeknek kell megfelelnie a vizsgált desztinációnak; közlekedési, szállási, étkezési, szórakozási, egészségügyi, biztonsági, banki, kommunikációs és egyéb szolgáltatások. (Michalkó et.al. 2011) Esetünkben Budapest turizmus marketingjének újradefiniálási lehetőségeinek kiaknázásával szeretnék létrehozni

egy olyan nemzetközi színvonalú turisztikai terméket, amely segítségével Budapest egy szélesebb célközönséget tudhat magáénak. A fejleszteni kívánt térség turisztikai termékösszetevőinek- vonzerő (attraction), megközelítés (access), elszállásolás (accommodation), hozzáállás (attitude)- komplexitása nélkül mindez elképzelhetetlen. Egyaránt mikro – az idegenforgalmi vállalkozás szolgáltatásaiban-, illetve makroszinten – magát a turisztikai desztinációt tekintve kell egy olyan optimális megoldást találni, amely vonzerejében kiemelkedő szerepet az öko-szemlélet kap. (Michalkó et.al. 2011)

A tisztánlátáshoz, az első fejezetként megjelölt részben, a fenntarthatóság, valamint a fenntartható turizmus fogalmát ismertetem, hiszen ezen definíciók szolgálnak az alfejezetekben kifejtett törekvések alapjául, amelyeknek célja az említett negatív hatások minimalizálása, valamint az erőforrások tudatos felhasználása. A világszintű intézkedésektől kezdve, az Európai Unió tevékenységeken keresztül, Magyarországon tett innovatív lépésekig, kitérek azokra a szegmensekre, amelyek elsősorban a fenntartható turizmusra helyezik a hangsúlyt. A vizsgálat központjában azonban Budapest áll, így a második fejezetben Budapest Városfejlesztési, illetve Budapest Főváros Környezeti Program koncepciójának segítségével mutatom be a fenntartható turizmusra épülő, öko-szemléletű fejlesztéseket, amelyekkel elérhető Budapest zöld városként való nemzetközi integrálódása. A desztináció „zöld” turisztikai termékként való szerepeltetéséhez, az harmadik fejezetben, felsorakoztatom azokat a nemzetközi példákra hagyatkozó terveket, tervezeteket, illetve ötleteket, amelyek gyakorlatba való átvezetésével zöld város koncepció által, Budapest számára plusz vonzerőt generálhatunk. A megújuló energiaforrások hasznosítása, a zöldesítő megoldások, az egyéb eco-megoldások, valamint a közlekedés fejlesztése mind azt a célt szolgálja, hogy erre támaszkodva Budapest számára a „zöld marketing” megteremtésével növelhető legyen Budapest turista forgalma. Vizsgálatom módszereként egy személyes interjút választottam Dr. Almássy Kornéllal, a BKK vezérigazgatójával, hogy általa betekintést nyerhessünk Budapest kerékpáros közlekedésének fejlesztésével kapcsolatos lépésekbe, valamint választ kapjak arra, hogy az alternatív, környezetkímélő közlekedési forma gyakorlatba való átvezetésével miként változik Budapest megítélése nemzetközi viszonylatban. Mindezekon felül a már meglévő turisztikai szolgáltatások átalakítására is kitérek, mely szerint az éttermeket és szállodákat arculatváltásra ösztönözném, melynek fő keretét a zöld innovációk adnák. A pályamunkám alapvető célkitűzése Budapest zöld városként való felvonultatása nemzetközi viszonylatban, a vizsgálat pedig arra irányul, hogy a zöld kampány hatására Budapest turizmusa miként változik; mennyiben tekinthető kiugrási pontként Budapest számára a turizmusmarketing öko-szemléletű újradefiniálása.

1. Fenntartható turizmus

A vizsgálatom középpontjában, a nemzetközi szakirodalomban már régóta feszegetett téma; a turizmus környezetre, gazdaságra, társadalomra, és kultúrára gyakorolt pozitív, illetve negatív hatása, áll. A káros hatások kezelése kapcsán kialakult egy olyan nézet, amely a környezet teherbíró képességére helyezi a hangsúlyt, ezzel eredményezve a fenntartható turizmus ideológiáját. Azonban ahhoz, hogy értelmezni tudjuk a fenntartható turizmust, ismernünk kell a teherbíró képesség fogalmát, amely szerint egy terület teherbíró képességét az határozza meg, hogy milyen mértékű turizmust tud elviselni, annak károsodása nélkül. A Turizmus Világszervezete (World Tourism Organisation- WTO) általános megfogalmazása szerint „az a maximális látogatószám, amely egyidőben megjelent egy fogadóterületen, anélkül, hogy az a fizikai, gazdasági és szocio-kulturális környezet romlását, valamint a látogatók elégedettségének elfogadhatatlan mértékű csökkenését okozná.” (Dávid- Csorbán- Kovács- Vasa 2012a) Az „elfogadhatatlan” jelző szubjektivitásából adódó mérési nehézségek miatt azonban nehezen behatárolható, hogy mennyit bír környezetünk, ezért szükségszerű, hogy a fejlesztések kapcsán már a kezdetektől fogva számoljunk a környezeti, gazdasági és társadalmi hatásokkal. A fogadó terület sajátosságait figyelembe véve kell kiépíteni a turizmus azon formáját, mely tekintettel van a helyi erőforrások épségére, az ökoszisztéma sérülékenységre, a gazdasági szerkezet fejlettségére, a lakosságra és a kultúrára egyaránt. Ehhez szolgál eszközül a fenntartható turizmus, amely kifejezés magában foglalja a fenntartható turizmusfejlődés, és a fenntartható turizmusfejlesztés fogalmát is, azonban e kettő különböző kontextusban használatos. Előbbi egy spontán, nem tervezett folyamatot, utóbbi egy tudatos, tervezett változtatást határoz meg; dolgozatomban elsősorban a turizmusfejlesztésre irányul, hiszen az általam kínált alternatív megoldások tudatos fejlesztéseket feltételeznek.

A fenntartható turizmusra való igény növekedését bizonyítja az a tény is, hogy egyre szélesebb azon turizmus típusok skálája, melyek alapvető kritériumát a környezet védelme képezi. Leginkább a felelős turizmus írja le azon tényezők összességét, melyek alapját adják a fenntarthatóságnak, hiszen célja a negatív gazdasági, környezeti, társadalmi hatások minimalizálása, a fogadóközösségek jólétének növelése, a helyi közösség számára gazdasági előnyök kínálása, a turisták számára élvezetesebb élmények nyújtása, a helyiekkel való kapcsolat kialakításának köszönhetően, valamint a turisták és vendéglátók közötti tisztelet hangsúlyozása, az érintettek teljes felelősségével. A további turizmustípusok csupán egyes

részeket kiemelve próbálnak a környezettel összhangban kialakítani kínálatot, viszont mindezen részegységeket összegyűjtve összeállítható egy adott terület azon jellemvonásai, amelyek egy újfajta turizmus marketingre adnak lehetőséget. Az alternatív turizmushoz tartozó kulturális, örökség-, kerékpáros-, és ökoturizmus mind a desztináció természeti, kulturális, gazdasági környezetét helyezik előtérbe, így egyensúlyt teremtve a turizmus és környezet kölcsönhatásában. A zöld turizmus a természeti értékek fontosságát, azok megismerését kívánja kiemelni, míg a szelíd turizmus elősegíti a lakosság és a turisták közötti kapcsolatteremtést, a táj kímélésének figyelembevételével. Az ökoturizmus pedig a természeti és kulturális erőforrások, és attrakciók védelmén túl aktívan hozzájárul a kulturális örökség védelméhez a helyi közösség bevonásával együtt. (Dávid- Csorbán- Kovács- Vasa 2012b)

Mindegyik megközelítésben a gyakorlati kivitelezéshez a turizmus szereplőinek felelős magatartása, elsősorban a turisztikai vállalkozások szerepvállalása nélkülözhetetlen, amelyhez társul a kormány turisztikai szervezeteket támogató viselkedése, amely jelentősen elősegítheti, vagy annak hiánya, visszavetheti a fenntartható turisztikai fejlődést.

1.1. A fenntartható turizmusra való törekvések

A fenntartható turizmus megjelenésével a vállalatok rákényszerültek, hogy tevékenységüket a fenntarthatóság szellemében folytassák, ennek oka a turisták igényeihez való alkalmazkodáson túl, a versenytársak nyomása. Továbbá, mivel a turizmus központilag nem szigorúan szabályozott terület, a vállalatoknak maguknak kell kialakítaniuk egy önszabályozó rendszert, amelynek alapját a fenntarthatóság ismérvei adják. Ugyanakkor erősen ösztönzőleg hat, hogy a turisták körében növekvő tendencia mutatkozik a környezetbarát desztinációk kínálata iránt. Az innovatív módszerek, például az ökocímke megjelenésével, a fogyasztók számára könnyen felismerhető válik, azon termékek, illetve szolgáltatások, amelyeknél kiemelt figyelmet fordítanak a környezeti, társadalmi, kulturális, és gazdasági fenntarthatóság követelményeire. Az ökocímke lehetőséget nyújt a megkülönböztetésre, valamint hozzásegíti a vállalatokat pozitív imázsuk kialakításához, amely kiegészülve egy erős marketingpolitikával, ezzel elősegítve a köztudatban való elterjedésüket, jelentős versenyelőnyhöz juttatja az adott vállalatot. (Dávid- Csorbán- Kovács- Vasa 2012c)

A folyamat következtében motiválttá válnak más vállalkozások is, hogy szolgáltatásaikban szintén megjelenjenek a fenntartható turizmust szolgáló eszközök, amely hosszútávon a turizmus fenntarthatóságát eredményezi. A vállalatok rövidtávú nyereségérdekeltsége viszont ellentétben áll a környezetvédelem hosszútávú törekvéseivel, valamint egyes kis vállalkozások tőkeszűkösségük miatt, nem tekintik elsődleges feladatuknak a

környezettudatos üzleti stratégia kiépítését. (Odor 2008) Ebből következően szükséges egy külső tényező, nevezetesen a kormány, hogy koordinálja a fenntarthatósági turizmusfejlesztést. „A kormányzat szerepvállalását továbbá az is indokolja, hogy hatáskörükbe tartozik számos olyan feladat, amely közvetve vagy közvetlenül hatással van a turizmusfenntarthatóságára, így például a környezeti és egyéb szabályozás, a földhasználat formáinak eldöntése, a tervezés és stratégiakészítés, az infrastruktúra fejlesztése stb. Mindemellett a kormányzatoknak egyedülálló lehetőségei vannak a turizmus befolyásolására, többek között az oktatás, a marketing, az információszolgáltatás, a különböző témájú tanácsadás, vagy például a magán- és az állami szektor együttműködésének ösztönzése révén.” (Hall- Page 1999) Az állami- és magán szektor együttműködését helyi szinten a turisztikai szereplők között kell érvényesíteni, eszerint ki kell terjednie a koordinálásnak a marketingre, a turisztikai termékfejlesztésre, és beruházás-ösztönzésre, a fenntarthatóság elveinek figyelembevételével. A dolgozatom alapvető hipotézisét is ez a feltevés adja, hiszen Budapest nemzetközi színvonalba történő integrálódásához, egy olyan turisztikai terméket kell létrehozni, melyben a beruházások célja, a fenntarthatóság eszközeivel, egy öko-arculat kialakítása, amely egyben Budapest turizmus marketingjének újradefiniálási lehetőségét is jelenti.

A gyakorlati példák bemutatásához előbb látnunk kell, hogy melyek azok a fenntartható turizmussal kapcsolatos elméleti célok, amelyekre törekednie kell a konkrét intézkedések meghozatalakor a kormányzatoknak. A WTO 2005-ben a következő 12 pontban foglalta össze mindezeket;

1. Gazdasági életképesség, mely a turisztikai desztinációk és a vállalkozások életképességét, versenyképességét hivatott előteremteni.
2. Helyi prosperitás, mely szerint a turizmusnak a fogadóközösség jólétéhez kell hozzájárulnia, a turistaköltés helyben kell realizálnia.
3. Foglalkoztatás minősége, tehát a munkalehetőségek számbeli és minőségbeli megerősítése, amely a bérszínvonalban, a munkafeltételek javulásában és a diszkriminációban kell érvényességre jutnia.
4. Társadalmi egyenlőség, amely a turizmusból származó profit egyenlő elosztását hangsúlyozza.
5. Látogatói elégedettség; a látogatók igényeinek olyan módú kielégítése, amellyel az élményt maximalizálják.
6. Helyi ellenőrzés, amely a befogadó közösség részvételét biztosítja a turizmus fejlesztése során.

7. Közösségi jólét, amely a befogadó közeg életminőségbeli javulására, annak fenntartására irányul.
8. Kulturális gazdaság, ami alatt értendő a helyi közösség történelmi örökségének, kultúrájának, hagyományainak, jellegzetességeinek tiszteletben tartása.
9. Fizikai integritás, amely szerint a turizmusnak törekednie kell a város környezetének fizikai és vizuális képének megőrzésére, annak javítására.
10. Biológiai diverzitás, ahol a természetkárosítás minimalizálása a cél.
11. Erőforrás hatékonyság; amely a szűkös, illetve a nem megújuló erőforrások ésszerű használatára ösztönöz, mind a turisztikai létesítmények, mind a szolgáltatások működtetése és fejlesztése esetén.
12. Környezeti tisztaság, amely a turizmus következtében létrejövő levegő-, víz-, talajszennyezést, hulladéktermelést kívánja redukálni.

A kitűzött célok megvalósításán túl, a kormányzatok feladata közé sorolható mindezekon felül, a folyamatos kapcsolattartás más hazai-, illetve nemzetközi turisztikai ipar érintettjeivel, mint például a közlekedési ágazatokkal, a civil társadalommal, a nem kormányzati szervekkel, az egyetemekkel és oktatási intézményekkel, a szakszervezetekkel, illetve turisták csoportjaival. (WTO 2005) Ösztönzőleg hat továbbá, a kormány e tevékenységének politikai keretbe való fektetése, valamint a vállalkozások fenntarthatóságot elősegítő törekvéseinek pénzügyi finanszírozása.

A fenntartható turizmusfejlesztést megvalósító intézkedések első lépése a turisztikai desztináció menedzsment szervezetek (TDM rendszerek) kiépítése, hiszen alapvető tevékenységük közé sorolható mindazon feladatok összessége, melyek a fenntarthatóság forrását adják, nevezetesen; a turisztikai termékfejlesztés, a marketing, az információszolgáltatás, a kutatás. Mindezt kiegészítve, a fenntarthatóság szellemében, az emberi erőforrás fejlesztésével, a stratégia menedzsmenttel, a minőségbiztosítással, és monitoringgal, fokozott figyelmet fordítva a kultúra és természet hasznosítására, adott turisztikai termék fenntarthatóság szerinti alapköveit fektethetjük le. (Lengyel, 2008) A leírtakból világossá válik, hogy széleskörű előismeret és informáltság, precíz tervezés, folyamatosan ellenőrzött végrehajtás és értékelés szükséges, a fenntarthatóság feltételeinek megfelelően, egy turisztikai termék létrehozásához, amely egyaránt jelenthet turisztikai vállalkozást, és turisztikai desztinációt is. A kormányzat feladata, hogy a turizmus érintettjeit tevékenységükben ebbe az irányba orientálja, amelyhez eszközül szolgál a törvénykezéssel, szabályozással, engedélyezéssel, különböző gazdasági módszerekkel; adókkal és díjak, pénzügyi

ösztönzők és engedményezések. Az adók, esetlegesen büntetések elsősorban a fenntarthatósággal ellentétes tevékenység vonzataként jelennek meg, amelyeket a későbbiekben célszerű, a turizmus negatív hatásainak csökkentésére hasznosítani. Mindezekhez társulnak önkéntes eszközök is, melyek lehetnek irányelvek, viselkedési kódexek, jelentések, tanúsítványok, (például teljesítményre, teljesítésre utaló tanúsítvány), hozzájárulások (turisztikai vállalkozások, vagy esetleg turisták anyagi hozzájárulása) a fogadóterület természeti környezetének megóvásához, valamint a lakosság jólétéhez. Ezen felül felsorakozik a gazdaság számos szegmense, melyek főként központilag összpontosított irányítással járulhatnak hozzá a fenntartható turizmus fejlődéséhez, ilyen az infrastruktúra, az oktatás, valamint marketing és információ-szolgáltatás. A turizmus fenntartható fejlesztéséhez vezető út hosszúságát mutatja az a tény is, hogy már az infrastruktúra területén is több, a turizmushoz elengedhetetlen szolgáltatás kialakítása nagy volumenű feladat, hiszen magába foglalja a közlekedés, víz- és energiaszolgáltatás, hulladékkezelés, csatornaellátottság, telekommunikáció területét. (Dávid- Csorbán- Kovács- Vasa 2012d)

1.1.1. *A fenntartható turizmusra való törekvések nemzetközi viszonylatban*

A fenntarthatóság világszintű kérdéskörre nőtte ki magát, így nem meglepő, hogy már az 1992-es, Rio de Janeiroban megrendezésre kerülő, ENSZ csúcstalálkozón foglalkoztak a problémával. A konferencia végkifejleteként, az Agenda 21 jegyzőkönyvét 182 kormányzat képviselője fogadta el aláírásával, amellyel elismerték, hogy törekvéseiket a Föld fenntartható jövőért program keretein belül érvényesítik. Az ENSZ által kiadott dokumentumra alapozva 1995-ben a WTO (World Tourism Organisation), a WTTC (World Travel and Tourism Council) és a Föld Tanácsa (The Earth Council) adta ki az „Agenda 21 a turisztikai iparban” című cselekvési tervzetét, amely magába foglalja az eredeti Agenda 21 rezüméjét, valamint ismerteti a turisztikai ipar jövőbeli szerepét. Mindemellett kulcsfontosságú elemként határozza meg a kormányzat és az iparág közötti együttműködést, továbbá előtérbe helyezi a turizmus pozitív hatásainak erősítését, amely, az ökoturizmuson túlmutatva, kiterjed a turisztikai ipar egészére. A programban szereplő területek egyaránt érintik a köz- és magán szférát. (Szalók 2010) A turizmus környezetre gyakorolt hatása a fenntarthatóság globalizációját eredményezte, hiszen a felelősségteljes turizmus megjelenésével, a fenntarthatóság hármasszögét –gazdaság, társadalom, környezet (triple bottom line)-helyezték a turisztikai tevékenységek kiindulópontjába.

A fenntartható turizmus felé vezető út kulcsfontosságú momentuma a Turizmus Globális Etikai Kódexének létrejötte, amelyben a Turisztikai Világszervezet (WTO) tagjai, a világ turisztikai iparágának képviselői, az államok, a tartományok, a vállalatok, az intézmények és a testületek küldöttei 1999. október 1-jén Chilében, Santiagóban újra megerősítették a Turisztikai Világszervezet Alapokmányának 3. Cikkelyében kitűzött célokat. A dokumentum alapjául szintén az Agenda 21 szolgált, kiegészítve mindazon elvek összességével, amelyek célja a turizmus oly módú fejlődése, mely kedvez a piacgazdaságnak, magánvállalkozásoknak, és a szabad kereskedelemnek, biztosítja a társadalom jólétét a felelős és fenntartható turizmus szellemében, meggyőződve arról, hogy összhangban van mind a gazdaság és az ökológia, mind a fejlődés és a környezetvédelem, nyitottságot tartva a nemzetközi kereskedelem felé. Továbbá, a Turisztikai Világszervezet 1997. évi Közgyűlésén (Isztambul) hozott 364(XII) sz. határozatában kitűzött követelményei szerint, kiegyensúlyozott viszonyt kell ápolni a fogadó- és küldő országok, valamint azok turisztikai szektora között. A Kódex végleges tartalmának kialakításához számos dokumentum szolgált forrásul, mint a 1997. évi Manilai Nyilatkozatok, az 1985-ben Szófiában elfogadott turisztikai alaptörvény, majd az 1991. június 24-28 között, Ottawában megrendezett nemzetközi konferencián és az Egyesült Nemzetek Statisztikai Bizottságának 27. ülésén, 1993-ban tett javaslatok. Utóbbiakban definiálták a turizmusban felmerülő fogalmakat, megerősítették a turizmushoz való jogot, a turisztikai mozgás szabadságát, kifejezték a fenntarthatóságra és a felelősségteljes turizmusra való törekvésüket. Az elveket az alábbi 10 cikkelyben fogalmazták meg:

1. A turizmus szerepe a népek és társadalmak közötti kölcsönös megértésben és tiszteletben
2. A turizmus, mint az egyéni és kollektív kiteljesedés eszköze
3. Turizmus: a fenntartható fejlődés tényezője
4. Turizmus: az emberiség kulturális örökségének felhasználója és megőrzője
5. Turizmus: a fogadó ország és a helyi közösség számára kedvező tevékenység
6. A turizmus fejlődésében érintettek kötelezettségei
7. A turizmushoz való jog
8. A turisták áramlásának szabadsága
9. A turisztikai iparágban dolgozók és az ott működő vállalkozások jogai
10. A Turizmus Globális Etikai Kódexének végrehajtása (Turizmus Bulletin 1999)

1.1.2. *Az UNWTO tevékenysége a fenntartható turizmusért*

Az UNWTO által megszervezésre kerülő konferenciasorozat jól szemlélteti, hogy egyre nagyobb az igény a globális szintű fenntarthatóság iránt. A 2012. szeptember 13-án és 14-én megrendezésre került konferencia; International Conference on Tourism, Climate Change and Sustainability, bemutatta a szervezet azon koncepcióit, melyek a klímaváltozás okán, a fenntartható turizmusfejlesztés vezérfonalát jelölik ki. A résztvevők számára, a vezető kutatási szervezetek prezentációja által, lehetőség nyílt az irányelvek megismerésére, valamint a nemzetközi törekvéseket elősegítő kapcsolatok kiépítésére. A felszólalók között, az alapeszme egyik megálmodója, a Turisztikai Világszervezet igazgatója, Mr. Luigi Cabrini is szerepelt. (UNWTO 2012a)

A turisztikai indíttatású rendezvények között kiemelkedő fontosságú továbbá, a 2012. szeptember 27-én, Maspalomasban, Spanyolországban tartott Turisztikai Világnap (World Tourism Day 2012), ahol a gazdaság legnagyobb szektorának, a turizmusnak, a Föld megóvása érdekében tett lépéseibe ad betekintést. Hangsúlyozza az energia hatékony felhasználását, az újrahasznosítható energiák kiaknázását, a technológiák korszerűsítését, a turisztikai stakeholderek; a kormányzatok, vállalkozások és maga a turizmus együttműködését, a társadalmi, gazdasági és környezeti fenntarthatóság megteremtéséhez. (UNWTO 2012b)

A Turisztikai Világnap (WTD) kampányának kezdeményezésére, az UNWTO titkára, Taleb Rifai, felhívta a turisztikai szektor érintettjeinek figyelmét, hogy elengedhetetlen az energiafelhasználás innovatív módszereinek kiépítése a fenntarthatósághoz. Hiszen a kezdeményezések növekvő tendenciája hozzájárul a turizmus káros hatásainak csökkentéséhez, lehetővé teszi a vállalkozások számára a munkahelyek teremtését, valamint eredményezi a szolgáltatások ökoszemléletű kialakítását. Továbbá, a modern technikák segítségével a tiszta energiák kihasználása a turizmus területén számtalan lehetőséget kínál, mint például, a repülőgépeknél, illetve tenger- és óceánjáró hajóknál a megújuló üzemanyagok használata, a szállodákban az energiatakarékos megoldások alkalmazása. A WTD kampány mindezekon felül, éves fotópályázatokat indít, valamint hamarosan „Twitter-versenyt” is hirdet a fenntarthatóság témájában, ezen felül létrehozta, a Hotel Energy Solutions részét képező, „online energy school” elnevezésű online portált, ahol a hotelek üzemeltetői számára, környezetbarát és költségkímélő projecteket mutat be. Az kezdeményezés létrejöttének előfeltételét képezi a Rio+20 konferencián (UN Conference on Sustainable Development) meghatározott 323 milliárd dolláros finanszírozási keret, amely célja a fenntarthatóság kritériumainak való megfelelés 2030-ig bezárólag. (UNWTO 2012c)

