

Magyarország helyzete turizmusbiztonsági szempontból

Jelige: turizmusbiztonság

Pályamunka lezárásának időpontja: 2014. április

2015.

Tartalom

1. Bevezetés.....	3
2. A téma irodalmi és egyéb vonatkozású áttekintése.....	6
2.1 A témával kapcsolatos internetes oldalak	6
2.2 Tanulmányok	8
3. Hazánk főkapuja: a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér	10
3.1 A legjelentősebb budapesti repülőtér bemutatása	11
3.2 A repülőtér helyzete rendvédelmi szempontból.....	12
3.2.1 Az RRI feladatköre	12
3.2.2 A biztonság fejlődése rendvédelmi szempontból	13
3.2.3 Bűncselekmények, szabálysértések	15
3.2.4 Az RRI felszereltsége, a repülőtéri rendőrök bemutatása.....	19
3.2.5 A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér biztonságának összegzése rendvédelmi szempontból	21
3.3 A repülőtér helyzete katasztrófavédelmi szempontból	21
3.3.1 A Repülőtéri Hivatásos Tűzoltóparancsnokság feladatköre, felszereltsége	23
3.3.2 A repülőtér védelme, az RHTP tűzoltói.....	25
3.3.3 A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér biztonságának összegzése katasztrófavédelmi szempontból	27
4. Magyarország gyöngye: a Balaton	29

4.1	A Balaton jelentősége a számok tükrében	29
4.2	A Balaton helyzete rendvédelmi szempontból.....	31
4.2.1	A BVRK feladatköre, felszereltsége.....	32
4.2.2	A BVRK állománya, tevékenysége	34
4.2.3	A Balaton biztonságának összefoglalása rendvédelmi szempontból	36
4.3	A Balaton vízbiztonsága vízi mentési aspektusból.....	37
4.3.1	A VMSZ állománya, felszereltsége és a biztonságot befolyásoló egyéb tényezők	39
4.3.2	A Balaton vízbiztonságának összefoglalása vízi mentési szempontból.....	41
4.4	A Balaton vízbiztonsága a turisták perspektívájából	43
4.4.1	Eredmények.....	44
5.	Konzekvenciák	48
6.	Összefoglalás.....	55
7.	Köszönetnyilvánítás	57
8.	Irodalomjegyzék.....	58
9.	Ábrajegyzék	60

1.Bevezetés

A mai világban – kultúrától, országtól függetlenül – egyre fontosabbá válik a biztonság. Az elmúlt évtizedekben több olyan eseményt is említhetnénk (mint például a 2001. szeptember 11-ei terrortámadás New Yorkban, a 2005-ös londoni metróröbbsantások vagy a 2011-ben, Anders Behring Breivik által Norvégiában elkövetett tömeggyilkosság), amelyek alapjaiban ingatták meg a lakosság, az emberek biztonságérzetét. Nem kizárólag a helyi lakosságot rázták meg az események, hanem – korunk kommunikációs eszközeinek köszönhetően – az egész világot. Egy-egy ilyen történés, túl azon, hogy az egyes országok kormányai különféle erőszakszervezeteket hoztak létre vagy fejlesztettek tovább, esetleg még több pénzt fordítottak ezek fenntartására, a turizmus visszaeséséhez is vezetett. A szeptember 11-ei New York-i terrortámadásokat követően a National Business Travel Association felméréséből kiderült, hogy az üzleti célú utazásokat a cégek több mint fele mérsékelni kívánta (Iván, 2002). A 2005-ös londoni merényletek után pedig több hónapra visszaesett az angol főváros turizmusa (Borsod Online, 2007), holott a világ egyik legszebb városaként tartják számon, és a kedvelt turistacélpontok közé tartozik.

Azonban a nemzetközi közvéleménynek, valamint a potenciális turistáknak egy országról alkotott képét nem csak ilyen drámai események befolyásolják. A biztonság szempontjából egyéb tényezők is igen fontos szerepet játszanak az úti cél kiválasztásában, mint például a háborús, polgárháborús helyzet, a politikai csatározások miatt kialakult kritikus állapot, a bűnszövetkezetek jelenléte (amely esetlegesen a turistákat is fenyegeti), tenger vagy egyéb fürdőhely esetén a víz biztonsága, illetve a repülőterek biztonsága. Az tehát, hogy biztonsági szempontból milyen egy ország megítélése külföldön, rendkívül fontos egy egész ágazat, az idegenforgalom szempontjából. Ugyanakkor fontos leszögezni, hogy a turisták alkotta képnek két típusát különböztethetjük meg: az egyik az utazás előtti kép, nevezzük „feltételezett” vagy „sztereotipikus képnek”, ami külföldön él az emberekben az adott országról, tehát amit tapasztalataik nélkül, mások tapasztalatai alapján, esetleg híradásokból alakítanak ki magukban.

A másik az utazás utáni kép, nevezzük „tapasztalati képnek”, amit az adott országba érkezők élményeik, tapasztalataik alapján alkotnak meg. Nyilvánvaló, hogy a „tapasztalati kép” befolyásolja legnagyobb mértékben a „sztereotipikus képet”, hiszen a hazaérkezők magától értetődő módon megosztják az otthoniakkal tapasztalataikat, akik természetesen tovább is adhatják ismerősük, rokonuk élményét. Ezért tartom nagyon fontosnak, hogy foglalkozzunk azzal, hogy a külföldről érkezők minél kedvezőbb „tapasztalati képet” alkossanak Magyarországról. A „tapasztalati képnek” pedig lényegi eleme a biztonság és védelem, hiszen tudjuk a Maslow-féle szükséglet hierarchiából, hogy



1. ábra A Maslow-féle szükséglet piramis (Saját forrás)

a fiziológiai szükségleteken túl az ember legelemibb igénye a biztonság és védelem – ahogy az 1. ábra is mutatja – és ez nincs másképp egy külföldi út során sem. Dolgozatomban éppen ezért a Magyarországról kialakított „tapasztalati képet” befolyásoló legfontosabb biztonsági és védelmi tényezőket fogom sorra venni. Céлом az, hogy tanulmányommal bemutassam hazánk turizmusbiztonságának jelenlegi helyzetét, rávilágítsak esetleges gyenge pontjaira, illetve feltárjam a fejlődés lehetséges elemeit.

Határozottan szeretném elérni, hogy egy valós kép rajzolódjon ki a magyar turizmusbiztonság helyzetéről, tehát mindenképpen törekedni fogok a hazámmal szembeni elfogulatlanságra.

Makrogazdasági szempontból rendkívül fontos figyelembe venni a turizmus szektorának teljesítményét, hiszen az ágazat jelentős mértékben járul hozzá a GDP-hez, ezen kívül a foglalkoztatottságot tekintve is kiemelkedő a szerepe, hiszen *„az elmúlt évben Magyarországon 164 000 ember dolgozott az ágazatban”* (Varga, 2013). Ugyanakkor fontos megemlíteni, hogy a GDP mutató nem jeleníti meg a szektor tényleges hozzájárulását a nemzetgazdaság bevételeihez, hiszen az utazók egyéb költségei nem az idegenforgalomnál kerülnek jóváírásra. A Központi Statisztikai Hivatal 2012-es adataiból kiderül, hogy az elmúlt évben *„A kereskedelmi szálláshelyek bruttó szállásdíj-bevételei 152.0 milliárd forintot”* (neta.itthon.hu, 2012) tettek ki, ez 8.2%-os növekedést jelent az előző évhez képest. A KSH adataiból az is kiderül, hogy a külföldiektől származó szállásdíj-bevétel az összes szállásdíj-bevétel 63,8%-át jelenti, ami szintén dolgozatom témájának súlyát jelzi. Fontos kiemelni azt is, hogy a vendéglátásban *„a bruttó hozzáadott értékkel mért teljesítmény az előzetes adatok szerint – a válság kezdete óta, 2012-ben első alkalommal – nőtt, mintegy 1,3%-kal.”* (2013. július), derül ki a KSH, Jelentés a turizmus 2012. évi teljesítményéről című tanulmányából. A turizmus és vendéglátás szektorának jelentőségét még egy kiemelkedő számadattal támaszthatjuk alá: *„...becslések szerint az idegenforgalom az EU GDP-jének több mint 10%-át és az összes munkahely kb. 12%-át biztosítja.”* (euvonal.hu, 2012).

Látható tehát, hogy a számok is alátámasztják az idegenforgalomnak a nemzetgazdaságra gyakorolt pozitív hatását, illetve annak fontosságát a makrogazdaságban, valamint az EU gazdaságában betöltött kiemelkedő szerepét. Ez nem jelent mást, mint, hogy ökonómiai szempontból egyáltalán nem elhanyagolható a turizmus, amelynek változására a biztonsági tényezők is komoly hatással vannak.