1.1.3. *Az Európai Unió tevékenysége a fenntartható turizmusért*

Az Európai Unióban a turizmus szintén jelentős mértékben hozzájárul a gazdaság fejlődéséhez, hiszen mintegy 5,5%-át alkotja az EU GDP-jének, amely országokra nézve, 2%, illet 12% között ingadozik. Ennek következtében nagy figyelem irányul a szektorra, melyet többek közt az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2006/C 110/01 „Turizmus és kultúra: A növekedés két tényezője” című közleményében véleményezte; „A turizmus fontos hajtóerőt jelent a gazdaság egyéb ágazatai, például az ipar – különösen a divathoz, a közlekedéshez, az élelmiszeriparhoz, a kereskedelemhez kapcsolódó ágazatok, valamint egyéb szolgáltatási ágazatok számára is.” (Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2006) Majd ezt követően, az Európai Bizottság 2007. október 19-én fogadta el a fenntartható és versenyképes európai idegenforgalom menetrendjéről szóló közleményt, amely szerint az Európai Unió idegenforgalmi politikájának egyik fő feladata a turizmus versenyképességének javítása a fenntarthatóság növelése által. A közlemény előzménye a 2007 februárjában publikált „Intézkedések a fenntarthatóbb európai idegenforgalomért” című jelentése. A törekvések hátterében azon tapasztalat áll, amely már globális szinten is érzékelhető, hogy a fenntarthatósággal kapcsolatos aggodalmak a turisztikai szektor minden egyes szereplőjét érintik. Tehát, azon idegenforgalmi tevékenységek válnak csupán versenyképessé, amelyek alkalmazkodnak a fenntarthatóság elveihez. Így, ahhoz, hogy Európa a világ legfrekvenciáltabb desztinációja maradjon, szem előtt kell tartania a fenntarthatóság irányelveit, minőségükben és értékükben meg kell őriznie a turisztikai attrakcióik színvonalát, változatos tájainak szépségét, kultúráinak különlegességét, hiszen e tényezők keltik fel a turisták érdeklődését. (Szalók 2010) Az Európai Unió kezdeményezésére, mindezen tapasztalat birtokában, az Európai Bizottság létrehozta az EDEN projektet, amely a kiváló turisztikai desztinációkat gyűjti össze évről évre. A program célja, hogy összegyűjtse azon desztinációkat, ezzel elősegítve a fenntartható turizmus fejlődését, amelyek törekednek a környezettel, a helyi közösségekkel, a kulturális, történelmi, és természeti értékekkel összhangban kialakítani egy turisztikai kínálatot. Horváth Gergely, a Magyar Turizmus Zrt. vezérigazgatója a következőképpen fogalmazta meg az EDEN projekt lényegét: „A magyar EDEN úti célok a fenntartható turizmus kiemelkedő példái, amelyek felejthetetlen élményt nyújtanak...” Továbbá, a projekt évente megújuló kritériumai lehetővé teszik, hogy a turisztikai értékeket képviselő desztinációk változatos repertoárjába nyerjünk betekintést. (Európai Bizottság magyarországi képviselője 2012)

Az UNWTO tevékenysége kapcsán már említett Rió+20 értekezés az Európai Unió vonatkozásában is megjelenik, hiszen az azt 2012. szeptember 5-én követő, értékelő-elemző konferencia, melyet a GLOBE EU, a CEEweb a Biológiai Sokféleségért, a Global Footprint Network, és az Európai környezetvédelmi Iroda (EEB) szervezett az Európai Parlamentben, középpontjában a fenntartható fejlődés állt. Alapproblémaként az a tény merült fel, mely szerint az utóbbi 20 év alatt nem sikerült sem az államok közötti együttműködés kialakítása, sem a gyakorlati lépések kivitelezése. Az eseményen lehetőségük nyílt, többek között az Európai Unió, az OECD, az Európai Környezetvédelmi Ügynökség, valamint civilek és egyéb szervezetek képviselői számára, hogy kinyilvánítsák véleményüket a Rio+20 konferenciát illetően. Három, a környezeti jogszabályozásban érintett EU parlamenti tag (Satu Hassi, Gerben-Jan Gerbrandy és Jo Leinen) kijelentette, hogy az előrehaladás érdekében, Európa ügyeit érintően, meg kell kétszerezni a klímaügyeket érintő kötelezettségvállalást. Az elhangzott rendelkezések következtében, néhány héttel a Rió+20 után, világosság vált, hogy az Európai Uniónak lehetősége van a fenntartható fejlődést célzó intézkedések végrehajtására, amelyet elsősorban a mezőgazdasági és kohéziós politika, illetve az adóügyi-, és a nemzetközi fejlesztések reformján keresztül érhet el. Azonban a gyakorlati kivitelezésben komoly akadályok merülnek fel, amelyek között kiemelkedő jelentőségű, hogy a gazdasági válság erősen visszaveti a környezetvédelemre tett törekvéseket. Előreláthatólag a riói célkitűzések jövőbeni megvalósítása a 2014-2020 közötti Közös Agrárpolitikában (CAP) érvényesíthető. (Hankó 2012)

1.1.4. *Magyarország törekvései a fenntartható turizmusért*

A fenntarthatóság globalizációja, és az Európai Unió nyomásának hatására Magyarországnak kötelessége a fenntartható fejlődést előtérbe helyező innovációkat kormányzati programjába beépíteni. Erre tökéletes példa az Új Széchenyi terv, hiszen pontjai között fellelhető a zöldgazdaság-fejlesztési program, amely előírja, hogy a fejlesztéseket az alternatív, úgynevezett zöld, más néven tiszta energia segítségével fenntartható módon kell létrehozni. Megfogalmazza, hogy a fenntarthatósághoz elengedhetetlen az energiatakarékosság, az energiahatékonyság, és a megújuló energiaforrások fokozott felhasználása, valamint a saját erőforrások előtérbe helyezése. Magyarország erőforrásainak előzetes vizsgálatával, azok kielemezésével, és értékelésével mutat lehetséges megoldásokat a zöldgazdaság kialakításához. Lépéseinek célja, hogy az erőforrás-hatékonyság és a fenntarthatóság elvei formálják az ország gazdaságát.

Az Új Széchenyi Terv „zöld” programja

A zöldgazdasági-modell megvalósításához kulcsfontosságú a zöld iparágak fejlesztése, a zöldipari innováció és a kutatás-fejlesztés eredményeinek gyakorlati alkalmazása, hiszen ezek alkotják a gazdaságfejlesztés előfeltételeit. Továbbá, a stratégia szükséges, hogy összhangban álljon az Európai Unió és Magyarország energia- és klímapolitikájával, hiszen így állítható elő a célok; az ellátásbiztonság, a versenyképesség, és a fenntarthatóság, harmóniája. A program tevékenységét aszerint határozta meg, hogy az Európai Unió előírásainak megfeleljen, hiszen a Megújuló Energia Útiterv előírja, hogy 2020-ra a megújuló energiaforrásoknak 20%-ot kell kitenniük, az energiahatékonyságot szintén 20%-ra kell növelni, valamint az üvegházhatású gázok kibocsátását is 20%-kal kell mérsékelni. A feltételek kielégítéséhez Magyarországnak is elő kell állnia egy úgy nevezett Nemzeti Cselekvési Tervvel. Fontos felismerni, hogy a kritériumoknak való megfelelésen túl Magyarország számára mindezen rendelkezések sorozata lehetőséget jelent a gazdaság fejlődésére, a nemzetgazdaság struktúraváltására, az átfogó termelési- és piaci reformok kiépítésére, valamint a hazai termékek piacképes fejlesztésére, munkahelyek létesítésére. Számokban kifejezve, az Európai Parlament és Tanács megújuló energia hasznosítási irányelve szerint (RED), Magyarországnak 2020-ra a megújuló energiaforrásokból előállított energia bruttó energiafogyasztásának 13%-nak kell lennie. A munkahely teremtés tekintetében 150-200 ezerre, megújuló iparágban 70 ezerre ütemezte azt a létszámot, amely hozzájárul a foglalkoztatottság növeléséhez. A zöldgazdasági fejlesztések következtében Magyarország így előteremheti mindazon innovációs megoldásokat, amely a gazdasági hozzájáruláson túl, a technológia fejlesztésével, a beruházások ösztönzésével, a környezet helyreállításával, erőforrások fenntartható használatával, a turizmus fenntarthatósági fejlődését is eredményezi. Mindezt alátámasztja, hogy hangsúlyt helyez a szociális jólét szinten tartására, és a jövő, illetve jelen generációk igényeinek kielégítésére, a természeti, társadalmi, kulturális értékeinek megőrzésével, amely a fenntarthatóság alapeszméje. Kiemeli, hogy a régiók, kistérségek és városok szerepét folyamatosan növelni kell, amelynek egyik eszköze a turizmusfejlesztés. (Új Széchenyi Terv 2011)

A zöldgazdaság hatására a turizmus érintettjei hosszú-, valamint rövidtávon a változások haszonélvezőivé válhatnak, kiegészülve a piac más szereplőivel, akik előnyökben való részesedésen túl, a program megvalósításához is hozzájárulnak, ezért létfontosságú, hogy velük együttműködve, partnerségben fejlődjön az ország. Az EU azonban nem írja elő a program kivitelezésének mikéntjét, ezt az országnak, saját erőforrásait mérlegelve kell a gyakorlatba átültetnie. Csupán kitér egyes területekre, melyek átalakításra szorulnak, ilyen

például a hulladék-, illetve környezetipar, mely sokban befolyásolja a fenntarthatóságot, és nagyban hat a turizmusra, hiszen mindezek elhanyagolásával a turizmus „táptalaja”; a környezet károsul. (Új Széchenyi Terv 2011)

Az Új Széchenyi Terv a turizmus előfeltételét jelentő közlekedést is szabályozza, a zöld közlekedés a zöldgazdaság alprogramjaként jelenik meg. Belátható, hogy a tömegközlekedésben nagymértékű hiányosságokkal küzdünk, hiszen az eszközállomány minősége igen alacsony, ami a biztonság és a kényelem rovására megy, amely erősen befolyásolja a turisták véleményét. Ezért, ennek kiküszöbölésére, az Új Széchenyi Terv célkitűzései közé vette, a mindennapi használatban életképes technológiák létrehozását, a bioüzemanyag használatát, az ezt felhasználni képes járművek elterjedését, a tömegközlekedési eszközök modernizálását. (Új Széchenyi Terv 2011) A törekvések megvalósításával növelhető lenne a lakosság egészségügyi állapota, komfortérzete, valamint ugyanilyen hatással lenne az ide érkező turistákra, amely hosszútávon pozitív befolyással van a turizmusra. Az innovatív lépések főként a nagy városokat érintik, hiszen itt koncentrálódik a közlekedés környezetromboló, illetve légszennyező hatása, amely veszélyezteti a turizmus fenntartható fejlődését.

A zöldgazdaság fejlesztési terv továbbá kitér a világítások korszerűsítésére, amely által a közvilágítás energiatakarékossága érhető el. A kültéri világítás fontosságát abban látom, hogy ez által javíthatók a városok energia felhasználása, így csökkentve a fejlesztés negatív hatásait, valamint hozzájárul a város összképének minőségéhez, ha megvalósításban alkalmaznak olyan megoldásokat, amelyek akár turisztikai vonzerővel bíró attrakcióként is szolgálhatnak. A felhasználók körében, így turisztikai szolgáltatók számára is, lehetőséget nyújt, hogy a beltéri világításban történő önfenntartó elemeket kiépítésével minimalizálják energiafogyasztásukat, illetve költségeiket, hiszen az ilyen jellegű beruházások hosszútávon megtérülnek. Végeredményben pedig, a jelentős társadalmi nyilvánosságnak köszönhetően, számottevő tudat- és szemléletformáló befolyással is bírnak, valamint a fényszennyezésre is megoldást nyújtanak, amely természetvédelmi oldalról kiemelkedő szempont. (Új Széchenyi Terv 2011)

A fentebb már említett, hulladék- és környezetipar is az Új Széchenyi Terv egyik alprogramjai közé sorolható, mely magába foglalja mindazon eszközöket, illetve szolgáltatásokat, amelyek minimalizálják a hulladék-és zajkibocsátást, valamint hozzájárulnak a táj és természeti környezet védelméhez. Mindkét iparág a fenntarthatóságot segíti elő, hiszen termékei, szolgáltatásai és technológiái a környezeti kockázatot csökkentik, a szennyezést redukálják, és az erőforrások tudatos felhasználását ösztönzik. A szennyezésre és

környezetvédelemre irányuló iparág kiemelkedő jelentőséggel vesz részt a gazdaság pénzügyi hozzájárulásában, hiszen 2008-ban 92 Mrd Ft-t realizált az újrahasznosításnak (recycling) köszönhetően, valamint munkahelyteremtésben is kimagaslónak tekinthető, hiszen ugyanebben az évben 19 522 főt foglalkoztatott. Az alprogram elsődleges célja a keletkező hulladék mennyiségbeli csökkentése, annak nagyobb százaléku hasznosítása. A turizmus hulladékgeneráló és környeztkárosító hatása miatt kezelendő terület, hiszen a turisztikai szolgáltató szektortól a turistákig minden egyes turisztikai szereplő érintett a kérdéskörben. A megoldásokat tehát ennek függvényében kell megfogalmazni. (Új Széchenyi Terv 2011) Megoldási alternatívaként felhozható, a szállodák szelektív hulladékgyűjtése, vagy a helyi lakosság, illetve turisták számára kihelyezett szelektív szeméttárolók kihelyezése.

A program kiterjed a zöld mintaprojektek alkotására, hogy ezzel a gyakorlati kivitelezéshez forrásokat biztosítson, példaértékű megoldásokat szerepeltessen. Az alprogram célja azon beruházások ösztönzése, melyek, a helyi társadalmi, gazdasági, környezeti sajátosságokat figyelembe véve, a fejlesztések háttéréül szolgálnak. A mintaprojekteknek eszközei, és módszerei segítségével kell hozzájárulniuk a már meglévő kedvező folyamatok és adottságok megőrzéséhez és fejlesztéséhez. Mintaprojekteknek tekinthetők a gyakorlatba átvihető, innovatív megoldások, amelyek lehetnek koncepciók, eljárások és szemléletek egyaránt. (Új Széchenyi Terv 2011) Ennek alapján, a későbbiekben tárgyalt, Budapestet érintő zöld innovációk, valamint annak zöld innovatív technológiái is tekinthető zöld mintaprojekteknek amennyiben pályázati úton kihirdetésre kerülne, hiszen alternatív megoldásokat kínál a fenntartható turizmus területén a fejlesztésekre. A mintaprojektek megvalósításához Magyarország, valamint az Európai Unió társfinanszírozás formájában, illetve közvetlen támogatás formájában járul hozzá, amennyiben alkalmazása révén példaértékűvé válhat. Ilyen mintaprojekteknek minősülnek a fejlesztések, amelyek központjában a természeti örökség fenntarthatóságát, tehát a természeti értékek megőrzését, gazdagítását célzó innovációk állnak. A Széchenyi Terv azon beruházásokat részesíti előnyben, illetve finanszírozza leginkább, amelyek az öko-turisztikával, a klíma- és árvízvédelmi élőhely-rekonstrukciójával, az infrastrukturális létesítmények természetbarát kialakításával, a természetes élőhelyek rehabilitációjával, ezek gazdasági hasznosításával foglalkoznak. (Új Széchenyi Terv 2011)

A megújuló közintézmény alprogramban foglaltakat is szükséges megemlíteni, hiszen az egészségügyi, illetve sportlétesítményeken, oktatási-, nevelési- és szociális intézményeken túl, a turisztikai szektor tárgykörébe tartozó, fürdőkre és kulturális- szabadidő intézményeikre is kiterjed. Elsősorban ezek energiatakarékosságára, az energiatakarékosságra

koncentrálnak, amelyeket a klímavédelmi célkitűzések figyelembevételével kívánja megteremteni. (Új Széchenyi Terv 2011) Az energetikai újítások, turisztikai vonatkozásban, hosszútávon költségkímélő megoldásokat jelenthetnek a kulturális- és szórakoztató intézmények számára, hiszen mindezek kifizetődő beruházások, így a későbbiekben fennmaradó pénzügyi többletet, a szolgáltatásukat kiegészítő innovációkra fordíthatják.

Az eddigiekben felsorolt alprogramok alapvető látásmódját jól keretbe foglalja a zöld szemléletformálást szolgáló tevékenységek támogatása című alprogram, amely útmutatásul szolgál az öko-szemlélet kialakításához. A magyar társadalom és a gazdasági szereplők tudatosságát és tájékozottságát hangsúlyozza, hiszen a gyakorlati kivitelezéshez szükséges a környezettudatosságban és a tiszta technológiák használatában való jártasság, amely egyben a zöldgazdaság feltételét is jelenti. Az öko-gondolkodás nagyban előrelendítheti a fenntartható fejlődést, valamint a zöld iparágak elterjedését, hiszen ez által megnő az igény energiatakarékos, energiahatékony építészeti megoldások és az alternatív, megújuló energiaforrások, zöld technológiák iránt. (Új Széchenyi Terv 2011) A turisztikai oldalról tekintve a feladat a helyi közösségek, a turisztikai szolgáltatók, és a turisztikai szolgáltatást igénybe vevők, valamint a turisztikai szektor valamennyi érintettjének gondolkodásának öko-szemléletű átformálása.

2. Budapest törekvései a fenntartható turizmusért

Magyarország fővárosa, Budapest, az ország turizmusának frekventált helyszíne, hiszen rendelkezik a turisztikai szolgáltatások széles skálájával. Azonban Budapest turisztikai szektorát leíró minőségbeli és mennyiségbeli mutatók szinten tartásához, folyamatosan alkalmazkodnia kell a turizmussal szemben fellépő igényekhez, hogy azokat maradéktalanul kielégítse. A desztináció vonzerejét biztosítják a város sajátos jellemvonásai, az imázsát befolyásoló turisztikai attrakciói, valamint a prioritását meghatározó turisztikai kínálatban szereplő szolgáltatásai. Azonban mindezek előfeltétele a város gazdasági, kulturális, társadalmi és környezeti háttérének stabil kialakítása, amelyhez elengedhetetlen a természeti környezet ép állapota, az infrastruktúra jelenléte, a befogadó közeg pozitív hozzáállása. A feltételrendszer megalkotásához szükséges a fejlesztések permanens kiépítése, a beruházások ösztönzése, és a turisztikai szektor változtatásra való nyitottsága. Jelen esetben Budapest turizmus marketingjének átalakításához, az előzőekben tárgyalt, öko-szemlélet szolgál kiindulási pontként, hiszen a fenntarthatóság globalizációjának következtében, Budapestnek is idomulnia kell a turizmus új igényeihez. Az újradefiniáláshoz azonban szükséges átlátnunk milyen lehetőségek, illetve erőforrások állnak rendelkezésünkre, valamint milyen fejlesztési törekvések jelentek meg az utóbbi években Budapest fejlesztésére vonatkozólag. Ehhez nyújt segítséget Budapest Városfejlesztési Konceptiója, valamint a Budapest Főváros Környezeti Program Konceptiója.

2.1. Budapest Városfejlesztési Konceptiója

A városfejlesztés háttérében húzódik az Európai Bizottság által támasztott követelmények, melyek a városok szerepének erősödését hangsúlyozzák, mivel ezek alkotják a regionális versenyképesség motorját. A koncepciók célja elsősorban a hosszútávú célok lefektetése, a közösségi; Európai Unió, illetve állami, és privát támogatások generálása. A városfejlesztés pontos definiálásához először azonban tisztázni kell a városi szövet fogalmát, amelyet az épületek és épített terek együttese alkotja, és amely keretbe foglalja a helyi társadalom életét és működését, tehát a városi életet, amelynek elemei kölcsönhatásban vannak, és együttesen határozzák meg annak minőségét, a város versenyképességét, attraktivitását. A városfejlesztés és a városrehabilitáció a városi szövet egy új vagy megújult részének fizikai mivoltában való átalakítása. (Malomsoki 2012) Jelen esetben azonban a fejlesztés egy specializált formájára helyezzük a hangsúlyt, a fenntartható városfejlesztésre,

hiszen ennek célja az élhető és vonzó környezet biztosításával, a városon belüli együttműködés megteremtésével a gazdasági, szociális és környezetvédelmi fejlesztések elérése. Mindezt az integrált környezeti tervezésen, a funkcióvesztett területek revitalizáción, a válságterek rehabilitációján, a zöld területek védelmén és növelésén, a városok és környező települések együttműködésén és funkciómegosztásán keresztül próbálja véghezvinni. (Malomsoki 2012) Az akcióterületeken, fejlesztések következményeként létrejövő városi vonzerő, illetve attrakciók a turisztikai szektor kínálat bővítéséhez járulnak hozzá, tehát a fejlesztések multiplikátor hatása miatt a város gazdasági szerepe nő. A város funkcióbeli megerősödését szolgáló beruházások támogatása a környezet, az infrastruktúra megújítását, az épített örökség értékeinek megóvását, és hasznosítását, továbbá a közszolgáltatások kínálatának kibővítését eredményezheti, amelyek szintén a turisztikai kínálat elemeit képezik. A fenntartható fejlesztés stratégiája továbbá kiterjed a város központjainak és alközpontjainak funkcióbeli megerősítésére, a tradicionális belvárosi területek megújítására, a történelmi városrészek és műemlékeinek renoválására, azok turisztikai funkciójának kialakítására, rekreációs területek létesítésére, valamint a volt ipari területek funkcióváltására, a helyi közösségek képességeinek fejlesztésére, a területen működő vállalkozások bevonására. (Malomsoki 2012) A fejlesztések végeredményeként, az ütemtervben felsorolt elemek együtteséből létrehozható a turisztikai desztináció, hiszen az épített és természetes környezet minőségbeli javulása a város vonzerejének javulásához is nagyban hozzájárul. A vonzerő hatására a városba látogató turisták számának növekedésén túl, a betelepülni szándékozó vállalkozások megszorozódására és a szolgáltatások kínálatának bővülésére is számítani lehet. A város egészét tekintve, a fejlesztések lehetőséget adnak a pozitív imázs kialakítására, valamint a kulturális és gazdasági fellendülésre, amely a turizmus térnyerését elősegíti. A fenntartható fejlődést lehetővé tevő város szerkezetből adódóan biztonságosabb, kényelmesebb, esztétikusabb városi lét alakítható ki adott területen.

Összefoglalva a városfejlesztési stratégiába kulcsfontosságú beépíteni azon hosszútávú megoldásokat, amelyek reálisan megvalósítható projektekből és programokból tevődnek össze, a tervezés tematikájának alapját a területi szemlélet uralja, a források figyelembevételkor reális becslésekkel kell élni, mind az állami, mind magán források tekintetében, törekedni kell a problémák és lehetőségek pontos elemzésére, valamint az együttműködésre a társadalom és a gazdaság érdemi szereplőivel, hiszen csak így érhetőek el a stratégiában kitűzött célok. (Malomsoki 2012) Budapest városfejlesztési terveinek konkrét megfogalmazását a Budapest Városfejlesztési Konceptiója adja, amelyből elsősorban azon pontokat célszerű kiemelni, amelyek a fenntarthatóságra összpontosulnak, hiszen ezek

alkalmazásával oldható fel a fenntartható turizmus problematikája. A tervezet segítségével a turisztikai termékek feltételrendszerét kapjuk, hiszen csak a már meglévő erőforrások ruházhatók fel turisztikai jellemvonásokkal, az így keletkezett turisztikai termékek pedig Budapest turizmus marketingjének újradefiniálásához nyújtanak lehetőséget.

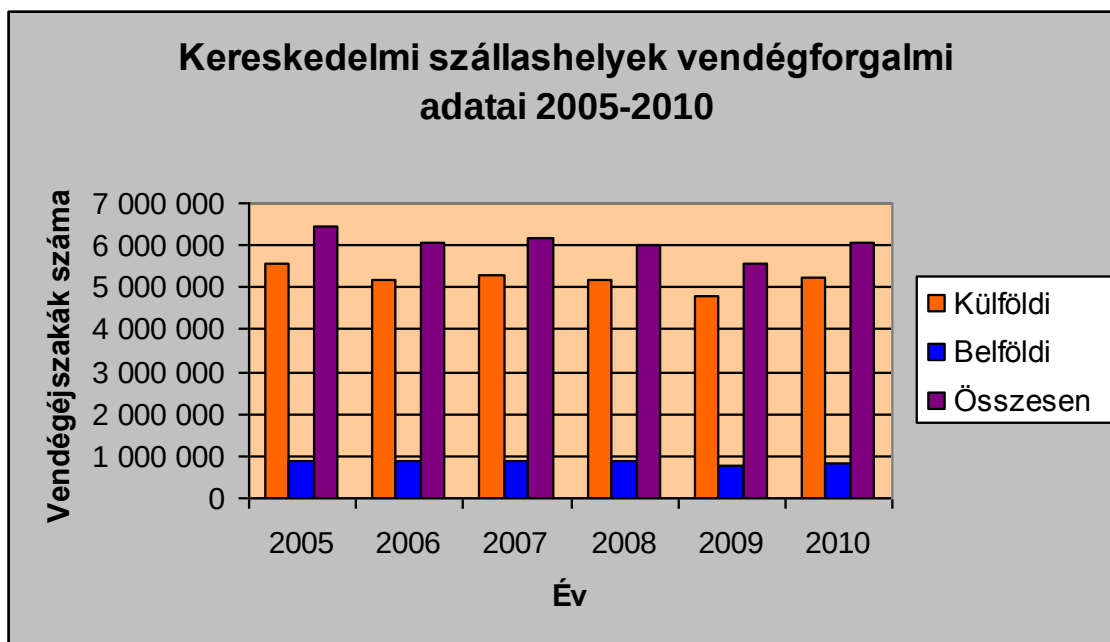
2.1.1. *Budapest Városfejlesztési Konceptiójának öko-szemléletű megközelítése a turizmuson keresztül*

A gazdasági világválság a gazdasági szektorok mindegyikére, és az országok túlnyomó részére kihatott, így Magyarországot, valamint turizmusát sem kímélte. Ennek ellenére a turizmusban rejlő potenciál optimizmusra ad okot. A válságból való kilábaláshoz azonban precíz helyzetfelmérésre, tudatos tervezésre, és korrekt végrehajtásra van szükség. A jelenlegi helyzet tisztázásához legmegfelelőbb útmutató Budapest Városfejlesztési Konceptiója, hiszen több pontban is kitér a turizmus, illetve vendéglátás területére, kitüntetett figyelmet szentelve a fejlesztendő részekre. Ezáltal jól átláthatóvá válik, hogy melyek azok a szegmensek, amelynél lehetőségünk van az öko-szemléletű átforgalmazásra.

A konceptióban foglaltak szerint Budapest turizmusa az utóbbi évtizedekben stagnálást mutat a vendégéjszakák tekintetében, annak ellenére, hogy számos kedvező turisztikai adottságot tudhat magáénak a terület. A vendéglátó egységek terén bizakodásra ad okot, hogy Budapesten a magyarországi átlaghoz képest elenyésző mértékű a csökkenés. Azonban a vendégegységek nem egységes eloszlása szembetűnő jelenség, hiszen többségük az V., illetve a VI. kerületekben koncentrálódik. Itt az ezer főre jutó vendégegységek összesítésénél, az átlag (6,4db) négyszeresével, illetve két és félszeresével kell számolnunk, míg a IX., I., VII., és VIII. kerületek csupán 8-11,5db-ot tudhatnak magukénak. (Varga-Horváth 2011) Tehát, az V. és VI. kerület adja Budapest turizmusának azon egységeit, amelyek leginkább érintettek a turista látogatások kapcsán, így itt kiemelkedően érvényesíthetők az öko-szemléletű fejlesztések.

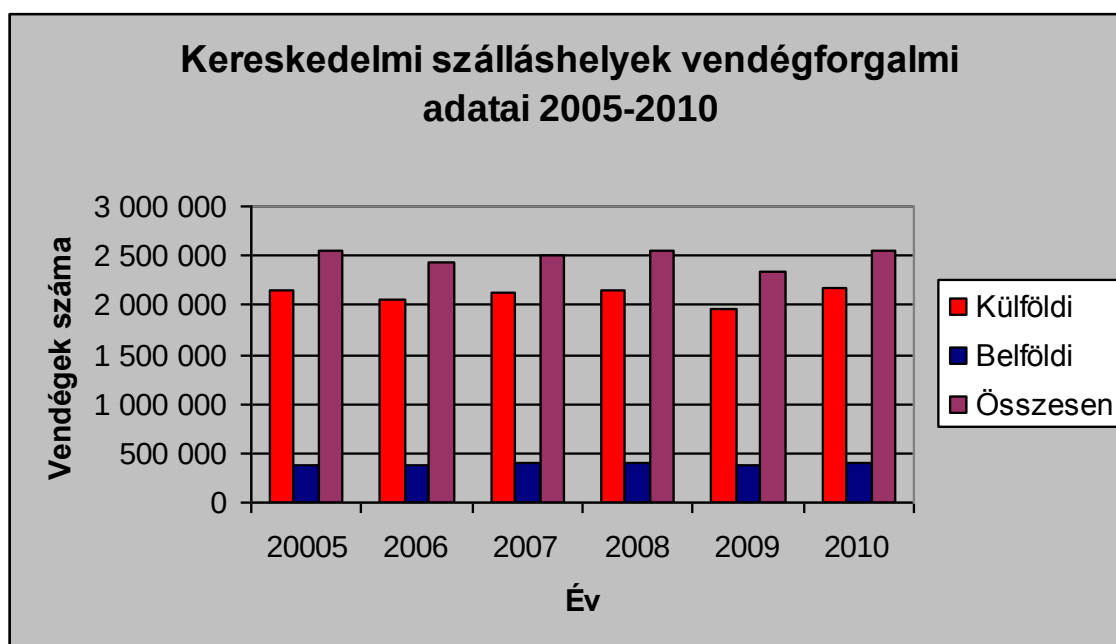
Egyes kerületek frekvenciáján túl, Budapest egyéb adottságai is lehetőséget adnak a turizmus fejlesztéséhez, a fenntartható turizmusfejlődéshez; hiszen fekvése, építészeti értékei, fürdőkultúrája, kulturális rendezvényei, természeti adottságai és gasztronómiája magában rejt számos kiaknázatlan lehetőséget, amelyek átstrukturálásával megteremthető az „eco-friendly” turisztikai kínálat. A kínálat szélesítésével elérhetővé válna a vendégérkezések, vendégéjszakák számbeli növekedése, hiszen az innovációk hatására, a vonzerő generálásával kialakuló imázs tovább emelhetné Budapest nemzetközi színvonalát. A fejlesztések segítségével felvehetnénk a versenyt a környező városokkal, így Bécs és Prága konkurenciája

már nem jelentene akkora problémát. Az így kialakítható arculat továbbá, Budapest marketingjét is előrelendíthetné, hiszen lehetőség nyílna Budapestet, mint a fenntartható turizmus útján haladó várost felvonultatni. A gazdasági válság azonban jelentősen akadályozza az ilyen jellegű fejlesztések gyakorlatba való átvezetését, viszont be kell látnunk, mind Magyarország, mind Budapest tekintetében, hogy a turisztikai beruházások kiugrási pontot jelenthetnek, hiszen mindezek a későbbiekben megtérülő befektetések, a gazdaság előrelendítő rugói.



1. ábra: A kereskedelmi szálláshelyek vendégforgalma 2005-2010 között

Forrás: Budapest Városfejlesztési Konceptiója



2. ábra: A kereskedelmi szálláshelyek vendégforgalma 2005-2010 között

Forrás: Budapest Városfejlesztési Konceptiója

A koncepció rámutat, valamint elemzi a turizmus azon területeit, amelyek fejlesztésre szorulnak, kiemelve a már említett, vendégérkezések és vendégéjszakák számának változatlan tendenciájának problémáját, hiszen előbbi az elmúlt években alig haladta meg a 2,5 millió főt, utóbbi pedig 2005 és 2010 között 6%-ot, 2009-ben 7,7%-ot csökkent, amelyek egyben párhuzamba hozhatóak az átlagos tartózkodási idő lerövidülésével. (Lásd 1.-2. ábra)

A külföldi és belföldi vendégérkezéseket megoszlását figyelembe véve Budapest az egyetlen olyan város, amelynél előbbi van többségében jelen, hiszen a belföldiek vendégszáma csupán 15%-ot tesz ki. (Varga-Horváth 2011) A fenntartható turizmusfejlesztés szempontjából ez a tény kiemelkedő fontosságú, hiszen a fenntarthatóságra való nemzetközi igény ösztönzőleg hathat Budapest turizmusmarketingjének öko-szemléletű átalakítására. Ugyanakkor a fejlesztések hatására, reményeink szerint fellépő turista többlet elszállásolására elegendő kereskedelmi szálláshely biztosított, hiszen ezek változása ellentétben áll az eddigiekkel; 27%-kal nőtt a kiadható szobák száma. A folyamat hátterében valószínűleg a konkurencia növekedése, a kapacitások kihasználása, az alacsonyabb árérvényesítés képessége, a szállodai beruházások kockázatossága, valamint a megtérülési idő növekedése áll. (Varga-Horváth 2011) Ennek alapján világossá válik, hogy a turizmus egyes szegmensei, a gazdasági válság ellenére is képesek a fejlődésre, hiszen magukban rejtnek olyan lehetőségeket, amelyek a turisták kisszámú látogatottsága ellenére, kellő jövedelmet generálnak a további fejlesztésekhez. A gondolatmenet a turisztikai szektor egészére is átformálható, hiszen a költségkímélő megoldások által, olyan, eddig rejtett, bevételekhez juttathatja hozzá a várost, amelyeket visszaforgatva a környezetbarát megoldásokat pártoló turizmushoz kötődő szolgáltatásokba, nagyléptékű fejlődéshez segíthetné hozzá Budapestet.

A koncepció kitér a turistafogadás feltételrendszerére, valamint annak hiányosságaira, eszerint a reptér és a belvárost összekötő vasútvonalak általi közlekedés, az elavult kötött pályák miatt, nehezen megoldható, ezzel erősen befolyásolva a Budapestre érkező turisták első benyomását. A Liszt Ferenc Repülőtér sűrű forgalma indokolja a vasúthálózat korszerű kiépítését, hiszen a tömegközlekedés egyik alappillére jelenti, valamint a tömegközlekedés használatának generálásával elérhető lenne a légszennyezés minimalizálása, amely a fenntartható turizmus egyik kritériuma. A vasúti közlekedéshez kapcsolódóan a pályaudvarok kérdésével is foglalkoznunk kell, hiszen már önmagukban, turisztikai attrakcióként jelenhetnének meg azok építészeti szépsége és különlegessége miatt. Ezzel szemben, jelenleg szinte semmilyen szolgáltatás nem asszimilálódik a közegbe, pedig a turisták nagy százaléka a közlekedés e formáját választja, valamint a lakosság helyben fogyasztása által is jelentős profitra tehetne szert Budapest. Az épületek korszerűsítése mellett, gasztronómiai egységek, üzletek, komplex szolgáltatásokat nyújtó turisztikai csomópontok kialakítását ösztönzi a koncepció. (Varga-Horváth, 2011) A nemzetközi hajóállomások terén is minőség- és kapacitásbeli fejlesztésekre van szükség, hiszen kitűnő lehetőség kínálkozik a Duna-menti szállodák számára forgalmuk növelésére, ha bővítik szolgáltatásaikat a dunai hajózás

kihasználásával, azonban elengedhetetlen, hogy mindezt a fenntartható turizmus jegyében tegyék, tehát a fenntarthatóság határain belül vegyék igénybe a természet erőforrásait.

A fenntartható turizmus következő aggályaként a légszennyezést kell kiemelnünk, hiszen a helyi lakosságon túl, a turisták életminőségét is rombolja. A szennyezés kiváltójaként a közlekedésbeli visszamaradottság okolható, ezért a koncepció nevesíti mindazon tényezőket, amelyek P+R rendszerek hiányosságát képezik; a vasúti közlekedési rendszerek összehangolatlansága, a dunai átkelés korlátai, a belső kerületek parkolásra alkalmas területeinek korlátozott száma, a tömegközlekedés elavultsága. A tömegközlekedés azonban rendelkezik pozitívumokkal is, hiszen az eszközök sokfélesége, a járatok gyakorisága, valamint széleskörű lefedettség jellemzi. Viszont az eszközök korszerűtlensége sokban visszaveti a közlekedés biztonságosságát, valamint növeli a környezetre gyakorolt károsító hatását, mindemellett a humán erőforrás képzettsége sem kielégítő, hiszen a nyelvi nehézségek miatt nehezen tudnak kapcsolatot teremteni a turistákkal. (Varga-Horváth 2011) Ennek tudatában hogyan várható el a humán tőkétől, hogy az alapképzettségen túl, még rendelkezzenek a fenntartható turizmust elősegítő ismeretekkel is? Világos, hogy a humán erőforrás képzetlensége és a fenntarthatósággal kapcsolatos hiányos ismerete sürgősen orvoslásra szorul, hiszen mindezek hiányában nem közvetíthető a turisták felé a kínálatban szereplő szolgáltatás-komplex.

A turisztikai termékek közül a legerőteljesebb változást a termál- és gyógyfürdők szerepének növelése adhatja, hiszen ne feledkezzünk meg arról, hogy Budapest, ahogyan Magyarország is az ásvány- és gyógyforrások otthona. Budapest 1934 óta magáénak tudhatja a fürdőváros címet, amellyel megalapozta az erre épülő egészségturizmus fellendülését. Ma 15 gyógyfürdő áll rendelkezésre, amelyek közül 10 egész évben látogatható, valamint az utóbbi években újabb fürdőkkel bővült a kínálat; Irgalmas Rend Beli Bej Fürdője, a Rácfürdő, és az Aquaworld. (Varga-Horváth 2011) A gyógyerőforrásokra a turisztikai szolgáltatások sokaságát tudjuk ráépíteni; úszómedencék és strandok üzemeltetését teszik lehetővé, továbbá a szállodák wellness szolgáltatásának kialakításánál is alkalmazható. Látva a hasznosítás változatos módjait ki kell küszöbölni a minőségbeli, és idegen nyelvismereti hiányosságokat, hiszen az egészségturizmus az ökoturizmus egyik lényegi ágazata. A fürdőváros imázs már adott, viszont ezt alá kell támasztani a címhez méltó színvonalal, amihez a fejlesztések szolgálnak eszközül. Nem szabad veszni hagyni azokat a természeti adottságokat, amelyek turisztikailag kiemelkedő jelentőségűek.

A pályaudvaroknál is felmerült már az épített környezet színvonalon aluli minősége, mindez elmondható Budapest látványát képező számos turisztikai motívumról. A

rekonstrukciók mihamarabbi ütemezésére ad okot, hogy ez a tény Budapest arculatát erősen befolyásolja, viszont ez egyben lehetőséget is jelent, hiszen így már a környezetkímélő, energiatakarékos, valamint a megújuló energiákra hagyatkozó megoldások a felújítások tervezésében is megjelenhetnek. A modern építészet technológiáit ez által vegyíteni tudjuk a Budapest épületeinek régies jellemvonásaival, amelyek szintén egy újszerű turisztikai fogást biztosítanak. A koncepció példaként hozza Budapest egyik kiemelkedő építészeti remekművének, a Parlament épületének megvilágítását, amely sokban erősítette az esztétikai értékét, így növelve az attrakció színvonalát. Mindezek mellett megjelennek más meghatározó fejlesztésre szoruló és promótálandó szimbólumokat, mint például a közlekedés kuriózumai; a sikló, az ülőlift (a Libegő), a fogaskerekű vasút, a földalatti, és az erdei kisvasút. (Varga-Horváth 2011) A felsoroltak mindegyike hasznosítható a fenntartható turizmus területén, hiszen üzemeltetésük csupán kis mértékben van hatással a környezetre, mégis a természeti környezet megismeréséhez kitűnő eszközt nyújtanak azáltal, hogy a természet közelségét biztosítják a városi forgatagban, ami a városi turizmus kínálatában egyedülálló. Továbbá, a történelmi- és kulturális örökségeinkről sem szabad megfeledkezni, amelyeknek széles palettája van jelen Budapesten; római kori maradványok, a török fürdők, a szecessziós épületek, valamint a neogótikus stílusjegyek. A már említett Parlament, a Világörökség címet elnyert Budai Vár, a Duna-part panoráma, a kulturális életet serkentő Terror Háza, Nemzeti Színház, Művészetek Palotája, Millenáris Park. A kulturális attrakcióink védelme elengedhetetlen a fenntartható turizmushoz, így azok állapotának megőrzése alapvető célként kell, hogy megjelenjen. Ide tartoznak a felsoroltakon túl, Budapest múzeumai, amelyek száma Európa tekintetében kimagasló. Ugyanakkor a létesítmények nem követik az újszerűséget, nem nyújtanak interaktív megoldásokat, valamint nem rendelkeznek többnyelvűséget szolgáló eszközökkel, aminek súlyos velejárója a vonzerő romlása, amely maga után vonza a fogyasztók elvesztését. (Varga-Horváth 2011) Az innovatív hozzáállás mind az üzemeltetők, mind a szolgáltatások közvetítőire igaz kell, hogy legyen, hogy a minőségi szolgáltatást minőségi formában tudják a turisták felé kommunikálni és gyakorlatban kivitelezni. Az így létrehozható élményelemek segítségével, a pezsgő, szórakoztató légkör kialakításával a visszatérési kedvet tudjuk növelni, erre tökéletes példaként szolgál a Liszt Ferenc téri, valamint a Ráday utcában kialakított szórakoztató negyedek. A kulturális életet mindezen felül tovább színesíthetjük mindazon rendezvények sokaságával, amelyek évről évre megrendezésre kerülnek Budapesten és több ezer turistát vonzanak ide. A turizmus kettős hatásainak kérdése azonban itt is felüti fejét, hiszen a hirtelen beáramló turista tömeg kikezdheti a befogadó közeg tűrőképességét. Ennek alapján kiemelhető a Sziget fesztivál,

valamint a Forma 1 és az Augusztus 20.-ai tűzijáték, hiszen ezen események számos negatív kritikát kaptak az elmúlt években főleg a zaj- és légszennyezés miatt. Ezek megoldására még nem született konszenzus, hiszen mindkét oldalról helytállóak az érvek; a rendezvények turisztikai értéke nemzetközi színvonalban jelentős, ezért erőteljesen jövedelmezőek, azonban környezetkárosító mivoltuk nem összeegyeztethető a fenntarthatóság kritériumaival, így egy kompromisszumos megoldás lenne a legideálisabb, ehhez azonban mindkét félnek engednie kell elvárásaiból.

Budapesten, mindezek mellett, léteznek más, nemzetközileg elismert turisztikai rendezvények is, mint például a Karácsonyi Vásár a Váci utcában, a Vörösmarty téren, amely Európában rangos helyen szerepel a turisztikai attrakciók között, hiszen magában rejti a „karácsony szépségét”, amellyel kiérdemelte számtalan ország elismerését, és a turisták figyelmét, ezzel erős konkurenciát jelentve a Bécsi Adventi Vásárnak. A kulturális életet továbbá gazdagítja a fesztiválok véget- nem-érő sora; a Borfesztivál, a Tavaszi és az Őszi fesztivál, valamint a Mesterségek ünnepe. (Varga-Horváth 2011) A Borfesztivál kapcsán érdemes megemlíteni a bor és gasztronómiai kínálatot, amely egyre inkább begyűri a vendéglátó szolgáltatásokba, hiszen egyre fogékonyabbak nem csak a nagy múltú, hanem a modern éttermek is a minőségi borok kínálatának bővítésére. Az új trend pedig hasznosítható a fenntartható turizmusban is, hiszen lehetővé teszi a magyarországi borászok, tehát a társadalom bevonását, ezzel ösztönözve a bortermelőket a minőségi borok készítésére. Mindezen felül a borgasztronómia, azon tevékenységek körébe sorolható, a kultúra, a spa-wellness, az aktív kikapcsolódás mellett, amelyek az úgy nevezett „city break” programokhoz tartoznak. Egyre nagyobb kereslet mutatkozik a kínálat e típusa iránt; hiszen az Európai Unió által biztosított egyszerű közlekedés, valamint az olcsó fapados járatok igénybevételével néhány órán belül elérhetővé válik Európa szinte bármely nemzete, akár csak egy hosszú hétvége erejéig. (Varga-Horváth 2011) Ezzel egy újabb okot adva a fejlesztésekre, hiszen az ilyen utazások alkalmával azon városok kerülnek előtérbe, amelyek programcsomagja illeszkedik a turisták újszerű igényeikhez. A city break program jellegéből adódóan a fenntarthatóság egyik fontos generáló tényezője is lehet, hiszen az aktív kikapcsolódás preferálásával megnő a kereslet azon turisztikai szolgáltatások iránt, amelyek a fenntarthatóság irányelveit követik. A sport turizmus fellendülését eredményezi, a kerékpározás, a dunai sportok, a budai hegyekben a természet-járás, a barlangrendszerekben a földalatti túrázás iránti igényt növeli. Valamint a Margitsziget és a parkok, a periférikus zöldövezetek, a fürdők és uszodák, a Dózsa György úti, a Hajógyári szigeti és Óbudai golfpálya nyújtotta lehetőségek tovább bővítik a lehetőségek skáláját. (Varga-Horváth 2011)

Szemmel látható tehát, hogy Budapest erőforrások tekintetében nem szenved hiányt, csupán ezek praktikus kihasználása hiányzik a turisztikai kínálat bővítéséhez. A fenntarthatóság feltételeinek való megfeleléshez a szükséges eszközök adottak, azok ilyen irányú fejlesztésével könnyen elérhetővé válna Budapest fenntartható turizmusának kiépítése.

A leírtakból kiderül, hogy a koncepció jól összefoglalja Budapest turizmusának azon egységeit, amelyekkel bővíthető lenne a turisztikai kínálat, definiálja azokat a turisztikai erőforrásokat, amelyek segítségével jövedelmező szolgáltatások teremthetők, kiemeli azokat a területeket, ahol a fejlesztésekre irányuló beruházásokkal újszerű turisztikai termékek állíthatók elő. Az általam adott megközelítésben pedig kirajzolódnak azok a jellemvonásai a turisztikai erőforrásoknak, amelyek hangsúlyozásával a fenntartható turizmus előfeltételeinek megfelelhethetünk. Az így kialakított öko-turisztikai kínálati komplex Budapest turizmus marketingjének irányvonalát adhatja, amely kiegészülve a Budapest TDM szervezetének, a BTDM Nonprofit Kft.-nek marketingkommunikációs tevékenységével, valamint a Magyar Turizmus Zrt. külpiazi kommunikációs tevékenységével, Budapest turizmusának fellendülését eredményezheti. (Varga-Horváth 2011) Csak konkrét, céltudatos intézkedésekkel érhető el az arculat deficitese mivoltának megváltoztatása, hiszen jelenleg számolnunk kell azzal a ténnyel, hogy számos potenciális fogyasztó információ hiányában nem keresi fel Budapestet, annak ellenére, hogy szükségletei kielégítéséhez a turisztikai kínálat rendelkezésre áll. A „Budapest márka” kialakításához jelen esetben a „zöld város” címet hívnám segítségül, amelyet tovább fokozhatna az eddigiekben is használt celebrity marketing- amely híres személyek általi promótálást jelöl-, Budapest Ambassador program- amely külföldön élő budapesti származású szakmájában közismert személlyel népszerűsít-, kultéri hirdetések, a turisztikai szolgáltatók kiállításokon, workshopokon való megjelenése, tanulmányi út szervezés a küldő országok utazásszervezői és újságírói számára, PR tevékenység, e-marketing, valamint promóciós filmek. (Varga-Horváth 2011) A felsoroltak mindegyike hozzájárul Budapest versenyképességének növeléséhez, ehhez azonban elő kell teremteni a pénzügyi forrásokat, amely elsősorban a kormány hatásköre, így kiszolgáltatott helyzetben van a marketingfejlesztés területe. Viszont a beruházások nagy százaléka finanszírozható a turisztikai szolgáltatás üzemeltetője által, vagy esetleg hitellel teremthető elő a fejlesztésekhez szükséges anyagi háttér, amely ebben az esetben, ha a helyzet felmérése során ez reális döntés, megtérülő befektetés. Az így létrehozott „zöld” megoldások hatására a kormány motiváltsága is változhat a marketingfejlesztéssel szemben, hiszen már van alapanyag, amelyből táplálkozhat a marketingkommunikáció.