2.A téma irodalmi és egyéb vonatkozású áttekintése

Mivel a biztonság az utazóközönség számára leginkább az utóbbi néhány évtizedben vált fontossá, ezért a témával eddig még igen kevesen foglalkoztak, bár hozzá kell tenni, az utóbbi időben – például az Egyesült Államokban – egyre népszerűbbé válik. Korábban sem volt elhanyagolható a biztonság kérdése, azonban a különféle terrorcselekmények, amelyek főként repülőgépek vagy más közlekedési eszközök ellen irányultak, az utóbbi tíz-húsz évben erősödtek fel, ezen kívül bizonyos bűnszervezetek, amelyek kifejezetten a turistákra specializálódnak, szintén az elmúlt egy-két évtizedben fejlesztették „tökéletessé” eszközeiket, módszereiket. Miután tehát nem rég kezdett csak igazán fontossá válni egy-egy utazás megtervezésénél a biztonság, főként a nagyobb elvárásokkal útnak induló nyugati turisták esetében, igen csekély azoknak a száma, akik foglalkoztak a témával, legalábbis hazánk tekintetében.

2.1 A témával kapcsolatos internetes oldalak

Még mielőtt rátérnék a téma irodalmi áttekintésére, érdemes egy kitekintést tenni a turizmusbiztonsággal kapcsolatos, vagy éppen azzal foglalkozó internetes oldalakra. Fontos megemlíteni, hogy a legtöbb fejlett országban felhívják az utazás előtt állók figyelmét hivatalos internetes oldalakon az egyes országokban felmerülő veszélyhelyzetekre, amelyek kockázatot jelenthetnek a turista számára. Hazánkban is létezik ilyen honlap, a Konzuli Szolgálat hivatalos oldala, amelyen két kategóriába sorolják a „kockázatos” külföldi országokat. Vannak az „Utazásra nem javasolt térségek”, illetve a „Fokozott biztonsági kockázatot rejtő további országok és térségek” (2013). Hiányolható ugyanakkor azon országok felsorolása és rövid jellemzése a biztonság szempontjából, amelyek egyik fent említett kategóriába sem tartoznak, de látogatásuk mégis kockázatosnak mondható (például az Egyesült Államokat egyik helyen sem említik, holott ismert, hogy több terrortámadás célpontjául is az USA-t választották az elmúlt 10-15 évben, illetve számos természeti katasztrófa is súlytotta az országot).

A Konzuli Szolgálat internetes oldalán kívül kiemelném még az Egyesült Államokban működő „Tanácsadó és Információs Programot”, melynek keretében, szintén egy weblapon, tájékoztatják a nyilvánosságot az egyes országok, térségek biztonsági helyzetéről. Tulajdonképpen országspecifikus információkat, utazási riasztásokat és utazási figyelmeztetéseket tesznek közzé (travel.state.gov). Magyarországról is igen részletesen olvashatnak az érdeklődők, hiszen több szempont alapján is értékelik országunkat egy teljes oldalon keresztül. Alapvetően nem feltételezések, hanem tények jelennek meg, amelyek sok esetben nem éppen pozitív fényben tüntetik fel hazánkat. Habár Magyarországot alapvetően biztonságos helynek tekintik, nem árt figyelmesnek maradni – írják a „Fenyegetések a biztonságra” címszó alatt (travel.state.gov, 2012). Felhívják a figyelmet továbbá arra, hogy különösen körültekintőnek kell lenni pályaudvarokon, zsúfolt turistalátványosságoknál, tömött buszokon, villamosokon és metrókon. Ezen kívül említést tesznek azokról a tömegdemonstrációkról is, amelyek során a felbőszült tömeg miatt rohamrendőrök és vízágyú alkalmazására is szükség volt. Azt tanácsolják ezért, hogy aki teheti, kerülje el a tömegrendezvényeket, demonstrációkat. Arról is tájékoztatnak ezenkívül, hogy az utóbbi években egyre népszerűbbek hazánkban a szélsőjobboldali radikális csoportok, amelyek támogatottságukat nemzeti jelszavaiknak köszönhetik, és amelyek hírhedten zsidó-, roma- és homoszexualitás-ellenesek. A különféle tüntetésekről egy külön oldalon informálják azokat, akik hazánkba terveznek utazni.

Budapesten a bűnözés problémát jelent – fogalmaznak még mindig ugyanezen az oldalon, de már egy külön bekezdésben. Azt írják, hogy ugyan olyan mértékben kell óvatosnak lenni a látogatás során, mint más nagyvárosokban vagy turistaközpontokban az Egyesült Államokban. Két gyakori esetet is megemlít az oldal: az egyiknél külföldi sofőrök valamilyen csalás útján történő kirablását említik, a másik esetben arról írnak, amikor fiatal lányok külföldi turistákat – természetesen férfiakat – arra kérnek, vegyenek számukra egy italt, amiért a végén irreálisan magas árat kell majd fizetniük. Arra is int az írás, hogy lehetőleg kerüljék az utca embere által javasolt bárakat, éttermeket a hazánkba érkezők. A bűnözésről szóló bekezdés többi része általánosnak mondható, tehát többnyire minden európai országra érthető tájékoztatást ad, például, hogy este ne sétáljunk egyedül az utcán, illetve, hogy az értékeinket, lehetőség szerint, hagyjuk a hotel széfjében.