2.2. Budapest Főváros Környezeti Program Konceptiója

Budapest Városfejlesztési Konceptiója mellett szükséges szerepeltetnünk mindazon dokumentumokat, amelyek Budapest környezetével, azon keresztül turizmusával foglalkoznak. E szerint kiemelendő Budapest Főváros Gazdasági Programja 2011-2014, Integrált Városfejlesztési Stratégiája (IVS), Budapest Főváros Településszerkezeti Terve, valamint Budapest Főváros Környezeti Program Konceptiója. Legutóbbi hangsúlyozására azért van szükség, mert irányelvei fedésben vannak a fenntartható és a felelős turizmus alapelveivel. Felépítését, valamint tartalmát tekintve illeszkednek az felsorolt koncepciókban foglaltakkal, így azok részletes kifejtését nem szükséges szerepeltetnünk. A koncepció stratégiai keretét a Harmadik Nemzeti Környezetvédelmi Program adja, amely előírja, hogy a környezeti szempontoknak be kell épülnie az ágazati terveken túl, a területi szintű programokba, valamint a kormányzati szervezetek, önkormányzatok, gazdasági szervezetek, a lakosság és a civil szervezetek döntéseibe egyaránt. Mindemelllett az NKP-3 elveinek kialakításakor a fenntartható fejlődés előtérbe helyezése okán, a környezeti ismérvek, és azok társadalmi, gazdasági kapcsolódása kulcsfontosságú szerepet kaptak a feladatok meghatározásában. Az NKP-3-mal párhuzamosan a Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégiában megfogalmazott szempontok beiktatására is sort kerít a FKP, amely célja a klímaváltozás következtében kialakult problémák kezelése, a káros gáz kibocsátás, valamint a társadalmi- és gazdasági hatások mérséklése, illetve mindezek tudatosítása a lakosság körében a gazdasági szereplők példaértékű, felelősségteljes viselkedése segítségével.

A koncepció a helyzetfelmérés segítségével mutat rá, hogy mely változások eredményezték a környezetvédelmi intézkedések kialakítását; az életmódban és fogyasztási szokások módosulása, a szegénység és szegregáció erősödése, a beépítettség növekedése, a közlekedési és szállítási igények bővülése, a fenntarthatóság iránti igény megjelenése, Budapest városi vonzerejének gyöngülése. Mindezek alapján belátható, hogy sürgősen orvoslásra szoruló területekről van szó, hiszen ha a későbbiekben ezek a problémák tovább mélyülnek, súlyosabb következményekkel kell számolnunk a gazdaság számos szegmensében, így a turizmusban is. A tisztán látáshoz, a koncepció szemlélteti, hogy milyen környezeti problémákkal kell szembe néznünk, valamint hogy melyek a védendő területek Budapesten, amelyek a turizmus számára is kiemelkedő jelentőségűek, hiszen lényegi összetevőit jelentik; a Duna és ökoszisztémája, a felszín alatti vizek, a budai termálkarsztok, budapesti tájak, élőhelyek, fajok sokfélesége, valamint a kulturális és természeti értékek. A fennmaradásukhoz az FKP a fenntarthatóság alapelveit hívja segítségül, amelyek szerint a hagyományos irányelveken túl, az integrált látásmód is szükséges, hogy a tevékenységeket nem, mint külön-külön álló részeket, hanem komplex rendszereket kell, hogy kezeljünk, valamint a végrehajtás vezérelveinek is meg kell jelennie a feladatok gyakorlatba

vezetésekor. Tehát, az elmondottak alapján körvonalazódik, hogy Budapest „zöld város” arculatának kialakításához előbb, eleget kell tennünk mindazon feltételeknek, amelyek a környezet védelmére helyezik a hangsúlyt, hiszen csak így teremhető meg a turizmus alapjául szolgáló, környezeti feltételek. Ha a környezet erőforrásai stabilan rendelkezésünkre állnak, csak azután hasznosíthatóak saját elképzeléseink szerint a turizmus javára, jelen esetben ezt az eco-friendly város imázs kialakítását jelenti.

3. Budapest turizmus marketingjének öko-szemléletű megközelítése best practice példákon keresztül

„A jó gyakorlat (angolul best practice) egy módszer vagy tevékenység, amely olyan újszerű, építőjellegű megközelítéseket, technikákat tartalmaz, amely bizonyíthatóan vagy már bizonyítottan hozzájárul az adott intézmény minőségi színvonalának emeléséhez és más intézmények számára is átvehető példaként szolgálhat. A jó gyakorlat tehát adott szakmai kritériumoknak megfelelő innováció, oktatási, pedagógiai, szervezetfejlesztési gyakorlat, amely az intézmény szakmai és menedzsmentet érintő fejlesztőmunkáját az egyéni fejlesztési szintig pozitívan befolyásolja. Az átvett innováció a továbbiakban a felhasználók által is elismert szolgáltatásként képes működni, keresésének és implementációjának lényege tehát a sikeres adaptáció, a saját intézményi működésbe való beépítés.” (Kerekes- Simon- Szép 2011)

A best practice definíciója alapján, ebben a részben azon gyakorlatban már bevált módszerek kerülnek a vizsgálat középpontjában, amelyek turisztikai vonatkozásban hozzájárultak adott város turizmusának fejlesztéséhez, valamint az öko-megoldások kivitelezéséhez. A példák segítségével felvázolható, hogy Budapest tekintetében milyen konkrét változtatásokat szükséges alkalmaznunk az öko-arculat kialakításához, hogy azzal nemzetközi színvonalban is elismert brandet hozzunk létre. A cél, hogy az imázs újradefiniálásával újabb turisztikai célcsoportokat vonjunk be a turisztikai keresletbe. Budapest turisztikai kínálatának innovációjához azonban mind a kormány, mind a turisztikai szolgáltatók, mind a turisztikai kínálat közvetítőinek együttműködésére szükség van, hiszen általuk növelhető a turisztikai erőforrások minősége, valamint segítségükkel aknázzhatók ki mindazon turisztikai erőforrások, amelyek hasznosításával elérhető a turisztikai kínálat bővülése. Felsorakoztatok mindehhez olyan hazai és nemzetközi példákat, amelynek öko-megoldásokkal sikerült beépíteniük a város turisztikai kínálatába azokat az elemeket, amelyek mellett, hogy releváns turisztikai termékek és szolgáltatások, környezetkímélő módszerekként is helyállók, valamint az erőforrásaikat tudatosan, a fenntartható turizmus jegyében hasznosítják.

3.1. Öko-megoldásokra való igény a turizmusban

Az öko-megoldásokat alatt olyan turisztikai értelemben is hasznosítható szolgáltatások együttese értendő, amelyek figyelemmel kísérik a fenntartható turizmus alapelveit, mely szerint az adott desztináció teherbíró képességének előtérbe helyezésével hasznosítják erőforrásaikat. Az erőforrásokat tudatosan formálják a turisztikai szektort kiszolgáló

elemekké, ezáltal létrehozva mindazon turisztikai termékeket és szolgáltatásokat, amelyek mellett, hogy jövedelmezőek a gazdaság számára, a természeti- kulturális- és történelmi értékkel is rendelkeznek. Az így létrejövő turisztikai attrakciók megteremtik a város számára mindazon potenciális tényezőket, amelyek lehetővé teszik, hogy elnyerjék a „zöld város” címet. „A „zöld város” koncepciójának alapja, hogy a zöldfelületek létrehozása olyan befektetés, mely gazdasági, társadalmi és környezeti hasznot hoz, országos/területi szinten éppúgy, mint az egyén szintjén.” (Gólya- Somorjai 2012a) A fogalom rámutat, hogy az ilyen jellegű turisztikai termék kialakítások alapját a befektetések képezik, hiszen mint már az eddigi fejezetekből is kiderült, az erőforrásokat először turisztikai értelemben hasznosítható lehetőséggé kell formálni, majd felismerve adottságait tudjuk turisztikai terméként beépíteni Budapest turisztikai kínálatának egészébe. Budapesten nagy számban vannak jelen a „zöld város” imázs kialakítását elősegítő erőforrások, amelyek csupán a tudatos fejlesztések híján nem kapcsolódtak még be a turisztikai szektor keringésébe. Nemzetközi szinten, megértve a zöld város koncepcióban rejlő potenciált, már számos város orientálódik ebbe az irányba, amely mellett, hogy a fenntarthatóság feltételeit kívánja előteremteni, kiválóan profitál a gazdaság javára, ha a turizmusban hasznosítjuk. A helyzet felismerésének első lépéseként említendő a Green City mozgalom, amely holland indítatásra, a Plant Publicity, egy kertészeti és dísznövénytermesztői érdekérvényesítő és lobbiszervezet közvetítésével jött létre 2002-ben. A Hollandiában koncentráltan fellépő urbanizáció, a zöldterületek gyorsütemű pusztulását eredményezte, amely következtében felmerült a kérdés, hogy „kimutatható-e az úgy nevezett „zöld megtérülés”, tényleges, pénzben kifejezhető haszon a megfelelően tervezett, épített és fenntartott zöldterületek létesítése kapcsán?” (Gólya- Somorjai 2012b) A mozgalom hatására koncentráltan kezdtek el foglalkozni a minőségi zöldfelületek pozitívumaival, valamint számos fórum, szakmai találkozó és konferencia összehívását eredményezték; Holland Zöld Fórum, rocktoski Nemzetközi Kertészeti Kiállítás, genovai Euroflora Expo, Kentucky-i ANLA (Amerikai Díszfaiskola- és Tájépítészeti Szövetség) éves találkozója, az angliai Garden Center Association konferencia, stb.. Jelenleg Hollandia mellett, Németország, az Egyesült Királyság, Franciaország, Olaszország, Svájc és Magyarország tagja a mozgalomnak, így elősegítve a zöld városok kiépítését. (Gólya- Somorjai 2012b) A mozgalommal kialakított zöld beruházások gazdaságélénkítő hatása kiterjed a turizmusra is, hiszen a zöldterületek turisztikai mivoltukban is kiemelkedő jelentőségűek, mivel a fejlesztési projektek által létrehozott parkok, zöld övezetek nagy közösségi tereket jelentenek, a városok életében sokoldalúan hasznosíthatóak. A város központjában találhatóak, ezért, ha a jól megközelíthetőség feltételének eleget tesznek, a

turisták mozgásterét érintik. A központi szerepük miatt esztétikailag idomulnia kell a város összképéhez, valamint biztosítaniuk kell sportolási, pihenési, és szórakozási lehetőségeket, hogy a turisztikai szolgáltatásokként beépülő sportpályák, kutyaфuttatók, vendéglátó egységek, hűsítő patakok, tavak tovább szélesíthessék a turisztikai kínálatot. (Koltai 2012a) Optimizmusra ad okot, hogy mind Európában, mind világszerte felelhetőek a zöld megoldások a városok kínálatában, valamint folyamatosan születnek újabbnál újabb innovatív tervezetek mindezek gyakorlati átvezetéséhez.

3.2. Budapest erőforrásai és lehetőségei, turizmusmarketingjének öko-szemléletű újradefiniálásához

Budapest turizmusmarketingjének öko-szemléletű újradefiniálásának első lépéseként az eddigi fejezetekben felmértem az ilyen irányú fejlesztésekre való igény, valamint az ehhez szükséges szakmai ismeretekbe adtam betekintést. A következőkben Budapest helyzetfelmérésével keresem mindazon turisztikai értelemben hasznosítható erőforrásokat, valamint a bennük rejlő lehetőségeket, amelyek az öko-szemléletű fejlesztések alapjául szolgálnak. A erőforrásai tekintetében szemügyre kell venni előfordulásuk szerint azokat, amelyek bárhol, gyakran, ritkán, illetve csak egyetlen helyen fordulnak elő, hiszen az attrakció egyedisége és előfordulásának gyakorisága meghatározza annak hatáskörét, illetve az arra épülő turizmus vonzáskörzetét. (Lengyel 2004) Mindemellett Budapest erőforrásainak további szegmentálásánál a bennük rejlő értékek játszanak szerepet, mely alapján elkülöníthetőek a természeti értékek hatáskörébe tartozó, földtudományi értékek, melynél a fő szerepet a felszínalatti gyógy és forrásvizek kapják, valamint a kultúrtörténeti és tájképi értékek, amelyek alatt értendő, előbbinél az ember társadalmi-gazdasági tevékenysége során létrehozott értékek, utóbbinál pedig, a város természeti és művi tájalkotó elemeinek egysége. Ennek alapján azon erőforrásokat sorakoztatom fel, amelyek forrásul szolgálnak az öko-megoldások kialakításában, hiszen célom, mindezek komplexitásával létrehozni az úgy nevezett „városi tanösvényt”. A kreált kifejezés alapját Budapest „zöld város” koncepciója adja, valamint az a turisztikai szolgáltatás együttes, amelyben a turistáknak lehetőségük nyílik megismerni Budapest értékkincseit. A zöld innovációk azonban nem azonos mértékben kapcsolódnak be a turisztikai kínálatba, hiszen míg egyesek csupán közvetett módon járulnak hozzá a turisták élményének fokozásához, mások közvetlenül elégítik ki a turisták igényeit. Ennek oka, hogy a fejlesztések bizonyos százaléka mindössze kiegészítő szerepet tölt be Budapest turizmusában, viszont elengedhetetlen feltételei a város esztétikai összhatásában, valamint a fenntartható turizmus kialakításában. Az öko-szemléletű megközelítés

kiindulópontját is, a turisztikai értelemben közvetett befolyással bíró, újítások adják, hiszen mindezek Budapest egészét érintik, valamint hosszútávon a pénzügyi megtérülések következtében, további fejlesztések forrásául szolgálnak.

3.2.1. *Megújuló energiaforrások hasznosítása*

A törekvések konkretizálásához, a már korábban definiált, best practice megoldásokat hívok segítségül, hogy általuk jól szemléltethetővé váljon a gyakorlatbeli kivitelezhetőség. A nagy volumenű zöld beruházások kapcsán elsősorban a megújuló energiaforrásokra alapozott megoldásokat szükséges említeni, amely a városoknál többek közt, a napenergia használatát jelenti. A napenergia hasznosításának kétféle módját lehet választani, mely szerint mindez történhet passzív, illetve aktív rendszerek kialakításával. Előbbi eszközei közé sorolható az épület tájolása, üvegfelületek optimális méretezése, megfelelő épületszerkezeti anyagok kiválasztása (hőtároló képesség szerint), valamint az üveg előterek, míg utóbbi a napelemek és kollektorok kiépítését hangsúlyozza. (Electro Home Bau Kft. 2012) Pénzügyileg kisebb beruházást jelentene a passzív módon történő napenergia hasznosítás, azonban mindezek az épületek számára nem tudnak elegendő energiaforrást generálni, így az aktív eszközök beiktatása célszerű. A világ számos országában tettek már törekvéseket a napkollektorok kiépítésére, valamint mindezek eredményességét bizonyítja, hogy profitáló beruházásokról van szó. „Németországban minden korábbinál nagyobb teljesítményt értek el a napenergiát felhasználó áramtermelő berendezések, a hálózatüzemeltető cégek.” (Passzív Ház Magazin 2012a) Budapest tekintetében elsősorban az épületek szerkezeti elemei közé lenne célszerű beépíteni a napelemeket, hiszen a város egészét nézve, kiváló lehetőségei vannak a napenergia begyűjtésére és annak hasznosítására. Az épületek magassága nagyjából egy szintben van, így azok tetőfelületén kialakított napelemeinek ellátottságát nem akadályozná a környező épületek egyike sem. Mindemellett az irodaházak, valamint a turisztikai szolgáltatók; szállodák és más vendéglátó egységek nagy területű oldalfelületén is eszközölhetőek mindezen energiatakarékos innovációk. A nemzetközi viszonylatból nyert példák segítségével, illetve a napelemek tervezőinek, szakembereinek közreműködésével kialakíthatóvá válna egy, az észak-olaszországbeli bergamói öko-épülethez hasonló megoldás. „A Meier-Nouvel nevével fémjelzett épület minden eleme a környezetvédő és fenntartható építészetet hirdeti. Energiaellátást ötszáz négyzetméter napelem biztosítja...” (Passzív Ház Magazin 2012b) A napenergia azonban nem csak a nagy kaliberű épületek fejlesztésénél iktatható be az energiaellátásba, hanem már a háztartásokban, illetve közösségi intézményekben is hozzájárulhat az energia tudatos hasznosításához, így a turisztikai

létesítmények, múzeumok, éttermek, bevásárló központok eredményességét is növelhetik. A németországi 28 lakásos társasház felújítása erre tökéletes példa, hiszen jelenleg az épület tetején 100 m² területű napkollektor 30 %-ban ráségítenek a fűtésre, és 70 %-ban pedig a melegvizet állítják elő. (Passzív Ház Magazin 2012c) Ez alapján belátható, hogy a turisztikai szektor, kiemelten a szállodák, jelentős előnyhöz jutnának költségeik hosszútávú csökkentése által, ha a napenergia nyújtotta passzív, illetve aktív hasznosítási lehetőségek megvalósítására való törekvései már stratégiájukban is elsődleges szerepet kapnának, hiszen az így felszabaduló anyagi forrást turisztikai kínálatuk bővítésére tudnák fordítani úgy, hogy magas energiaigényű szolgáltatásaik minősége nem szenvedne hiányt. Valamint más megközelítésből, a már turisztikailag jól profitáló attrakciók napenergia hasznosítása révén járulhatnak hozzá a turisztikai szektor többi szereplőinek tevékenységéhez, erre példa a kaliforniai Alkatraz börtön, mely alapvetően turisztikai vonzerővel bíró múzeum, amely a fejlesztéseivel a Golden Gate Nemzeti Szabadidő Park napenergia központjává avanzsálódott. „A ma múzeumként működő intézmény, amely 1963-ban üritette ki végleg celláit, most a nap energiáját zárja be, vélhetően életfogytiglanra. A hajdani fegyintézet tetején ugyanis egy 307 MW-os naperőművet helyeznek el, összesen 1300 napelemmel és egy energiatároló rendszerrel.” (Energia Centrum 2012a) Valamint ide sorolható Skandinávia legnagyobb fotovoltikus (elektromos áram napfényből) területe is, hiszen „a svéd városok közül Malmönek van ma a legnagyobb kiterjedésű napkollektor rendszere. Több mint 4000m² termikus napkollektorral és 2500 m² fotovoltikus rendszerrel iskoláknak, múzeumoknak, ipari épületeknek és egyéb más létesítményeknek gyűjtik a napenergiát.” (Májas 2012)

Mindemellett a technológia és a technika segítségével már számos kisebb mértékű megoldások is léteznek a napenergia hasznosítása terén, amelyek akár turisztikai attrakció értékkel is bírhatnak. „Egyre több olyan nagyváros van, ahol a buszmegállók valóságos műalkotásokká válnak, vagy pedig hagyományos funkciójukon jócskán túllépnek. Firenzében az EyeStop érintőképernyővel fedett, napelemmel működő megálló, amely egy olyan búvóhelyre emlékeztet, amilyent vihar esetén keres az ember. Az egész építmény ragyogni kezd, amikor a busz közeledik, a képernyőn pedig a várakozók elhelyezhetik hirdetéseiket és közösségi közleményeiket is.” (Energia Centrum 2012b) Világszerte kapva kaptak az ötleten, így számos napenergiás megvalósítás felütötte a fejét; Japánban eper és dinnye formájúak a megállók, heverővel, kávézóasztallal ellátva, a Georgia állambeli Athensben iskolabusz darabjaiból fabrikált, a kaliforniai Yosemite nemzeti parkban Flistone Frédi módi, Párizsban, a Boulevard Diderot-n könyvesbolt stílusú, míg a kaliforniai Venturában egy repülőtéri

transzitra emlékeztet a pihenőszobás, ivó kutas, éttermekkel bővített, napenergiás buszmegálló. Az építészeti csodák szemléltetik, hogy a technológia és a kreativitás együtteséből, létrehozható egy olyan turisztikai termék, amely azon kívül, hogy turisztikai értékkel felruházható, a környezet tudatos hasznosításával, a fenntartható turizmust is elősegíti. Budapest tömegközlekedési hálózatában egyaránt fellelhetőek a turisták által is gyakran látogatott közlekedési csomópontok, amelyeken a hasonló napelemes turisztikai attrakciók megvalósítása helytálló lenne. Bár annak ellenére, hogy mindezeknek gazdasági hozzájárulás nincsen, Budapest zöld város képét erősen befolyásolhatják, valamint plusz vonzerőt generálhatnak egyes területeknek, amely segítségével összevonhatóvá válnának egyes turisztikai attrakciók. Konkrét állomások tekintetében kiemelendő az Kisföldalatti vonala, hiszen megállóinál fontos turisztikai látványosságok is találhatók; a Szécsényi Fürdő, a Hősök tere, az Opera, Deák Ferenc, illetve Vörösmarty tér, stb., ha mindezen megállóknál a kreatív napenergiás megoldásokkal felkeltjük az turisták érdeklődését, a helyben felelhető kulturális értékek számára is forgalomnövekedést generálhatunk, hiszen tálcán kínáljuk a lehetőséget Budapest kulturális és természeti kincseinek megismeréséhez.

3.2.2. ***Zöldülő megoldások***

Az épített környezetbeli átalakításhoz kapcsolódóan a zöld város imázs fontos elemeként említendő, az úgy nevezett élő falak kialakítása. Budapesten nagy mennyiségben vannak jelen a különböző falfirkák, illetve a rossz állapotban lévő épületek, amelyeknek falai sürgős felújításra szorulnak. Az épületek több száz éves vonásai különleges atmoszférát kölcsönöz a városnak, így a régies stílusok hangsúlyozásával kell a rekonstrukciókat végeznünk. A renoválás által biztonságosabbá válnának az épületek, valamint a helyi lakosság és a turisták komfortérzetét is növelhetnék. Az esztétikai szépség fokozásaképp, illetve a zöld megoldások egész városra való kiterjesztéséhez, opcionális az élőfalak integrálása a városi összképbe. Mindezek elsődleges szerepe azonban a levegő tisztítása, hiszen „a legújabb kutatási eredmények szerint a fák, cserjék és egyéb növények nyolcszor hatékonyabban képesek tisztítani a városi levegőt, mint korábban hittük... bebizonyították, hogy a megfelelő mennyiségű és elhelyezésű növénynek köszönhetően a nitrogén-dioxid koncentrációja akár 40%-kal, a szálló poré 60%-kal is csökkenhet.” (Tiszta Jövő 2012a) Elképzelésem szerint a zöld falak otthonául a közterületek épületei szolgálnának, hasonló módon, mint a kanadai Vancouver könyvtára. „Az élő növényekkel borított falakra specializálódott kanadai cég, a Green Over Grey legutóbb megalkotta Észak-Amerika legnagyobb szabadtéri lélegző falát. A kanadai Vancouver külvárosában található zöld fal majdnem háromezer

négyszetméteren terül el a városi könyvtár épületének utcafrontján.” (Sue 2012) Valamint Milánó példájából kiindulva bevásárlóközpontok oldalait színesíthetnék. „A fal nem egyhangú, különböző színű, formájú és fajtájú növények százai találhatók meg rajta, a moháktól a virágokig. Nemcsak a szemeket gyönyörködteti a zöld fal, hanem javítja a levegő minőségét a pláza környezetében, illetve csökkenti az energiafogyasztást, nyáron árnyékot szolgáltat, a hidegebb hónapokban pedig igen jól szigetel. A növényeknek hála még a közeli parkoló zaja sem szűrődik be a bevásárlóközpont területére.” (Demeter 2012) A Guinness Rekordok könyvébe is bekerült fal tökéletesen szemlélteti, hogy milyen sokoldalúan hasznosítható az élővilág ebben a formában. Budapest bevásárló központjai zöld falakkal való tűzdeltsége, az elmondottak alapján, sokban elősegítené a levegő-, és zajszennyezés csökkentését. A létesítmények látogatottsága mind a turisták, mind a lakosság részéről kiemelkedő, ezért a zöld megoldások helyben való alkalmazása különösen fontos lépés lenne a fenntartható város kialakításához. A fejlesztések középpontjában tehát, a csomópontként is említhető, Aréna Pláza, Europark, Árkád, Mom Park, Allee, a Köki terminál, valamint a WestEnd áll. Legutóbbi kapcsán szükséges kiemelni, hogy itt a beltéri zöldesítésre is találunk példát, amely turisztikai vonzerővel is bír, így belátható, hogy a kültéri falak létrehozásán túl a belső teret is színesíthetjük, ezáltal növelve a látogatók élményét. További pozitívuma a beltéri zöld falaknak, hogy hűtési funkciójukkal a légkondicionálók feladatát is átvehetik egy bizonyos szintig, amely hozzájárul a CO₂ kibocsátás mérsékléséhez. Ember-központú megközelítésből, hiszen elsősorban a helyi közösségre, illetve turistákra mért hatást vizsgáljuk, az egybefüggő növényzet szellemi teljesítmény növelésére, valamint fáradtság érzet csökkentésére is kitűnő megoldás, tehát a komfort érzet nagymértékben növelhető, amely a turisták tekintetében az elégedettséget eredményezi, valamint egészség javító hatása sem mellékes szempont. (Koltai 2012b)

A zöldesítés függőleges kivitelezésén túl, létezik mindennek vízszintes formája is, amely egyaránt érvényesíthető a magasban, és a talajszinten is. Budapest épületeinek energiatakarékos átalakításáról már a napenergiák kapcsán szó esett, azonban a környezetkímélő módszerek tárházát tovább szélesíti a tetőterek „kertesítése”. E szerint a város beépítettségének következtében célszerű a zöld felületeket egy részét a tetőterek szintjére emelni, melynek funkciója hasonló, mint az eddigiekben tárgyalt zöld falakénak; a városi környezet klímáját igyekszik javítani. A forgalom koncentrált jelenlétének velejárója a zaj-, lég- és porszennyezettség, amely kompenzálására kitűnően alkalmasak az esztétikai szépségükben is kiemelkedő jelentőségű homlokzatok. (Bognár 2012) Budapest, mint már a napenergiás megoldásoknál is láthattuk, rendelkezik olyan épületekkel, amelyek alkalmasak

az ilyen jellegű zöld innovációk befogadására, azonban tény, hogy mindezekhez nagy volumenű beruházásokra van szükség, amelyek, mivel gazdasági hasznosságukban már kevésbé jelentősek, nem feltétlenül töltik be a központi szerepet a fejlesztések tervezésénél. Azonban Budapest fenntartható fejlődésének elengedhetetlen kritériumai. A turizmus fejlesztéséhez sem kapcsolódnak szorosan, azonban a városi életminőség növelésével elérhető Budapest élhetőbb városképének kialakítása, amely által turisztikai mivoltában is színvonalasabb desztinációnak tekinthető.

3.2.3. *Környezetbarát közlekedés*

A zöldesítés számtalan előnye bemutatásra került az iméntikben, azonban elsőbbséget élvez a széndioxid kibocsátás kérdése, hiszen mind Európa, mind a világ összes országának viszonylatában szigorúan szabályozott területről van szó. A szennyezés hátterében a nagy városok esetében, így Budapesten is a közlekedési eszközök környezetszennyező hatása áll. A központi részeken mindez koncentráltan érvényesül, így nélkülözhetetlenné válik a közlekedési eszközök korszerűsítésén túl, a tömegközlekedés terén is a zöldesítések bevonása a fejlesztésekbe, hiszen a növények szén-dioxid felvétele, és oxigén leadása segítségével csökkenthető lenne a város CO₂ koncentrációja. Többek között, Párizs, illetve Bilbao városában fellelhető a tömegközlekedésben tett kreatív zöldesítő intézkedések; a villamos sínpárjai között, és annak szűk környezetében füvesítették a területet, amely következtében egy azon lépéssel biztosították a környezetkímélő megoldást, és a látványos attrakciót egyaránt. Budapest okulhatna a nemzetközi példákból, hiszen a tömegközlekedés terén az ilyen apró változtatások által is motiválhatóvá válna a helyi lakosság és a turisták tömege, hogy közlekedési eszközükként ne a személygépjárműket, hanem a tömegközlekedési eszközöket vegyék igénybe. Azonban a tömegközlekedés fellendítéséhez a nagy volumenű átalakításokat is életbe kell léptetni, hiszen Budapest tömegközlekedési eszközeit nézve radikális változtatásokra van szükség. A korszerűtlenség, elavultság, valamint elhasználódás következtében az eszközök kényelmi, és biztonsági szintje igencsak színvonalon aluli, amely erősen befolyásolja a turizmus minőségét is, hiszen a helyi lakosságon túl, a turisták nagy százaléka a tömegközlekedési eszközök használatára kényszerül. A szóhasználat nem véletlen, hiszen a turisták leginkább csak kényszerből használják ezt a közlekedési módot, hiszen csak ebben formában van lehetőségük megközelíteni a látogatni kívánt turisztikai attrakciót. A negatív benyomásnak azonban két alakító tényezője van, elsősorban a korszerűtlenségből adódó veszélyesség, másodsorban pedig az egyéb közlekedési alternatívák hiánya. Előbbi megoldásául szolgálna a régi készletek teljes kicserélésére, okulva egyes

városok példáján; Oslóban a környezeti program alapvető követelményét képezik régi tömegközlekedési eszközök felszámolása és újrahasznosítása. „2006 óta a 30 évesnél idősebb vonatokat a norvég fővárosban fokozatosan villanymotoros új kocsikra cserélik le.” (Csibecsőr 2012) Azonban nem szabad megfeledkeznünk arról sem, hogy akár a sárga villamos példájával élve, ma már kuriózumnak számítanak egyes közlekedési eszközök Budapesten. Így az úgy nevezett, történelmi múlttal rendelkező közlekedési eszközök teljes mértékű kivonását megelőzendő megoldásként szolgálna, ha mindezen elemeket beépítenénk a turisztikai kínálatba. A fejlesztések ez esetben sem elhanyagolhatók, hiszen a minőségi szolgáltatás nyújtásához elsődleges szempont a biztonság megléte. A közlekedési eszközök funkciójának ilyen irányú átstrukturálásának eredményességét mutatja, hogy Budapesten már tettek törekvéseket az eszközök turisztikai értékkel való felruházására, hiszen a télen menetrendszerűen induló Mikulás-villamos nagy sikerrel debütált mind a lakosság, mind a turisták körében. Tehát belátható, hogy az attrakció létrehozásában néhány esetben nem feltétlenül az anyagi hozzájárulás mértéke, hanem a kreatív látásmód a meghatározóbb.

Számba kell vennünk azonban azokat az innovációkat is, amelyek a közlekedés fejlesztése által, Budapestet, a technológia segítségével, a modern zöld városok színvonalába emeli. A XXI. század korszerű megoldásainak, a környezet-tudatos városfejlesztés kapcsán, a közlekedési eszközök terén elért innovációknak a legkimagaslóbb a hozzájáruló értéke. A környezetkímélő módszerek kutatásának háttérében a városok azon tulajdonsága áll, mely szerint a bennük áramló közlekedés az egyik okozója a globális felmelegedésnek, valamint számos környezetszennyező és egészségkárosító hatásuk is felsorakoztatható, mint például a finom por vagy nitrogén-oxid, el nem égett üzemanyag maradékok kibocsátása, amelyek a magas ózonértékekért felelősek, és a légutakat is károsítják. (Csibecsőr 2012) Ennek következtében szükségessé vált előteremteni azokat az eco-megoldásokat, amelyek radikális változtatást hoznak a város közlekedésében. Választási lehetőségek széles tárházát kínálják a technológia adta lehetőségek; a hibrid autók, melyek meghajtásakor az energiát két vagy több, különböző energiaforrásból nyerik, a gyakorlati megvalósításban ez belsőégésű motor és villanymotor együttes megjelenését jelenti, az elektromos autók, amelyek azonban akkumulátorral való működtetésük következtében nem teljes mértékben környezetkímélők, a napelemes autók, amelyek a legideálisabb megoldást jelentenék, hiszen napelemes működtetésüknek hála nem bocsátanak ki szennyező anyagok, valamint hosszútávon olcsó fenntartásuk. (Csibecsőr 2012) Az alternatív autók mintájára, kiterjeszthetővé válna mindezen technológiák alkalmazása a tömegközlekedésre egyaránt. A tömegközlekedés használatának generálásán túl, más közlekedési formák előfeltételeit is meg kell teremteni. A városok

turizmusában különösen fontos, hogy a turisták számára a város kínálatában szerepeltessünk olyan turisztikai értelemben is hasznosítható közlekedési alternatívákat, amelyek hozzásegítik őket más turisztikai attrakciók meglátogatásához. Jelen esetben, ez alatt a kerékpáros útvonalak kiépítését értem, hiszen Budapest egészére kivetíthető fejlesztések a kerékpáros turizmus létrehozását eredményezné. Valamint a kerékpáros közlekedés amellett, hogy egy sokkal rugalmasabb közlekedési formát jelent, lehetővé teszi a fenntartható turizmus fejlődését. A kerékpározás környezetre gyakorolt pozitív hatásai a következőképpen foglalhatók össze; „Nem bocsájt ki extrém mennyiségű, üvegházhatást fokozó gázt, nem termel szmogot, a kerékpár teljes élettartama alatt beéri egyetlen liter olajjal, fosszilis üzemanyagot nem használ. A kerékpár szinte száz százalékban újrahasznosítható, megsemmisítésekor nem keletkeznek veszélyes hulladékok.” (Csibecsőr 2012) Eszerint elmondható, hogy a környezettudatos városkép kialakításában nélkülözhetetlen tényező a kerékpár útvonalak létrehozása, valamint azok turisztikai értelemben vett hasznosítása, hiszen ha a lakosságnak, illetve turista közönségnek biztosítjuk a közlekedés e formáját csökkenthető, valamint gyorsítható lenne a személygépjármű forgalom, valamint a terület terheltsége is mérséklődne. Felismerve mindezen pozitív ismérveket, egy felülről irányított, Budapest egész területére kiható fejlesztési folyamatra van szükség, amely magában foglalja a kormány személygépkocsi korlátozásra vonatkozó rendeleteit, a közlekedési szervezetek kerékpár útvonal terveit, valamint a lakosság és turisták szokásainak megváltoztatására irányuló marketing intézkedéseit. Támaszul szolgálnak azonban a nemzetközi gyakorlatban már bevált módszerek, ezek közül hangsúlyozandó Koppenhága törekvései, hiszen elsőként érdemelte ki a „Bike City” címet, amelyet a Nemzetközi Kerékpáros Szövetség (International Cycling Union) ítelt neki. (Májás 2012) „Koppenhága, ugyanis, olyan világváros akar lenni, amely kedvező lehetőségeket biztosít a kerékpárral közlekedők számára. Célja, hogy 2015-ig a polgárok 50 %-a járjon kerékpárral a munkahelyére, vagy az iskolába. 2010-ben ez az arány 35 % volt. Ezúton is azt kívánják elérni, hogy 2025-ig a város széndioxid-semleges legyen.” (Energia Centrum 2012c) Hasonló megmozdulások figyelhetők meg Európa számos városában; így a kerékpáros turizmusban megjelenő kreatív ötletek sora kínálkozik Budapest számára forrásként a kerékpáros közlekedés kereteinek kiszélesítéséhez. A city bike mozgalom térhódítása kiemelkedő jelentőségű a kerékpáros turizmus újszerű szolgáltatásai között, többek közt ennek is köszönheti Koppenhága a zöld város címét, hiszen ezzel egy újabb kaput nyitott a városok fenntartható közlekedés fejlesztésében. A city bike lényege, hogy a város különböző pontjain fellelhető bicikliket, szabadon igénybe vehetik mind a turisták, mind a helyi lakosság, amellyel a városok alapvető célja a kocsik létszámának

minimalizálása, valamint a parkoló helyek túlterheltségének csökkentése. Az egyre inkább trend jelleget öltő turisztikai fogás a nagy városokban pozitív visszhangra talált, hiszen a környezetbarát látásmód begyűrűzése a köztudatba már nem újszerű jelenség. Azonban ennek tudtában sem maradhat el a kormány és egyéb környezetvédelmi szervezetek kerékpáros közlekedést népszerűsítő propagandája. A törekvések konkrét értelmezéséhez négy esettanulmány ad pontos képet; Párizs, London, Bécs és Amszterdam.

Párizs infrastruktúrájának kiépítésekor létrehozott 1500 állomásból álló kerékpárkölszövő rendszerrel, más néven Vélibbellel több mint húsz ezer kerékpár üzemeltetését tették lehetővé. Önmagában azonban mindez nem elegendő a kerékpáros közlekedés térnyeréséhez, ezért további intézkedések eszközölésére volt szükség. „A hétvégéken, egyes helyeken lezárják az utcákat a gépjárművek elől, a Szajna-partot nyáron lezárják a gépjárműforgalom elől, kizárólag a gyalogosok, kerékpárosok és görkorcsolyázók használhatják, 30 km/h sebességű forgalomcsillapított övezeteket alakítottak ki, és az ingatlanfejlesztéseknél kötelező a kerékpárok parkolási lehetőségének biztosítása.” (Kisgyörgy- Ungvárai- Bencze-Kovács- Németh 2008) A törekvések eredményességét bizonyítja, hogy 2004-re mintegy 290,7 kilométeres kerékpárutat építettek ki, amelyek 50%-a a gépjármű- és gyalogosközlekedéstől elválasztott, valamint az első hónap utáni felmérés kimutatta, hogy addig több, mint egymillió fő vette igénybe a szolgáltatást, turisták és helyi lakosságot egyaránt tekintve.

A jól működő, önellátó közlekedési rendszer példájára London városában is egyre több kezdeményezés ütötte fel a fejét, amelynek eredményeképpen a infrastrukturális fejlesztések fő célkitűzései a következők lettek. London központjában mintegy 6000 bérelhető kerékpárt kívánnának elhelyezni a turisták és lakosok számára 300 méteres távolságokban, új kerékpáros útvonalakat és zónákat helyeznének ki, valamint a helyi úticélokat, tehát a turisztikai attrakciókat is, kerékpáros útvonalakkal kötnék össze, ezáltal tennék mindezeket megközelíthetőbbé, továbbá ezeken a csomópontokon a turisztikai szolgáltatókat ösztönöznék a minőségi szolgáltatások kialakítására. (Kisgyörgy- Ungvárai- Bencze-Kovács - Németh 2008) A radikális célkitűzéseknek és azok megvalósításának hála London belterületein 80%-kal nőtt a kerékpáros közlekedés.

Bécs tekintetében az átalakítások hátterében a jóléti társadalom növekedése áll, amely magával vonzotta a gépjárművek számának rohamos növekedését. Ennek következtében a kerékpáros közlekedés az utóbbi évtizedekben majdnem felére csökkent, így indokoltá vált az infrastruktúra ez irányú fejlesztése. A fő irányelvek szerint, a cél, hogy a kerékpározás a város forgalmában 8%-ot tegyen ki, a környezet kialakításában, a fenntartható közlekedés

jegyében, a kerékpár-barát kép legyen a meghatározó, valamint a lakosság és a turisták szemléletét a kerékpáros közlekedés felé orientálják. A fejlesztéseket 30 milliós beruházként határozták meg, amely kiterjed az új, illetve régi kerékpárutak korszerűsítésére, a további B+R rendszerek kiépítésére, a kétirányú utcák kialakítására, a kerékpár-tárolók létrehozására, a kerékpárbérlő rendszerek bővítésére. (Kisgyörgy- Ungvárai- Bencze-Kovács- Németh 2008)

Az elmondottak alapján elmondható, hogy az innovatív lépések mindegyike hozzájárul a „zöld város” imázs köztudatban való elterjedéséhez, hiszen a kerékpáros közlekedés a város egészére kihatással van, ezáltal a lakosság és a turisták akarva-akaratlanul is kapcsolatba kerülnek vele. Továbbá, a londoni törekvések kapcsán találkozunk a kerékpáros közlekedésfejlesztés olyan példáival, amelyek integrálódnak városi kínálat más szegmenseibe is. Ez alatt kiemelendő a turizmus területe, hiszen azon felül, hogy a kerékpáros közlekedés velejárója a kerékpáros turizmus, a turisztikai attrakciók számára opcionális lehetőség a kerékpáros útvonalak csomópontjaként bekapcsolódniuk a város „kerékpáros keringésébe”. Amszterdam a tökéletes példája, hogy miképp olvadhat bele a város arculatába a kerékpáros közlekedés és kerékpáros turizmus. Mindez nem véletlen, hiszen már 1978-ban kezdetét vette a kerékpáros, gyalogos, valamint közösségi közlekedést pártoló városszerkezeti kialakítás. Az intézkedések kiterjedtek gépjárműhasználat korlátozására, személykocsik által igénybevett utcák egyirányúsítására, bizonyos helyek csak gyalogos, illetve kerékpáros megközelítésére, a parkolók számának csökkentésére, valamint azok díjainak emelésére, továbbá a 30km/órás szabályozás életbe léptetésére. (Kisgyörgy- Ungvárai- Bencze-Kovács- Németh 2008) Azonban a zöld város arculat elmélyítésének nyitja, véleményem szerint, az oktatásban tett lépések, hiszen Amszterdam oktatási intézményeiben lehetőségük van a diákoknak ismereteket szerezni a kerékpáros közlekedésről, a közlekedési szabályokról, valamint a viselkedési módokról, mindehhez azonban az önkormányzat hozzájárulása elengedhetetlen feltétel, hiszen az iskolák számára csak így biztosíthatók a kerékpáros oktatáshoz szükséges eszközök, hogy ezáltal mindenki ugyanúgy részesülhessen a „tanulmányokból”. (Kisgyörgy- Ungvárai- Bencze-Kovács- Németh 2008) A környezettudatos látásmód erősítéséhez az efféle szociális átalakítások nélkülözhetetlenek, hiszen általuk biztosítható a kezdetektől fogva, hogy a helyi lakosság szemléletébe és viselkedésébe beivódjon a fenntartható fejlődést célzó megoldásokra való törekvés. A környezetbarát mentalitás pedig kihatással van a turistákra is, így a pozitív visszacsatolás sem marad el, amely egyben a pozitív imázs erősödését is jelenti. Mi sem bizonyítja jobban Amszterdam eredményességét, mint hogy a lakosság 85% él hetente legalább egyszer a

kerékpár nyújtotta lehetőségekkel, ami könnyen kivitelezhető, annak köszönhetően, hogy jelenleg majdnem minden lakosra jut egy bicikli, mindezek mellett a belvárosban megtett utak 55%-a biciklivel történik. Azonban a város továbbra sem elégszik meg mindezzel, és rendre új tervekkel, célokkal áll elő; a jelenlegi színvonal szinten tartása mellett, a biciklilopásokat szorítaná vissza, a kerékpár tárolási létesítményeket kerékpár-biztosabbá tenné, valamint bővítené, illetve a közlekedési lámpák szabályozásával a várakozási időt csökkentené, a biztonságosság figyelembevételével. (Kisgyörgy- Ungvárai- Bencze-Kovács- Németh 2008)

A felsorolt példák forrásul szolgálhatnak Budapest kerékpáros útvonalainak, valamint az így létrejövő kerékpáros turizmus számára a megoldások mikéntjében. A kerékpáros kultúra kialakításához még nem késő észbe kapni, azonban egyre sürgetőbb a helyzet realizálása, hiszen a fenntartható fejlődés, a fenntartható közlekedés, illetve a fenntartható turizmus egyik alappillérijéről beszélünk. Azonban bizakodóan tekinthetünk a jövőbe, hiszen 2012-re megérkeztek azok a tervek, tervezetek, amelyek a kerékpáros közlekedés előrelendítését eredményezik.

Kerékpáros turizmussal a zöld városért- Interjú Dr. Almássy Kornéllal, a BKK Közút Zrt. vezérigazgatójával (Lásd: Mellékletek/MI)

A BKK Közút Zrt. az elmúlt években számos projekttel hozakodott elő Budapest kerékpáros, illetve gyalogos közlekedését elősegítő fejlesztések témájában. 2011-ben Budapest Főváros Önkormányzatának jóvoltából, a Közép-magyarországi Operatív Programon belül a „Kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése” című pályázat keretében hat európai uniós támogatással megvalósuló projekt kivitelezését kezdte meg. „A Budapesti Közlekedési Központ (BKK) irányításával a fejlesztés során Budapest négy kerületében, összesen hat kerékpárút szakasz épül a XVII. kerületi Pesti úton, a XXI. kerületben a Weiss Manfréd úton és az Ady Endre úton, a X. kerületben a Fehér úton, valamint a III. kerületi Bécsi úton.” (BKK 2010) Dr. Almássy Kornél vezérigazgatóval készített interjúm célja, ezen célkitűzések pontos ismertetése, valamint az elért eredmények turizmusra gyakorolt hatásának feltérképezése.

Az interjú folyamán feltett kérdések arra összpontosítanak, hogy az eddig megtett lépések, illetve a jövőben várható intézkedések a nemzetközi best practice példákra, valamint a fenntartható közlekedés követelményeire milyen mértékben hagyatkoztak. A helyzet tisztánlátásához azonban tudnunk kell, hogy minek hatására döntött úgy a BKK, hogy a kerékpáros közlekedés fejlesztésére van szükség, eszerint a kerékpáros közlekedésre egyre nagyobb igény mutatkozott, amelynek hátterében a benzinárak rohamos növekedése és a

tömegközlekedési eszközök jegyárának drágulása játszott leginkább szerepet, azonban szempont volt a környezettudatosság is. Az alternatív közlekedési mód így optimális megoldást jelentett mind a fenntartható közlekedés, mind az olcsóság tekintetében. A fejlesztések már a kezdeti szakaszban is pozitív reakciókat váltottak ki a lakosságból, hiszen egyre többen kezdték a kerékpáros közlekedést előnyben részesíteni, amelyet a kihelyezett kerékpárszámlálók adatai is bizonyítanak. A pesti oldalon tett közúti beavatkozások következtében biztonságosabbá vált kerékpáros közlekedés még inkább motiválja a lakosokat, hogy a személygépjármű használata helyett kerékpárjukkal tegyék meg a kisebb-nagyobb távolságokat. Bár a hangsúly a biztonságon van, nem szabad megfeledkezni egyéb kiegészítő lépésekről sem, hiszen Budapest egészére kihatással kell, hogy legyenek az átalakítások. Ez alatt értendőek azok a jövőbeni intézkedések, mely szerint a buszsávokat alárendelik a kerékpáros útvonalaknak, a közlekedési lámpák és kanyarodó sávok hangolásánál a kerékpárosokat is figyelembe veszik, valamint a KRESZ-t is a kerékpáros közlekedés javára módosítják, valamint a munkahelyek zuhanyzókat és öltözőket létesítenek, hogy a kerékpárosok semmilyen hátrányban ne részesüljenek a közlekedési módjuk miatt. A kerékpáros közlekedés terjeszkedése Dr. Almássy Kornél elképzelései szerint, a budai oldalt is érinteni fogja; felvonó létesítésével lehetőségük lenne a Budai hegyekben élők számára is biciklivel közlekedni mind a Buda, mind Pest viszonylatában. Az eddigiekben felsorolt intézkedések alapvetően nem turisztikai jellegűek, hiszen elsődleges célként nem a turizmus fellendítése állt, azonban szemügyre véve a nemzetközi példákat, azokról merítve 2013-ra a city bike rendszer is kialakításra kerül. A BUBI project keretében, az EUROVÉLO tevékenységével kiegészülve, az Európa számos nagyvárosaiban már bevált, biciklikölcsönző rendszer létrehozása várható, mely szerint 1000 darab kerékpár Budapest különböző állomásain lesznek kihelyezve. A helyszín listában (Lásd: Mellékletek/M2) foglaltak szerint láthatjuk, hogy az állomások telepítésénél szerepet játszottak a turisztikai attrakciók, valamint az egyetemek elhelyezkedése, így kijelenthetjük, hogy a kerékpáros turizmus előfeltételét is jelenti a kerékpáros közlekedés ilyen formájú fejlesztése. Egyértelműen nem a kerékpáros közlekedés határozná meg Budapest imázsát, azonban plusz vonzerővel bírna, amely hatására a turistaforgalom növelhető lenne. Mindemellett a kerékpáros közlekedés kiinduló pontját adná Budapest zöld város koncepciójának, amely lehetőség a nemzetközi színvonalba való integrálódáshoz, amely mellett szól az a tény is, hogy Közép-Európa viszonylatában Budapest az elsők között tudná felvonultatni turisztikai kínálatában a városi kerékpáros közlekedést, mint az eco-megoldások fontos elemét.

3.2.4. *Egyéb turisztikailag hasznosítható eco-megoldások*

Az eddig említett fejlesztések, illetve intézkedések alapját a lakosság és a turisták számára egyaránt elérhető, „városi-tanösvény” gondolata adta, hiszen a Budapest egészét érintő, megújuló energiaforrásokra alapozott tervek, valamint az egész várost átszövő zöldesítő megoldások és a kerékpáros közlekedés is, a Budapestet körbeölelő zöld útvonalakat jelölik ki. Turisztikai mivoltában való megjelentetéséhez azonban, turisztikai attrakciókat kell felsorakoztatnia kínálatában, amelyek úgy nevezett állomásokként definiálhatók. A kerékpáros közlekedés alapvető feltétel, hiszen összeköti Budapest „zöld pontjait”. A következőkben nemzetközi példák segítségével, mutatok rá olyan erőforrásokra Budapest tekintetében, amelyek tökéletesen megfeleltethetők zöld állomásokként.

Budapest erőforrásai között kiemelt szerepet kell tulajdonítanunk a gyógy- és termásvíz forrásainak, hiszen a fürdőváros jellegből adódóan, számos kiaknázatlan lehetőség áll rendelkezésünkre. Párizs szökőkút rendszere jól szemléleti, hogy miképpen hasznosítható a víz, akár turisztikailag is, hiszen a gyönyörűen kivitelezett, több száz éves, illetve modern szökőkutak mindegyikét felruházták turisztikai értékkel. A turisták számára könnyen megközelíthető szökőkutakat, a folyamatos odafigyelésnek, és felújításoknak köszönhetően alkalmassá tették ivóvízként való hasznosításra. Ezáltal a turistáknak lehetőségük nyílik, állomásról-állomásra, szökőkútról-szökőkútra flakonjukba vizet tölteni, amely annak ellenére, hogy minimális közbenjárást igényel, fontos környezetbarát megoldást jelent. Jelenleg Budapesten rendelkezésünkre állna számos szökőkút, amelyet kamatoztatni tudnánk mind a turizmus, mind az öko-megoldások javára, azonban elhanyagolt állapotuk miatt mindez nem lehetséges. Ezért célszerűnek látom, a már meglévő szökőkutak felújítását, valamint újak létrehozását, hiszen mindezek a lakosság és a turisták hasznára válhatnak, sőt, a kerékpáros közlekedés támpontjául is szolgálhatnak, ha elhelyezkedésükben idomulnának a kerékpáros útvonalakhoz. Mindezekon felül a gyógy- és termásvíz kapcsán nem szabad megfeledkeznünk a fürdők fejlesztéséről, hiszen a turisták nagy százalékára motiválóan hat Budapest fürdő kínálata. Azonban ezek színvonala az évek során igen lecsökkent, ezért a szolgáltatások bővítésén túl, minőségi átalakításokra is szükség van. A Gellért fürdő, a Király fürdő, a Széchenyi fürdő, a Rudas fürdő, a Lukács fürdő, az Aquaworld és még számos fürdő kínálkozó alkalmat jelent Budapest öko-szemléletű turizmusmarketingjének fellendítéséhez, valamint a tanösvényekbe állomásokként való bekapcsolódására.

Budapest kulturális értékei tovább szélesítik a lehetőségek tárházát, jelen esetben a Szépművészeti Múzeum törekvéseit vizsgálva, hívom fel a figyelmet arra, hogy nagyobb

hangsúlyt kell helyeznünk a kultúra fejlesztésére. A Szépművészeti Múzeum nemrégiben előállt azzal a koncepcióval miszerint, szolgáltatásait bővítené a múzeum szűk környezetében, valamint a föl alatti szinteken is megjelenne a „művészet”. Bár a tervezetet elutasították, véleményem szerint nem szabad átsiklanunk az ötlet felett, hiszen Budapest egészére ráírható, hogy a turistáknak úgymond keresniük kell az attrakciókat, pedig bőven el vagyunk látva velük. A látásmódunkon kell változtatnunk, hiszen ha a lakosság és a turisták felé sokkal koncentráltabban vetítenénk a turisztikai kínálatot, erősen megnövekedne a turisztikai attrakciók látogatottsága, ami hatására jövedelmezőbbé válnának a turisztikai szolgáltatások. A Szépművészeti Múzeumot érintő törekvések példaértékűnek számítanak, hiszen a felszín alatti terjeszkedés logikusnak tűnik, mivel Budapest egyik legfrekvenciáltabb helyéről beszélünk, így a turisták már a Kisföldalatti szerelvényeiből a kultúra színterébe lépnének be. „Nyugat-Európában a nyolcvanas-kilencvenes években indult a földalatti-tér-foglalási láz, kezdve a párizsi Louvre-val, ahol a kínai-amerikai építész, Ieoh Ming Pei remekelt. A párizsi üvegpiramist sokat emlegették a Szépművészeti átalakítása kapcsán, azt firtatva, merünk-e ilyen bátor tervvel előállni.” (Szablyár 2008) A nemzetközileg jól bevált példákban táplálkozva ötleteket kell gyártani, hiszen csak így érhető el a fejlődés, valamint az öko-megoldások térnyerése is csak a merész tervek, kivitelezések által jöhetnek létre.

A nagy volumenű átalakításokon túl, kisebb beavatkozások is pozitív eredményekre vezethetnek, mindezek, ha nem is olyan jövedelmezőek, és nagymértékben nem változtatnak Budapest összképén, plusz turisztikai vonzerővel szolgálhatnak. A kis volumenű kreatív megoldások ötletét, melyek a zöld város képét még harmonikusabbá varázsolják a Japánban létrehozott „élő telefonfüle” adta. A már nem használatos telefonfülkéket teli töltötték vízzel, előzetes szigetelés után, meghagyva a fülszélleket, készülékeket, és aranyhalakat helyeztek el bennük. A megvalósítás egyszerű, ám mégis attrakció értékű a dobozba zárt ökoszisztéma, hiszen rengeteg turista figyelmét felkelti. „A mobiltelefonok elterjedésével elavulttá vált, manapság szinte senki által sem használt utcai telefonfülkéket színes, aranyhalakkal teli akváriumként hasznosítja újra a Kingyobu csoport Japánban.” (Tiszta Jövő 2012b) A Budapesten is könnyen kivitelezhető átalakítás jól tükrözi a környezetbarát látásmódot, hiszen felhívja a figyelmet arra, hogy a már funkcióját veszített elemekről sem szabad megfeledkeznünk, hanem azokat új szerepben kell feltüntetnünk. További, ehhez hasonló megoldásokkal világszerte találkozhatunk, mint például a jelzőbolyák újrahasznosítási ötlete, amely amellet, hogy a helyben megrendezett kiállítás egyik eleme, az eső előtt védi a múzeumba várakozókat. „A londoni Victoria & Albert Museum történelmi épületének Cromwell Roadi bejáratát izgalmas installáció díszíti: egy futurisztikus, újrahasznosított

közúti jelzőbólyákból álló előtető.” (Tiszta Jövő 2012c) Az attrakció mágnesszerűen vonzotta az ide érkezőket, amelyből szintén látszik, hogy apró dolgokból is lehet turisztikai, és környezettudatos szempontból is kiemelkedőt alkotni.

A zöld területeket a korábbi fejezetekben már említettük, ezzel kapcsolatban azonban ki kell térnünk azok turisztikai szereppel való felruházására, amelyhez a németországi Lipcse városa példaképpen szolgál, hiszen a város erőforrásainak nagy százalékát a turizmus javára fordították; az ipari negyedét mintegy teljesen átalakították. A bányatóból tengeri benyomást keltő turisztikai attrakciót formáltak, amely otthont ad számos nemzetközi vitorlásversenynek, valamint a kiteszörfös turizmus előrelendítését is elősegítette. A tó vizének további hasznosítása, hogy a környező vendéglátó egységek az innen nyert vízből készítik teájukat, melyet az érkező turisták előszeretettel fogyasztanak. A turisztikai kínálatba továbbá bevonták a különböző ipari műemlékeket, valamint a Störmthaler See közepén található kápolnát is. (Vereckei 2012) Budapest tekintetében bár nincs lehetőség egy ilyen nagyságrendű átalakításra, elszórtan mégis találkozhatunk mesterséges és természetes tavakkal, melyek magukban rejtik a turisztikai szektor számára hasznosítható erőforrásokat; a Városligeti tó, a Feneketlen tó, valamint a Kopaszi gát, amelyek esztétikai szépségükben megfelelők bizonyulnának egy turisztikai termék kialakítására. Ezzel szemben, jelenleg a Városligeti tó példáját nézve, turisztikai szempontból számtalan hiányossággal rendelkezik, annak ellenére, hogy nívós helyszínét adhatná a turizmusnak. Jelenleg a vendéglátó egységek színvonalukban nem jelentenek olyan vonzerőt, amely generálná a turistalátogatásokat, valamint a helyben kialakított csónakázási lehetőség sem felel meg a minőségi elvárásoknak. A marketing kommunikáció és a fejlesztések segítségével megsokszorozható lenne a turistaforgalom. Véleményem szerint, az innováció alapját a velencei gondolák adnák, ennek szellemében a hajók korszerűsítésére lenne szükség, a Vajdahunyad várának kulturális jelleggel való bevonásával, a kulturális turizmussal is kiegészülhetne a terület turisztikai kínálata. A komplexitást továbbá erősíti a Hősök tere közelsége, amely frekvenciából következőleg a turisták nagyszámú jelenlétét biztosítja.

A zöld területek létesítése kapcsán hagyatkozhatunk továbbá, a Skóciában, Portugáliában és Angliában fellelhető különleges kertekre. A skóciai Kozmikus elmélkedés kertje a tudományt és a természetet kapcsolja össze, amely egyediségéből adódóan Európa országaiból nagyszámban vonzza oda az érdeklődőket. „Egy gyönyörű 18. századi kastély lépcsőin juthatunk be a kertbe, ahol különös építmények akadnak szép számmal, többek között a fekete lyuk, a DNS-lánc, és a Fibonacci-számok ihlette csigaszerű dombok is helyett kaptak Jencks fantáziadús alkotásai között. A kert emellett tele van elegáns mesterséges

tavakkal, melyeket Maggie Keswick tervezett, a célja az volt, hogy a tavak formájában egyesüljön a káosz, a szimmetria, a zűrzavar, és a tudomány.” (Póta 2012) Ezzel szemben a Portugália szívében található látványos kert a halál és élet kettőségét igyekszik bemutatni, Dante pokla újraértelmezésén keresztül. „A mesébe illő táj a világörökség része, hihetetlen, egyedi és misztikus hangulattal rendelkezik. A 4 hektáros kertet mesészerű díszletek, várak, és mágikus alagutak uralják, tele titokzatos átjárókkal, és földalatti tavakkal. Az idelátogatók szűk csigalépcsőn juthatnak le a könyvtárterembe, ahol a szoba különleges kivitelezésének köszönhetően olyan, mintha a padló lebegne.” (Póta 2012) A kertek, valamint a zöld közterületek sokszínűségét mutatja továbbá, az alnwicki vár kertje, amely világhírűvé vált növényeiről, amelyek szépségükön túl sok esetben mérgezőek is, innen jön a Poison Garden elnevezés. „Northumberland hercegnője 2001-ben egy olyan kertet álmodott meg itt, melynek gyönyörű növényei, és különleges atmoszférája mellett, létezik egy sötétebb, halálos része is. A Poison Gardent 2005-ben nyitották meg, ahol a világ legszebb, ugyanakkor legveszélyesebb növényei találhatók.” (Póta 2012) Mindezt Budapesten, elképzeléseim szerint, a Duna partján lehetne kivitelezni, hiszen a kertek létrehozásával, a folyóparti sétáló övezetek kérdése is megoldhatóvá válna. A zöld területek terjeszkedésével pedig, ritkítható lenne a személygépjármű forgalom is, amely nagy fellélegzést jelentene a Duna menti területnek, hiszen a szennyezés mérséklődésével élhetőbb környezetet teremhetnénk mind a lakosság, mind a turisták számára. A világörökség részévé avanszált, Duna pártjáról nyíló panoráma, Budapest vonzerejének egyik fő motívuma, ha ennek hangsúlyozásával a part menti sétálókat fejlesztenénk, amelyhez a különleges kertek eszközül szolgálnak, a látogatottságban jelentős növekedést érhetnénk el és egyben Budapest pozitív öko-imázsán is javíthatnánk.

3.2.5. Szeretem Budapestet Mozgalom

A felsorakoztatott zöld megoldások egy koncepciójában való szerepeltetéshez a Szeretem Budapestet Mozgalmat (SZEBU-t) kell kiemelni, a civil szervezet célja, hogy egy városrendezési terv segítségével, a belvárost teljes mértékben átalakítsa, hogy ezáltal Budapestet élhetőbbé és szerethetőbbé tegye, valamint a fontosabb pontok összekötésével a turisták számára is élvezhetőbbé váljon a városi kalandozás. Tehát, dolgozatomban vizsgált problémákról hasonló, zöld felfogásban foglalkozik, így logikusnak látom beépíteni pályamunkámba a SZEBU által feldolgozott elemeket. „Budapest belvárosa Prágával összevetve jóval nagyobb, a Körút vonaláig, Budán a várig mindenképp a klasszikus city-ről beszélhetünk, sőt, Pesten akár a Dózsa György útig, a Hősök teréig, a Városligetig is

tágíthatjuk ezt a képzeletbeli határt. A területen belül elképesztő mennyiségű érdekesség található; épületek, múzeumok, boltok, sugárutak, fürdők találhatóak itt olyan sűrűségben, hogy számos főváros megirigyelhetné azt.” (Magyarósi 2011) A koncepció konkretizálja azokat a lépéseket, amelyekkel Budapest turisztikai kínálatában az attrakciók nem, mint külön-külön álló egységek jelennek meg, hanem mint egymásba fonódó látványosságok. „Az elmúlt években számos olyan felújítás történt Budapesten, ami nemcsak árnyalatnyival, hanem mélységében is képes volt élhetőbbé tenni a várost, elég csak az Új Főutcára, vagy a Kiskörút, esetleg az Erzsébet híd pesti hídfője gondolni, ezek azonban szigetként élnek a városban, nem adnak ki egy olyan szervezett egységet, ami alapján azt hihetni a turista: valódi koncepció van a városban.” (Magyarósi 2011) A tervezet pontjainak precíz ismertetése elengedhetetlen feltétele a végrehajtásnak, ennek szellemében mutatja be a koncepció a fejlesztendő részeket Budapesten. Elsőként a Belgrád rakpart autó és villamosforgalmának föld alá terelését említi, amely hatására, a Duna partvonalának visszacsatolásával, a terület felszabadulna a lakók és a turisták számára, valamint az előbbieken említett zöld területek, kertek kiépítését is lehetővé tenné. A mozgalom tovább szélesíti a palettát a helyszín tudatos kihasználására, hiszen a parkok, kikötők létesítésén túl egy fiatalos korzóval színesítené a Duna part szakaszát, továbbá a dunai hajózást is újra életre keltené stégek kiépítésével, és a korszerűsített hajók számának növelésével. A mozgalom a forgalom minimalizálása érdekében a Gellért-hegy lábánál is átalakításokat hajtana végre, mely szerint a rakparti szakaszt teljesen a föld alá terelné; a Szent Gellért rakpartot és a Döbrentei teret lesüllyesztené, amelyhez a nemzetközileg jól bevált úthálózat példákat venné alapul. A cél mindezen lépésekkel, hogy a fürdőváros összképet erősítsék, hiszen a terület átformálásával a lakosság és a turisták számára lehetőség nyílik a Gellért- és Rudas fürdő távolságát akár sétálva megtenni, és kiélvezni mindkét hely szolgáltatásait, valamint a Gellért hegy kiemelésével annak szépségében is gyönyörködhetnek. Viszont nem szabad megfeledkezni arról, hogy a budai oldal kevésbé turista-frekventált, mint a pesti, ezért valahogyan át kell csalogatni a célközönséget, erre megoldásként szolgál a koncepció szerint, a Vígadó tér és a Várkert bazár közé elképzeld gyalogoshíd, amely Budapest számára turisztikailag kiemelkedő jelentőséggel bírna, hiszen Buda turisztikai attrakcióinak látogatottságát erősen megnövelné, ha ősszel és tavasszal a turistáknak biztosítva lenne a fedett hídi összeköttetés. A kormány által is támogatott Várkert bazári felújítással Budapest egyik legbarátságosabb közttere jöhetne létre, amely kiegészülne számos turisztikai szolgáltatással; kávézókkal, cukrászdákkal, valamint a gyorsliftek segítségével előszobaként is funkcionálna a palota számára. „Innen már szinte behúzná a turistát a vár gravitációs mezeje, amit kocsmákkal, éttermekkel, közterekkel

szeretne élhetőbbé tenni a mozgalom, hogy azok a fiatalok, akik jelenleg csak a pesti oldalon szórakoznak, úgy érezzék, van miért felmenni a várba.” (Magyarósi 2011) Ha mindezek még nem szolgálnak elég táptalajul a látogatottság ugrásszerű növekedéséhez, a Szeretem Budapestet Mozgalom a borkultúrát is segítségül hívja, hiszen a főváros szívébe tervezik a borpincék megépítését a Tabán, amelyekkel a kisvárosias, falusias atmoszférát szeretnék visszaidézni a város forgatagába. Belátható, hogy ha mindehhez megfelelő helyszínt találnak, például a Vörösmarty tér közelségében, gyorsan megtérülő befektetés lenne, hiszen a népszerű területen a turisták gyorsan kapva-kapnának a lehetőségen, hogy a belváros kellős közepén a nyugalom szigetére érkezhessenek. (Magyarósi 2011) „A borpincék kialakításának gondolata is valószínűsíthetően azon alaptézisből merült fel az ötletgazdában, hogy az egyre fogyó zöldterületek és alulhasznosított térrészek megújításának és értéknövelésének a mai kor egyik legfontosabb törekvésének kell lennie.” (Szeretem Budapestet 2011) A tervek mindegyikében megfogalmazott lépések ésszerű döntések lennének Budapest turizmusának fellendítéséhez, valamint a lakosság élhetőbb környezetének megteremtéséhez. Az erősségekre való építkezés, a lehetőségek tudatos kihasználása Budapest számára óriási kiugrási pontot jelent, ehhez azonban mind lakossági, mind kormányzati szinten észre kell venni, és tenni kell a fejlődésért.

3.2.6. *Zöld éttermek*

Az erőforrások öko-szemléletű hasznosításán túl, a turisztikai szektor szolgáltatóinak bevonásával is változásokat érhetünk el a zöld városként való nemzetközi integrálódásban. A zöld éttermek terjeszkedésével a turisztikai szektor befolyása növelhető. Az öko-élet iránt egyre nagyobb igény mutatkozik a táplálkozáskultúrában, ezért a gasztronómiában is célszerű követni az új trendeket. A vendéglátó egységek szintén környezetszennyezőnek minősülnek, ha tevékenységük folyamán nem törekednek a fenntarthatóság elveinek betartására, eszerint már nemcsak az élelmiszerek feldolgozását érintően, hanem azok beszerzésére is figyelmet kell fordítaniuk. A tudatos fogyasztók megjelenésével egyre inkább rákényszerülnek az éttermek, hogy a színvonalas alapanyagokból készítsék ételeiket, és azok származási helyére is kivált tekintettel legyenek, főleg a turisták által frekvenciált területeken. Mindennek háttérét a zöld ételek iránti keresletnövekedés adja, amelyek fogyasztásáért a célközönség hajlandó többet költeni. (Case 2008) Az éttermekben kínált „zöld étel” szűken értelmezett fogalma az organikus- helyi- fenntartható hármast jelenti. (LaVecchia 2008) A Green Restaurants Association (Zöld Éttermek Szervezete) segítségére van az éttermeknek, hogy kínálatukat a fenntarthatóság jegyében tudják kialakítani, a beszállítójukat gondosan meg tudják választani,

valamint a marketingkommunikációjukat „zöld étterem”-ként tudják érvényesíteni. Azonban ahogyan az Egyesült Államokban sem, Magyarországon sincs egy, a zöld éttermek támogatását, elősegítését célzó szervezet, így az általam vizsgált budapesti éttermek egyaránt rákényszerülnek önerőből történő zöld étteremmé való átalakításra. Az arculatváltás mellett szól az a tény, hogy hosszútávon jövedelmezővé válhatnak ezek az éttermek, hiszen a gyakorlati praktikák bevezetésével a költségek redukálhatók, ezen praktikák alappillérei az egészség, a környezet, a társadalmi hatások, valamint a gazdasági érdek, mint racionális üzleti cél. (Ham- Lee 2011) Ennek alapján célszerű Budapest éttermeiben is alkalmazni a trendszerű újításokat, hiszen plusz bevételi forrást jelent a vendéglátó egységeknek, valamint a társadalmi igényekhez való alkalmazkodásban is nagy előrelépés, mindazonáltal a fenntarthatóság elveire támaszkodik, ami nélkül elképzelhetetlen a zöld város koncepcióba való illeszkedés. A konkrét értelmezéshez szükséges felsorolni, hogy mely területekre kell különös figyelmet fordítani, hogy a zöld étterem létrejöhessen. Az édesvízfelhasználás és – megőrzés, a hulladékcsökkentés és újrahasznosítás, az étterem kültéri és beltéri kialakítása (akár, az előző fejezetekben szóba került, zöldesítő megoldásokkal), az energiafelhasználás és –takarékoság (megoldást jelenthetnek, a korábban említett megújuló energiaforrások), fogyóeszközök alapanyagának gondos megválasztása, kemikáliák csökkentése, szervezeti intézkedések beütemezése. Minden kitétel fontos tényezőjét kell, hogy képezze a zöld éttermek törekvéseinek, de a legnagyobb figyelmet az ételekre kell fordítani, hiszen ezek alkotják a zöld éttermek kulcsát. (Dávid- Csorbán- Kovács- Vasa 2012e) Budapest éttermei kapcsán az említett intézkedések végrehajtásán túl, az ételekre helyezem a fő hangsúlyt, valamint azok beszerzési körzetére. Abból következőleg, hogy csupán Budapest központi térségében vannak jelen azon vendéglátó egységek, amelyeknek turista látogatottsága kiemelkedő, az ételek beszerzési helyéül a külkerületeket határoznám meg. Ennek oka, hogy ez által a turisztikai szektor egy önfenntartó rendszeregysége jöhetne létre, hiszen ha a külkerületek, valamint Budapest szűk vonzáskörzete termelné meg a vendéglátó egységeket ellátó élelmiszereket, több szinten fejlődés érhető el. Munkahelyek teremtését tenné lehetővé, valamint a minőségi magyar termékek számára lehetőséget nyújtana a nemzetközi szinten való megismertetéshez, illetve elterjedéséhez. A kis- és nagykereskedők kiiktatásával és a személyes kapcsolat ápolásával a magyar farmerek, termelők bekapcsolhatóak lennének a turizmus körforgásába, így gazdasági szempontból is előnyös lépésnek számít a zöld éttermek kivitelezése. A szállítási nehézségek, valamint annak környezetszennyező hatásának kiiktatásával, jobb minőségű alapanyagokból készíthetők el az ételek, és ennek tudtában választhatnak a színvonalas kínálatból a turisták, így növelve az éttermek nivóját. „A helyi

termékek kínálása, népszerűsítése erősíti a turistákban a hitelesség érzését, kapcsolódási pontot jelent a kultúrához. Az előállított élelmiszerek szuvenírként való értékesítése is a fenntartható turizmus egyik kulcstényezője.” (Sims 2009) A zöld éttermek segítségével van továbbá a Fair Trade szervezet, mely lehetővé teszi, hogy a termékek árának nagy része a termelőknél maradjon, a kis- és nagy kereskedők értékesítési láncból való kiiktatásával, így a termékek minősége tovább növelhető, mindezt bizonyítja, hogy az ilyen formában beszerzett és értékesített termékek gyakran elérik a bio minősítést. (European Fair Trade Association) Budapest számára is nagy előrelépést jelentene az intézkedések gyakorlatba való átvezetése, hiszen sokban hozzájárulna a zöld-imázs elterjedéséhez a nemzetközi köztudatban. A zöld innovációk kiteljesedéséhez azonban elengedhetetlen a turisztikai szektor uralkodó ágazatának bevonása, tehát a szállodaipar zöldülése.

3.2.7. ***Zöld szállodák***

A turisztikai szektor legfontosabb ágazata a szállodaipar, ennek mibenléte, hogy legnagyobb gazdasági hozzájárulással bír a területről befolyó jövedelem, azonban magával vonza mindez azt a tényt is, hogy leginkább a szállodák minősülnek környezetszennyezőnek, ha tevékenységükben nem törekednek a környezetkímélő, fenntarthatóságot célzó megoldásokra. A szállodai környezetvédelem ennek következtében egyre nagyobb szerepet kap, amelynek elsődleges mérföldköveként az Agenda 21 programot tekinthetjük. A fenntarthatóság eszméjének terjedésével a fogyasztók igényei változnak, így a szállodaipar is rákényszerül az alkalmazkodásra. Mindemellett nemzeti, nemzetközi, és regionális szinten megjelenő szervezetek ösztönző programokat és díjakat vezettek be, hogy ezzel is támogassák a fenntarthatóság elvein alapuló intézkedéseket.(Lásd: 1.táblázat)

1. táblázat

Program neve	Szakszövetség	Hatókör
„Environmental Award” „Green Hotelier & Reastaurateur”	International Hotel& Restaurant Association (IH&RA)- Nemzetközi Étterem- és Szállodaszövetség	Nemzetközi
ECOTEL	Független tanácsadók, szakemberek	Nemzetközi
Green Globe 21	World Travel and Tourism Council (WTTC)- Utazási és Turisztikai Világtanács	Nemzetközi
Tourism For Nature		Magyaro., Cseho., Németo., Lengyelo.
Tourism Development Program	CEEweb for Biodiversity	Közép- és Kelet Európa
Green Passport	ENSZ Környezetvédelmi Programja (UNEP)	Nemzetközi
Zöld Szálloda	Magyar Szállodák és Éttermek Szövetsége	Magyarország
Öko-címke	Európai Parlament Tanács	Európai Unió, Norvégia, Lichtenstein, Izland
„Környezetbarát Termék” védjegy	Környezetbarát Termék Nonprofit Kft.	Magyarország

Forrás: (Dávid- Csorbán- Kovács- Vasa 2012f)

A díjak odaítélésének feltételeit, azok folyamatos meglétét évről évre ellenőrzik, annak céljából, hogy a szállodák permanensen törekedjenek a környezetbarát megoldások fenntartására és azok korszerűsítésére. „Alapul véve a zöld szállodák pályázatok kiírásait, követelményrendszereit és összevetve a fenntarthatóság alapelveivel, a szállodai környezetvédelem beavatkozási pontjai és lényegi elemei, a társadalom, gazdaság és környezet szempontjából, a kommunikáció, az energiagazdálkodás, a vízfelhasználás, a hulladékgazdálkodás, a külső környezet.” (Dávid- Csorbán- Kovács- Vasa 2012g) Tehát, ahogyan a zöld éttermeknél, a zöld szállodáknál is hasonló intézkedések sorozatával, azok üzleti politikába való beiktatásával érhető el, hogy az üzemeltetés fenntartható módon működjön. A fenntarthatóság követelményeinek azonban úgy kell eleget tennie, hogy az ne veszélyeztesse a vendégek szükség kielégítését. Ugyanakkor felmerül a kérdés, hogy mindez megéri a szállodáknak? A válasz abban a kitételben rejlik mi szerint, tevékenységüket saját gazdasági fenntarthatóságuk figyelembevételével teszik; a minőségi termék és/vagy szolgáltatásaik környezetbarát mivoltában való szerepeltetéséhez fel kell mérniük, hogy az ilyen irányú befektetésekre szánt költségeik és a belőlük származó hasznuk megfelelő arányban viszonyul egymáshoz. „A környezetvédelemnek megfelelő gyakorlatnak jó üzletvezetéssel és hatékony üzemeltetéssel kell párosulnia, csak ez vezethet megtakarításhoz,

vásárlói hűséghez, a személyzet motivációjához és a befektetők érdeklődéséhez.” (Pryce 2001) A szállodák „zöldülésén” keresztül Budapest is jól profitálhat, hiszen a fenntarthatóság elvein alapuló szállodaüzemeltetés jelentősen hozzájárulhat Budapest „zöld város”-ként való nemzetközi színvonalú integrálódásához, hiszen a turisztikai szektor egy uralkodó ágazatáról van szó. A szállodák reklám, PR- és marketing kommunikációján által Budapest számára elérhetővé válik a környezettudatos vendégek vonzása, ami a sajtó, a média és az internet befolyásán keresztül további befektetők, partnerek és munkaerő generálását eredményezi. Kijelenthetjük ez alapján, mind a szállodák, mind Budapest tekintetében, hogy a zöld kampány eszközei között kulcsfontosságú szerepük van a zöld promóciónak és a zöld marketingnek, hiszen segítségével információt nyújthatunk az eddig elért eredményekről, a jövőbeni zöld innovációkról a turisztikai szakma egészének, a konkurenciának, a zöld mozgalmaknak, valamint a látogatóknak egyaránt.

Összegzés

A pályamunkám alapvető céljával, az általam felsorakoztatott példák segítségével, Budapest zöld városként való nemzetközi színvonalba való integrálódását tűztem ki, valamint vizsgálatom arra irányul, hogy az öko-szemléletű átalakítások hatással vannak-e Budapest turizmusára.

A helyzetelemzés, illetve a kutatás során arra a következtetésre jutottam, hogy mind a világ, mind az Európai Unió, mind Magyarország tekintetében növekvő tendenciát mutat a zöld megoldásokra való törekvés, hiszen a fenntarthatóság kérdése egyre nagyobb szerepet kap a döntéshozásban. Eszerint a fenntartható turizmus problematikájával is szükséges foglalkozni, amelyhez eszközül szolgál a zöld városok megjelentetése. Ennek alapján belátható, hogy a zöld város koncepció gyakorlatba való átvezetésével jelentős előnyhöz juttatná Budapestet gazdasági, társadalmi szempontból, aminek következtében a turizmusa is erőre kapna. Mindennek háttérében az a tény áll, hogy egyre inkább terjed az öko-szemléletű látásmód, amely a turisták igényeiben is megjelenik, így ösztönözve a turisztikai szolgáltatókon túl, a turisztikai desztinációkat egyaránt az alkalmazkodásra. Felméréseim alátámasztották, hogy Budapesten, az erőforrásait és lehetőségeit szemügyre véve, a zöld beruházásoknak és fejlesztéseknek van jövője, azonban ehhez szükséges felismerni a bennük rejlő potenciált. A turistaforgalom növekedése szintén helyálló elvárásnak minősül, hiszen nemzetközileg már bizonyított tény, hogy a zöld megoldások minőségi megjelenésével, valamint azok zöld marketingjének helyes használatával, plusz vonzerővel ruházható fel a desztináció. Tehát mindezek alapján belátható, hogy a Budapest egészét átszövő „zöld elemek” beiktatásával, a turisztikai attrakciók zöld mivoltában való megjelentetésével, valamint a turisztikai szolgáltatók „zöldülésével” Budapest Európa élmezőnyébe harcolhatná magát.

Felhasznált irodalom

Bognár Zs. (2012): Kertet minden tetőre <http://www.szezhazak.hu/kert-tippek/kertet-minden-tetore/710/>

BKK- Budapest Közlekedési Központ (2010): Budapesti kerékpárút fejlesztések <http://bkk.hu/fejleszteseink/budapesti-kerekparut-fejlesztések/>

Case, H. (2008): Consumers still willing pay for „Green” <http://www.natural-foodnet.com/nfnportal/artical.aspx?aid=2254>

Csibecsőr (2012): Tudástár. Környezetbarát közlekedés <http://www.csibecsor.hu/tudastar/9-elem/kornyezetbarat-kozlekedes/>

David L.- Csorbán K.- Kovács Gy.- Vasa L. (2012a): Turizmusökológia: Zöld turizmus- Fenntartható turizmusfejlesztés- Szaktudás Kiadó Ház, Budapest, pp. 13.

David L.- Csorbán K.- Kovács Gy.- Vasa L. (2012b): Turizmusökológia: Zöld turizmus- Fenntartható turizmusfejlesztés- Szaktudás Kiadó Ház, Budapest, pp. 12.

David L.- Csorbán K.- Kovács Gy.- Vasa L. (2012c): Turizmusökológia: Zöld turizmus- Fenntartható turizmusfejlesztés. Szaktudás Kiadó Ház, Budapest, pp. 52.

David L.- Csorbán K.- Kovács Gy.- Vasa L. (2012d): Turizmusökológia: Zöld turizmus- Fenntartható turizmusfejlesztés Szaktudás Kiadó Ház, Budapest, pp. 61-64.

David L.- Csorbán K.- Kovács Gy.- Vasa L. (2012e): Turizmusökológia: Zöld turizmus- Fenntartható turizmusfejlesztés Szaktudás Kiadó Ház, Budapest, pp. 177-182

David L.- Csorbán K.- Kovács Gy.- Vasa L. (2012f): Turizmusökológia: Zöld turizmus- Fenntartható turizmusfejlesztés Szaktudás Kiadó Ház, Budapest, pp. 166.

David L.- Csorbán K.- Kovács Gy.- Vasa L. (2012g): Turizmusökológia: Zöld turizmus- Fenntartható turizmusfejlesztés Szaktudás Kiadó Ház, Budapest, pp. 165-166

Demeter M. (2012): Környezetvédelem, Környezet és társadalom, FOTOSZINTÉZIS növelése: Bárki megteheti- Létesítsünk élő falakat a városokban! <http://www.felfokkon.hu/demeter-monika-blogja/2012/09/24/fotoszintezis-novelese-barki-megteheti-letesitsunk-elo-falak-at-a>

Electro Home Bau Kft. (2012): Napenergia hasznosítás <http://zoldujsag.hu/napenergia-hasznositas/>

Energia Centrum (2012a): Az Alcatraz foglyul ejti a napot http://www.energiacentrum.com/news/az_alcatraz_foglyul_ejti_a_napot.html

Energia Centrum (2012b): Napelemes buszmegállók és más csodák http://www.energiacentrum.com/news/napelemes-buszmegallok-es-mas_csodak.html

Energia Centrum (2012c): Koppenhága, Európa leendő zöld fővárosa
http://www.energiacentrum.com/news/koppenhaga_peldamutato_fenntarthatosaga.html

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság (2006): Turizmus és kultúra, HL C 110., 1. o.

Európai Bizottság Magyarországi képviselete (2012): Sajtó közlemények-
EDEN project
http://ec.europa.eu/magyarorszag/press_room/press_releases/20120306_eden_hu.htm

European Fair Trade Association- <http://www.eftafairtrade.org/>

Gólya Sz.- Somorjai- Tamássy Zs. (2012a): A zöld város alapelvei
http://www.szep hazak.hu/kert-tippek/a-zold-varos-alapelvei/708/_root.clickTag,%20%22_blank%22

Gólya Sz.- Somorjai- Tamássy Zs. (2012b): Green City Europe mozgalom
<http://www.szep hazak.hu/kert-tippek/green-city-europe-mozgalom/705/>

Hall, C. M.- Page, S. (1999): Rethinking collaboration and partnership: A public policy perspective. Journal of Sustainable Tourism. Volume 7. Issue 3. pp. 274-289

Ham, S.- Lee, J. (2011): US restaurant companies' green marketing via company websites: impact on financial performance, Tourism Economics, 17, p. 1055-1069

Hankó G. (2012): EU társadalom és jog, Hogyan tovább fenntartható fejlődés.
www.euractiv.com. <http://www.utajovobe.eu/hirek/eu-tarsadalom-es-jog/1506-hogyan-tovabb-fenntarthato-fejlodes>

Kerekes G.- Simon I.- Szép L. szerk. (2011): Nemzetközi és hazai bevált gyakorlatok a minőségfejlesztésben. Budapest, OFI: a TÁMOP-4.1.4-08/1-2009-0002 program fejlesztése www.calderoni.ofi.hu Fogalom meghatározások a Közoktatási Díj Modellhez (www.ofi.hu/minoseg-partnerseg/kozoktatasi.../kmd-fogalomtar-pdf)

Kisgyörgy L.- Ungvárai Á.- Bencze-Kovács V.- Németh D. (2008): Kerékpáros Budapest Program Vitaanyag
http://www.uvt.bme.hu/kerekpar/kerekparos_koncepcio_vitaanyag.pdf

Koltai T. (2012a): A zöldövezetek kialakításának lehetőségei
<http://www.szep hazak.hu/kert-tippek/a-zoldovezetek-kialakitasanak-lehetosegei/703/>

Koltai T. (2012b): Beltéri zöldfalak, avagy növények a falon
<http://www.szep hazak.hu/kert-tippek/belteri-zoldfalak-avagy-novenyek-a-falon/704/>

LaVecchia, G. (2008): Green: the new gold, Restaurant Hospitality 92 (4)

Lengyel M. (2004): A turizmus általános elmélete- Budapest, KIT, pp. 525.

Lengyel M. (2008): TDM Működése Kézikönyv. Heller Farkas Főiskola, Budapest

Magyarósi Cs. (2011): Egy nap a városban. Budapest lehet a legmenőbb város a térségben.

http://varosban.blog.hu/2011/03/22/budapest_lehet_a_legmenobb_varos_a_tersegben

Malomsoki M. (2012): Városfejlesztés- Szent István Egyetem- Regionális Gazdaságtani és Vidékfejlesztési Intézet, Gödöllő
http://www.rgvi.gtk.szie.hu/datadir/content/file/let%C3%B6lt%C3%A9sek/reg_varosgazd/rvg_umm_v%C3%A1rosfejleszt%C3%A9s.pdf

Májas A. (2012): „Ötletvonal”- „Zöld jó gyakorlatok” Európa nagyvárosaitól/1. rész <http://www.megakom.hu/megakom-blog/197-otletvonal-zold-jo-gyakorlatok-europa-nagyvarosaitol-1-resz>

Michalkó G. et al. (2011a): Turisztikai terméktervezés és fejlesztés - Pécsi Tudományegyetem <http://www.eturizmus.pte.hu/szakmai-anyagok/Turisztikai%20term%C3%A9ktervez%C3%A9s%20%C3%A9s%20fejleszt%C3%A9s/book.html>

Michalkó G. et al. (2011b): Turisztikai terméktervezés és fejlesztés - Pécsi Tudományegyetem <http://www.eturizmus.pte.hu/szakmai-anyagok/Turisztikai%20term%C3%A9ktervez%C3%A9s%20%C3%A9s%20fejleszt%C3%A9s/book.html>

Odor K. (2008): Élelmiszer-gazdasági vállalatok környezettudatos magatartásának vizsgálata. Doktori (Phd) értekezés, Debrecen

Passzív Ház Magazin (2012a): 20 atomerőmű teljesítményét termelték meg a napelemek Németországban <http://www.passzivhaz-magazin.hu/20-atomeromu-teljesitmenyet-termeltek-meg-a-napelemek-nemetorszagban/>

Passzív Ház Magazin (2012b): 500m2 napelem a sztárépítészek új épületén <http://www.passzivhaz-magazin.hu/500-m2-napelem-a-sztarepiteszek-uj-epuleten/>

Passzív Ház Magazin (2012c): Felújítások passzívház standard szerint <http://www.passzivhaz-magazin.hu/felujitasok-passzivhaz-standard-szerint/>

Póta Sz. (2012): Life magazin. 3 rejtélyes földöntúli kert, amit látnod kell! <http://lifemagazin.hu/kiemelt/3-rejtelyes-foldontuli-kert-amit-latnod-kell>

Pryce, A. (2001): Fenntarthatóság a szállodaiparban, Travel&Tourism Analyst No.6. 2001, p.95-114 in: Szemelvények a nemzetközi idegenforgalmi szaksajtóból 2002. 2. sz.

Szablyár E. (2008): Népszabadság Online. Tértfoglalás a Szépművészeti Múzeum alatt <http://nol.hu/archivum/archiv-487712>

Szalók Cs.(2010): A globalizáció idegenforgalmi piac-Szállodaipari trendek és magyarországi érvényesülésük. Doktori (Phd) értekezés, Miskolc

Szeretem Budapest (2011): Integrált városfejlesztés. Világgazdaság-Borospincék a tabánban.

http://szeretembudapestet.hu/integralt_belvarosfejlesztes/2011/05/vilaggazdasag-borospincek-a-tabanban/

Sims, R. (2009): Food, place and authenticity: local food and the sustainable tourism experience, Journal of Sustainable Tourism, Vol. 17, No. 3, pp. 321-336

Sue (2012): 365 Környezettudatos ötlet. Élő falak: a modern városok kis oázisai <http://365.postr.hu/elo-falak-a-modern-varosok-kis-oazisai->

Tiszta Jövő (2012a): Zöld építészet. Zöld óriásplakátok <http://www.tisztajovo.hu/zold-epiteszet/2012/07/27/zold-oriasplakatok>

Tiszta Jövő (2012b): Érdekességek. Telefonfülkéből akvárium <http://www.tisztajovo.hu/erdekesssegek/2012/10/08/telefonfulkebol-akvarium>

Tiszta Jövő (2012c): Érdekességek. Installáció újrahasznosított jelzőbolyákból <http://www.tisztajovo.hu/erdekesssegek/2012/08/10/installacio-ujrahasznositott-jelzobolyakbol>

Turizmus Bulletin (1999): Turizmus Globális Etikai Kódexe http://itthon.hu/site/upload/mtrt/Turizmus_Bulletin/99_12/foum-3.html

Új Széchenyi Terv (2011): Zöld gazdaság <http://ujszechenyiterv.gov.hu/lapozo/zoldgazdasag>

Varga-Ötvös B.- Horváth D. (2011): Budapest Városfejlesztési Kon koncepciója <http://www.budapest.hu/Lapok/Hivatal/Varosfejlesztes.aspx>

World Tourism Organization (UNWTO) (2012a): World Tourism Day- WTD <http://wtd.unwto.org/en>

Verecke A. (2012): Város. Közlekedés. Barnazónából zöldmező, Élhető, turizmusra is alkalmas környezet megteremtése az ipari negyedből. www.turizmusonline.hu/cikk/lipcsei_zoldseg. <http://www.utajovobe.eu/hirek/varos-kozlekedes/759-barnazonabol-zoldmezo-elheto-turizmusra-is-alkalmas-kornyezet-megteremtese-az-ipari-negyedbol>

World Tourism Organization (UNWTO) (2012b): Second International Conference on Tourism- Climate Change and Sustainability

<http://sdt.unwto.org/en/event/second-international-conference-tourism-climate-change-and-sustainability>

World Tourism Organisation (UNWTO) (2012c): Tourism & Sustainable Energy. gearing up for World Tourism Day 2012. PR120402. 27 Jun, 2012, Madrid
<http://www2.unwto.org/en/press-release/2012-06-27/tourism-sustainable-energy-gearing-world-tourism-day-2012>

WTO (2005): Making Tourism More Sustainable: A Guide for Policy Makers
WTO, Madrid

Mellékletek

M1. Kerékpáros turizmussal a zöld városért- Interjú Dr. Almásy Kornéllal, a BKK Közút Zrt. vezérigazgatójával

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

1. Az elmúlt évben, valamint jelenleg is, Budapest számos kerületében folynak a kerékpáros közlekedést elősegítő útvonalak kiépítése. Minek következtében döntöttek úgy, hogy a kerékpáros közlekedés fejlesztésére fontos figyelmet fordítani?
 - Alapvetően a kerékpáros közlekedésfejlesztések háttérében nem turisztikai okok húzódnak. A felmérések alapján arra a következtetésre jutottunk, hogy ha a lakosság számára lehetővé tennénk a kerékpáros közlekedést, szívesen közlekednének biciklivel. A szemléletváltás azonban nem véletlen, hiszen a benzinárak erőteljes növekedésével, valamint a BKV jegyárak drágulásával a lakosság a minél olcsóbb megoldásokat keresi. Ezt bizonyítja az a tény is, hogy az elmúlt hónapokban, az Andrásy úton, valamint Kiskörúton kihelyezett kerékpáros számlálók mérése alapján, a biciklisek száma duplájára nőtt.
2. A fenntartható közlekedés, mely szerint a közlekedési eszközök környezetre gyakorolt negatív hatását mérsékelni kell, mennyiben játszott szerepet a célkitűzések kialakításában?
 - Egyértelműen szempontként szerepelt, hogy a kerékpáros közlekedés egy környezettudatos alternatív formája a tömegközlekedésnek, azonban az előbbieken elmondottak a fő okai a fejlesztéseknek.
3. Az eddig elért eredmények mely területeken kimagaslóak és mindezek milyen mértékben felelnek meg az elvárásoknak?
 - A kerékpáros turizmusra való igények leginkább a Pesti oldalon jelentek meg, így leginkább itt kerültek bevezetésre a fejlesztések, ezzel elősegítve azt a nézetet, hogy törődni kell a kerékpárosokkal. Példaképpen említhető az Andrásy út, ahol fokozottan veszélyes volt a kerékpárosok számára a közlekedés, hiszen a kerékpárút a járda és a parkoló között helyezkedett el és csupán egy szűk rész volt fenntartva biztonsági sávként, az autókból kiszállóknak számára, amely sokszor a balesetek forrását adta. A megoldást a sávok kicserélése jelentette, mely szerint a sorrend a következőképpen alakult; járda, parkoló, egy 1,5 méteres biztonsági sáv, majd az 1,75 méteres úgy nevezett kerékpáros szervíz út, amely piros burkolatának köszönhetően figyelemfelkeltő funkciót ellát. Mindemelllett a Bartók Béla úti és a Margit hídi kerékpár nyomok kihasználtsága is egyre nő. Tehát elmondható, hogy a fejlesztések pozitív fogadtatásra találtak, hiszen a biztonságosság előteremtésével, mint már a

kerékpárszámlálók adatai is mutatták, egyre többen veszik igénybe a kerékpáros útvonalakat.

4. Milyen további intézkedések várhatóak a közeljövőben, valamint mindezek mennyiben támaszkodnak a nemzetközi példákra?

- Az kerékpáros utak folyamatosan bővülnek, hamarosan átadásra kerül a szabadkikötői, valamint a Weissman téri szakasz, azonban az útvonalak számának növelésén túl, szeretnénk elérni, hogy a munkahelyek is hozzájáruljanak a biciklis közlekedés ösztönzéséhez; a zuhanyzók, és öltözők kiépítésével az alkalmazottaknak lehetőségük nyílna lezuhanyozni a munka kezdete előtt, így nem jelentene problémát, hogy a munkahely-otthon távot biciklivel tenné meg. Ezek azonban már utólagos finomítások, előbb a minőségi, biztonságos kerékpárutakra van szükség. Budapest egyre nagyobb részén igyekszünk bevonni a buszsávokat a kerékpáros közlekedésbe, amelyeket a piktogramokkal jelöltünk, mindemellett a közlekedési lámpákat is igyekszünk úgy hangolni, a kanyarodó sávokat úgy kialakítani, hogy azok a kerékpárosokat segítse közlekedésükben, valamint a KRESZ-t is a kerékpárosok javára módosítanánk.

A nemzetközi példák is lényegesen befolyásolták elképzeléseinket, hiszen hamarosan kialakításra kerülnek azok a bicikli kölcsönző állomások, amelyek Európa szerte a „city bike” rendszer kiépítését tették lehetővé. 2013 2. félévére 1000 db biciklit helyezünk majd ki Budapesten (Lsd. Mellékletek/M2), mindezekhez bankkártyás fizetést látunk célszerűnek. Az kerékpárok használatának ára meghatározásakor szempont volt, hogy a BKV jegyárával versenyképes legyen, így a turisták is szívesebben választják majd a kerékpáros közlekedést, hiszen plusz élményt nyújt, és árban is optimálisabb. Továbbá, az egyéb tömegközlekedési eszközöket is szeretnék a kerékpár szállításához alkalmassá tenni.

Személyes elképzeléseim szerint mindezekon felül, szeretnék a norvégiai Bergen városához hasonló bicikli felvonót létrehozni a Budai hegyekben, amelynek lényege, hogy felvonón egy sín segítségével, kampóra felakasztva a biciklit tudnak feljutni a hegyekbe. Így, a budai oldal bevonásával tovább tudna terjeszkedni a kerékpáros közlekedés.

5. Ön szerint, a kerékpáros útvonalak kiépítésével, valamint az előbbieken felsorolt megoldások megvalósításával, látva Amsterdam, Párizs, London és más nagy városok példáját, Budapest integrálódhatna a kerékpáros turizmust pártoló zöld városok sorába?

- Bár alapvetően nem turisztikai célt szolgál a kerékpáros közlekedés, sokban hozzájárulhat a kerékpáros turizmus fejlesztéséhez is, hiszen az előbbieken említett

biciklikölcsönző rendszer tervében, név szerint a BUBI projektben, az állomások telepítéskor kiemelkedő jelentőséget tulajdonítottunk a turisztikai attrakcióknak, illetve azok könnyű megközelítésének, valamint fontos, hogy az egyetemek is lényeges elemként jelennek meg az állomások között. A turizmusnak egyelőre azért nem tudjuk teljes mértékben alárendelni a kerékpáros közlekedést, mivel jelenleg még nem létezik egy kerékpáros útvonalakat szerepeltető térkép, azonban hónapokon belül elkezdjük a felméréseket, és igyekszünk minél hamarabb pótolni a hiányosságot. Valamint elképzeléseinkben alkalmazkodunk az EUROVELO elvárásaihoz is. Mindezen intézkedésekkel, véleményem szerint elérhetővé válik az Európa színvonalú kerékpáros turizmus kialakítása is, hiszen az eddig elkészített 60 milliós beruházás az Andrásy úton, valamint a Bajcsy Zsilinszky úton egyaránt a minőségi kivitelezést hangsúlyozta, ezt bizonyítja, hogy 40 millió forint csak az aszfalt cseréjére fordítottunk, hogy alapjaiban színvonalas munkát végezzünk. László János a Magyar Nemzeti Online-nak tett nyilatkozata szerint 2 év alatt, a BUBI projekt kiépítésével Budapest európai élmezőnyébe harcolta magát, amely természetesen a turizmusára is kihatással.

6. Véleménye szerint, hozzásegítené e, a kerékpáros közlekedés és/vagy turizmus Budapestet, a zöld város koncepcióba való illeszkedéshez?
 - Amennyiben a kerékpáros közlekedés növekvő tendenciája továbbra is fennáll, helytálló a kijelentés, hogy akár a személygépjárművek csökkenésével, így a széndioxid kibocsátás mérséklődésével, a jövőben ugródeszkaként szolgálhat a kerékpáros közlekedés terjeszkedése a zöld koncepcióba való beilleszkedéshez. Jelenleg 1-2%-os csökkenést generált a kerékpáros közlekedés, amely a kis szám ellenére, nagy változást jelent, viszont szükséges hangsúlyozni, hogy összességében 5-6%-ra tehető a benzindrágulás miatti csökkenés, így még mindig az a meghatározóbb.
7. Nemzetközi viszonylatban milyen visszhangot váltottak ki az eddigi törekvések, valamint a jövőre nézve számíthatunk e, a turistaforgalom növekedésére a turizmus marketing ökoszemléletű átformálásának hatására?
 - Mivel a tömegközlekedés egyik olyan alternatív formájáról beszélünk, amely Közép-Európában még nem elterjedt, Budapest számára kiugrási pontot jelenthet a nemzetközi színvonalba való integrálódáshoz. Így Bécs után, Budapest rendelkezhet a kerékpáros közlekedés és/vagy turizmus által generált plusz vonzerővel, amely a turistaforgalmat is növelheti.

Köszönöm, hogy válaszolt kérdéseimre!

M2. Helyszín lista

	Állomás száma	Állomásnév	Pontos helyszín	Dokkoló darabszám	GPS koordináták	Helyrajzi szám	Tulajdonos	Megjegyzés	Állomás áttelepítések várható száma
I. kerület	0101	Batthyány tér	lépcső mellett, a mellvéddel párhuzamosan	30	47,506532, 19,039457	14477/6	Főváros		
	0102	Szilágyi Dezső tér	a tér déli részén, a vágányok és sétány közötti sávban	15	47,503436, 19,039722	14477/6	Főváros		
	0103	Clark Ádám tér	Lánchíd budai hídfő - déli oldal, villamoshoz közel, a parkban	15	47,497833, 19,041360	14394	I. kerület		
	0104	Döbrentei tér	18-as villamos megállójával szemben a parkban, a kerékpárút mellett	22	47,491065, 19,044943	6184; 5959	Főváros		
	0105	Déli pályaudvar	Kosciuszko Tádé utcában az úttesten, a Déli pályaudvar Krisztina körút felőli végénél, a taxidroszt kezdeténél	30	47,499884, 19,025506	7071/9	I. kerület		
II. kerület	0201	Margit híd Buda	A hídfő északi lábánál, az új parkolóban, a kerékpáros alagút előtt	15	47,515011, 19,039804	13472/2	Főváros		
	0202	Horvát utca	járdán, a CBC irodaház előtt (Horvát u.14.)	15	47,510405, 19,034375	13618	II. kerület		
	0203	Bem rakpart - Kacska utca	Parkolóban a Bem rakparton a Kacska utcai kereszteződésnél a zebra mellett	15	47,510233, 19,039304	14477/5	Főváros		
	0204	Széna tér	Széna tér taxidroszt	22	47,507876, 19,026947	13145	Főváros		
V. kerület	0501	Szent István körút	Szent István krt. (Vígshízzal szemben) a parkolósávjában	22	47,511908, 19,051374	25053/2	Főváros		
	0502	Szalay utca - Falk Miksa utca	Szalay utca - Falk Miksa utca sarkán, parkoló helyeken	15	47,508612, 19,048209	24914	V. kerület	ideiglenes, Kossuth térre kerül át	1
	0503	Bajcsy-Zsilinszky út - Kálmán Imre utca	Bajcsy-Zsilinszky úton a járdán, a Kálmán Imre utcánál	15	47,506967, 19,054855	24833/2	Főváros		
	0504	Vécsey utca	Vécsey utca Vértanúk tere felőli oldalán (Duna felé)	22	47,505435, 19,048717	24719	V. kerület	ideiglenes, Kossuth térre kerül át	1
	0505	Podmaniczky tér	Podmaniczky Frigyes téren a trolibusz végállomás és a	30	47,503272, 19,054246	24775	Főváros		

		metrókijárat között						
0506	Szabadság tér	Bank Center előtt a Sas utcánál, a díszkorlát mellett	22	47,502960, 19,051238	24747/2	V. kerület		
0507	Akadémia	Spenót ház előtt, Kacska busz megállója (később áthelyezésre kerül, ha átépül a tér)	15	47,500784, 19,047248	24499	Főváros	mivel nem készül a Széchenyi tér rekonstrukciója, ezért ideiglenes helyszínt kell keresni	1
0508	Erzsébet tér "A"	Bajcsy Zs. út - József A. utca sarok, a Gödör felőli oldalon a kerékpárutak találkozásánál	15	47,499120, 19,054509	24447/1	Főváros		
0518	Erzsébet tér "B"	Járdán, a volt busz terminál déli oldala előtt	15	47,497854, 19,053507	24456/1	Főváros		
0509	Apáczai Csere János utca	Apáczai Csere János utca Duna felőli oldalán a Hop-On Hop Off megálló után	15	47,497502, 19,048008	24493	V. kerület	mivel nem készül a Széchenyi tér rekonstrukciója, ez az ideiglenes helyszín	1
0510	József nádor tér	József nádor tér déli oldalán, a járdán	22	47,497765, 19,050259	24480	V. kerület		
0511	Vigadó tér	Vigadó épülete előtt, az íves kerítés északi oldala mellett	22	47,496002, 19,048821	24428	V. kerület		
0512	Vitkovics Mihály utca - Városház utca	Városház utca - Vitkovics Mihály utca kereszteződésénél, a Megyeháza oldalában	15	47,494715, 19,056139	24283/2	V. kerület		
0513	Március 15. tér	Mátyás Pince előtt, az új felszíni tervek szerint a járdán az új kerékpársáv mellett	22	47,491720, 19,052883	23859	Főváros	építési organizációtól függően ideiglenes helyszínt kell keresni, ez a végleges helyszín	1
0514	Szerb utca - Egyetem tér	Szerb utca Egyetem tér felőli végén, az egyetem épülete mellett a járdán	22	47,490533, 19,058773	24039	V. kerület		
0515	Fővám tér	Közgázszal szemben a Vámház körút Buda felé vezető oldalán	30	47,487173, 19,057220	23928	Főváros		

VI. kerület	0516	Ferenciek tere	Károlyi Mihály utcában a járdán (Curia utcánál), az új felszíni tervek szerint	15	47,492551, 19,056617	24015	Főváros	építési organizációtól függően ideiglenes helyszínt kell keresni, ez a végleges helyszín	1
	0517	Károly körút - Deák tér	Bárczy u. - Károly krt. sarok a járdán	22	47,497100, 19,055118	24357	Főváros		
	0601	Teréz körút - Király utca	Teréz krt. - Király utca saroknál, körút Oktogon felé menő oldalán, parkoló helyeken	22	47,503612, 19,065583	29419	Főváros		
	0602	Hősök tere	MFV Hősök tere megállója előtt (Deák tér felé vezető oldalon)	22	47,514251, 19,076601	29633/3; 29633/2	Főváros		
	0603	Westend	Nyugati téri parkoló taxidrosztnál a járdán a sarokban	22	47,511309, 19,057509	28224/1	Főváros		
	0604	Kodály körönd	MFV megállójánál a szervízúton, Hősök tere fele menő oldal	22	47,509188, 19,069522	29587	Főváros		
	0605	Teréz körút - Szondi utca	Teréz körúton a Szondi utcánál, Oktogon felé menő oldal, parkoló helyeken	22	47,507808, 19,059559	28871	Főváros		
	0606	Lövölde tér	Városligeti fasoron a Felső erdősor utcánál, parkoló vége	16	47,507805, 19,072904	29591	Főváros		
	0607	Oktogon	Andrássy út szervízútján, a belváros felé vezető oldalon, az Eötvös utcánál	30	47,505876, 19,063951	29587	Főváros		
	0608	Jókai utca - Zichy Jenő utca	Jókai utca - Zichy Jenő utca sarok, a Jókai utcában, úttesten	15	47,506512, 19,060068	28995	VI. kerület		
	0609	Andrássy út - Nagymező utca	Andrássy út - Nagymező u. sarok, volt Alexandra könyvtárház előtt a parkoló sávban	22	47,503465, 19,060812	29245	Főváros		
	0610	Andrássy út - Káldy Gyula utca	Andrássy úton a Káldy Gyula utcánál a parkoló sávban, az Oktogon felé vezető oldalon	15	47,500704, 19,056729	29245	Főváros		

	0611	Nyugati tér	Bajcsy Zs. út - Teréz krt. sarkon a járdán, a növényátroló helyén (ami elbontásra kerülne)	30	47,510148, 19,055685	28902	VI. kerület		
	0612	Városligeti fasor - Dózsa György út	Városligeti fasoron, a Bajza utca felé menő oldalon, a Taxidroszt és a Dózsa György út között, parkoló helyeken	15	47,511167, 19,080344	29591	Főváros		
VII. kerület	0701	Holló utca	Gozsdu udvar Holló utca felőli kiszélesedő részében, a növényátroló mellett	15	47,498763, 19,059399	34186/1	VII. kerület		
	0702	Dózsa György út - Dembinszky utca	Dózsa György úton a járdán, a Dembinszky utcánál, a Dózsa Gy. út 68. előtt	15	47,507960, 19,084164	33039/1	Főváros		
	0703	Garay tér	Piac főbejáratánál (Péterfy S. utcai oldal), a Cserhát utcához közelebb, zöldfelület szélével párhuzamosan	15	47,504524, 19,085434	33053/2	VII. kerület		
	0704	Klauzál tér	Klauzál tér északi csücskében, Csányi u. - Dob u. beugró rész, szelekív sziget mellett, parkolóban	15	47,500249, 19,063748	34302	VII. kerület		
	0705	Erzsébet körút - Wesselényi utca	Erzsébet krt. - Wesselényi utcánál, körút Blaha felé menő oldalán, parkoló helyeken (Erzsébet krt. 32. előtt)	22	47,500647, 19,068420	34058	Főváros		
	0706	Rózsák tere	Rózsák tere északnyugati részén, taxi droszt helyén (droszt hátrébb tolódik)	15	47,501510, 19,075308	33589/2	VII. kerület		
	0707	Kéthly Anna tér	Kéthly Anna tér Nyár utca felőli oldalán, a parkban a bekerített rész mellett	15	47,498180, 19,065538	34433/2	VII. kerület		
	0708	Wesselényi utca - Síp utca	Wesselényi utca - Síp utca sarok, parkoló helyeken, Wesselényi u. 11. előtt	15	47,497076, 19,062075	34362	VII. kerület		
VIII. kerület	0801	Gyulai Pál utca	Gyulai Pál utca nyugati oldalán, a Rákóczi úthoz közel, a homlokzat előtt	22	47,495487, 19,066887	36435	VIII. kerület		

	0802	Astoria	Az East-West Business Center előtt, a metrófeljárók által határolt ívben	22	47,494233, 19,060370	36746	Főváros		
	0803	Kőfaragó utca - Vas utca	Kőfaragó utca Vas utca felőli végénél, az egyirányú utca menetiránya szerinti jobb oldalon, a járdán	15	47,493757, 19,066791	36473	VIII. kerület		
	0804	Rákóczi tér	Rákóczi téren, körút járdáján	22	47,492814, 19,071318	34879/2; 36403	Főváros		
	0805	Bródy Sándor utca - Múzeum körút	Bródy Sándor utcában a körúthoz közel, a balra kanyarodó sáv kezdeténél kiszélesedő járdarészen	15	47,491919, 19,061828	36559/11	VIII. kerület		
	0806	József körút - Krúdy Gyula utca	József körúton a Krúdy utcánál, a Petőfi-híd felé vezető oldalon, a parkoló sávban	15	47,490801, 19,070705	36403	Főváros		
	0807	Mikszáth tér	Mikszáth téren, a Reviczky utca - Szentkirályi utca felőli saroknál, épület homlokzata mellett	15	47,489762, 19,066536	36732	VIII. kerület		
	0808	Keleti pályaudvar	Keleti pályaudvar délnyugati csücskénél, a metrófeljáró mellett lezárt szervízúton	22	47,499899, 19,082902	38834/4	Főváros	ideiglenes helyszín, 2014-ben áthelyezésre kerül	1
	0809	Blaha Lujza tér	Blaha Lujza téren, a parkolóban	20	47,496392, 19,070040	36405	Főváros	ideiglenes helyszín a parkoló, a tér átépítése során át kell helyezni máshova, majd a tér elkészülte után a terven megadott végleges helyszínre fog kerülni	2
IX. kerület	0901	Markusovszky tér	Markusovszky téren, a Köztelek utcánál, a Siemens irodaház bejáratával szemben	15	47,486405, 19,065482	36847	IX. kerület		
	0902	Ferenc körút - Üllői út	Ferenc körút, Üllői út sarok. A Corvinnal átellenes sarkon a "Lottó Ház" előtt a járdán	22	47,485875, 19,069438	36864/1	IX. kerület		
	0903	Corvinus Egyetem	A Sóház utca és a Közraktár utca találkozásánál	22	47,484839, 19,059748	37060	IX. kerület		

XI. kerület	0904	Boráros tér	Csepeli HÉV végállomás közelében, az aluljáró lépcsők háta mögött, a támfal mellett (kerékpárútra merőlegesen, híddal párhuzamosan)	22	47,479604, 19,066118	37061/6	Főváros		
	0905	Kálvin tér	Vámház körút Fővám tér felé vezető oldalán, járdán. Kálvin tér 3. szám előtt (Prima Pék)	30	47,489257, 19,061040	36808	Főváros		
	1101	Szent Gellért tér	A kerékpárút és az alsó rakparti lépcsőfeljáró mellett, az elektromos kapcsolószekrényektől az egyetem felé	22	47,484522, 19,053465	5536/1	Főváros		
	1102	Műegyetem	Műegyetem rakpart K épület előtt, főbejárattal szemben, a kerékpárút melletti zöld sávban	30	47,481588, 19,056780	4108/2	Főváros		
	1103	Bartók Béla út	Bartók Béla úton, Zenta utcához közel, járdán	15	47,480546, 19,052191	5497	Főváros		
	1104	Petőfi híd Buda	déli oldalon a járdán, aluljáró lépcsők között	22	47,476429, 19,059007	4082/29	XI. kerület		
	1105	Allee - Körösy József utca	Körösi József utcában, a Váli utca felőli végén (Allee hátsó bejárat közelében) a sétálóutcában	22	47,476029, 19,048511	4275/8	XI. kerület		
	1106	Budafoki út - Schönherz kollégium	Irinyi József utca - Budafoki út sarok (Schönherz kollégium előtt)	30	47,473304, 19,052667	4133/5	Főváros		
	1107	Móricz Zsigmond körtér	Új rendezési terv szerint, Szent Imre szobor mögött, járda és szobor között	22	47,477181, 19,047611	4325/1; 4325/2	Főváros	ha nem készül a tér rekonstrukciója, akkor ideiglenes helyszínt kell keresni, majd később a végleges helyére átépíteni	1
	1108	Pázmány Péter sétány - ELTE	Pázmány Péter sétányon, a két fő épület között, a kerékpárút melletti zöld sávban	30	47,473791, 19,063255	4082/32	Főváros		

XIII. kerület	1301	Jászai Mari tér	Margit híd pesti hídfő északi oldalán, a parkban a lépcső melletti beugróban	15	47,513617, 19,048085	25122/9	XIII. kerület		
	1302	Szent István park	A park Pozsonyi út felőli oldalának déli részén	22	47,518119, 19,051541	25260/10	Főváros		
	1303	Váci út - Victor Hugo utca	Váci úton a Victor Hugo utcánál, belváros felé vezető oldalon, az aluljáró mögötti járdán	15	47,517520, 19,060021	25392/3	Főváros		
	1304	Margitsziget	Margitszigeti buszforduló közelében, Hajós Alfréd uszoda buszmegállónál, az útra merőlegesen, a járdán	30	47,519730, 19,044298	23800/8	Főváros		
	1305	Pannónia utca - Raoul Wallenberg utca	Pannónia utcában a járdán, Raoul Wallenberg utca torkolatánál	15	47,514534, 19,052543	25247	XIII. kerület		
XIV. kerület	1401	Széchenyi fürdő	Széchenyi fürdő előtt, a Fővárosi Nagycirkusszal szemben, az Állatkerti körút járdáján	22	47,518883, 19,081330	29732/1	Főváros		

Σ fix

fix darab

75 állomás

10

M4. Rezümé

BUDAPEST TURIZMUS MARKETINGJÉNEK ÖKO-SZEMLÉLETŰ ÚJRADEFINIÁLÁSI LEHETŐSÉGEI

The opportunities for redefinition of the Budapest city marketing: the eco-friendly approach.

A Tudományos Diákköri Konferenciára készített dolgozatom célja Budapest turisztikai termékként való újradefiniálása abból a megközelítésből, mely szerint a fejlesztés központjában a környezetbarát városkép kialakítása áll. Vizsgálatom tárgya, hogy mindezen innovációk miként hatnak a város nemzetközi szintű integrálódására a környezettudatos turisztikai desztinációk kínálatában, illetve hogy az erre való törekvések, mind Budapest tekintetében, mind mikro szinten (a turisztikai szolgáltatások kínálatában) milyen módon befolyásolják a beutazó turizmust, milyen mértékben motiválja a turistákat, hogy fő desztinációjukként Budapestet válasszák. A dolgozatomban megvizsgálom a már meglévő „eco-friendly” turisztikai erőforrások marketingjének fejlesztését, illetve a lehetőségek kiaknázását annak a tükrében, hogy hogyan bővíthet Budapest kínálata, ami által szélesebb turista-igényeket elégíthet ki.

A kutatás során megvizsgálom olyan nemzetközi, illetve hazai példákat, ahol ez a módszer már bevált turisztikai fogásnak minősül. Ezeken a „best practice” komparatív vizsgálatokon keresztül bemutatom, hogyan valósítható meg az innováció azon formája, amivel turisztikai vonzerőt biztosítunk az adott térségnek. A városi turizmusra alapozva keresem mindazon tényezők összességét – figyelembe véve Budapest földrajzi, természeti, kulturális adottságait –, mely egy ökoszemléletű turizmus kialakítását teszi lehetővé. A frekvenciált turisztikai csomópontokon túl, a külkerületekre is kiterjesztem vizsgálatom, hogy a fenntarthatóság a tágabban értelmezett befogadó közegben is érvényesüljön.

Összegezve, a TDK dolgozatomban arra a kérdésre próbálom meg választ adni, hogy a kínálat ilyen irányú fejlesztésével bővíthető-e a kereslet Budapest turizmusát illetően, kialakulhat-e egy olyan turisztikai termék, amely felveheti a versenyt más „eco-friendly” városokkal szemben nemzetközi viszonylatban?