Összefoglalva, a hazánkról részletes, országspecifikus információkat adó Egyesült Államok-beli weblap, mint már említettem, tényket közöl, nem pedig feltételezéseket, így ezek minden kül- és belföldi állampolgár számára elérhető tájékoztatást jelentenek. Megcáfolhatatlan adatokról van szó, amelyekkel vitatkozni sem érdemes, kritikát megfogalmazni pedig nem lehet, viszont ismeretük létfontosságú, főleg abban az esetben, ha szeretnénk országunkról kedvezőbb képet kialakítani.

2.2 Tanulmányok

A honlapok mellett feltétlenül említést kell tenni egy – a turizmusbiztonság témáját mélyen érintő – Ph.D. Disszertációról, amelyet Rátz Tamara készített *„A turizmus társadalmi-kulturális hatásai”* címmel. A tanulmány, dolgozattal ellentétben, a turizmusnak a biztonságra, közbiztonságra gyakorolt hatásaival foglalkozik. *„A turizmusnak a közbiztonságra gyakorolt hatását illetően kedvezőtlen változásnak tekinthető a lakosok észlelései szerint az, hogy a turizmus, a turisták jelenléte elkerülhetetlenül vonzza a bűnözést, tehát szezonban nő az elkövetett bűncselekmények száma és a lakosság biztonságérzete is csökken.”* (Rátz, 1999) – olvasható a disszertációban. Véleményem szerint, „a turizmusnak a közbiztonságra gyakorolt hatása” mellett hasonlóan fontos a biztonságban a turizmusra gyakorolt hatásaival foglalkozni, elvégre a biztonság fejlődése, javulása nem csak a turizmus számára pozitív, hanem a hazai lakosság számára is. Tehát, nem csak azt célszerű vizsgálni, hogy a nyári szezonban, a turisták nagyobb számú megjelenésével, milyen mértékben emelkedik a szervezett bűnözés, és ez mennyivel csökkenti a magyar állampolgárok biztonságérzetét, hanem ajánlatos azzal is foglalkozni, hogy a biztonság növelése mennyivel javítaná Magyarország külföldi megítélését, és ez mennyivel több turistát vonzana hazánkba. A biztonság növekedése ugyanis érezhető lenne egy magyar állampolgár számára is, például, ha egy meghatározott pályaudvart korszerű védelmi rendszerekkel szerelnének fel, ezen kívül a rendőri jelenlétet is növelnék, és ezáltal csökkenne a bűnözés, az nem kizárólag a külföldi, hanem a hazai utazóközönségnek is növelné a szubjektív biztonságérzetét.

Ez, egyszóval nem jelent mást, mint, hogy a tanulmány megközelítését megfordítva, tulajdonképpen „két legyet üthetünk egy csapásra”, végtére is, nem az a cél, hogy a turisták megjelenésével együtt fellépő bűnözést átmenetileg visszaszorítsuk, hanem, hogy olyan általános közbiztonságot alakítsunk ki magunk körül, aminek eredményeként a turisták is nagyobb számban jelenhetnek meg hazánkban.

Összegezve, kétségtelenül lényeges foglalkozni a Rátz Tamara által készített tanulmányban említett hatással, amelyet a turizmus gyakorol a biztonságra, ezzel szemben úgy gondolom, hogy – ahogy korábban is megfogalmaztam – még fontosabb először is feltérképezni Magyarország turizmusbiztonsági helyzetét, másodszor pedig ezt kielemezve, és a szükséges fejlesztésekre rávilágítva, a biztonságnak a turizmust serkentő hatásait tanulmányozni.

3. Hazánk főkapuja: a Liszt Ferenc

Nemzetközi Repülőtér

Ahogy a Bevezetőben olvasható, a Magyarországról kialakított „tapasztalati képet” befolyásoló legfontosabb tényezőket fogom sorra venni. Az egyik legjelentősebb ilyen faktor vitathatatlanul a repülőtér biztonsága.

A turistákra, akár pihenés céljából, akár üzleti vagy egyéb célokból érkeznek Magyarországra – amennyiben repülőgéppel utaznak – először célállomásuk repülőtere tesz valamilyen hatást, itt éri őket az első benyomás hazánkról. *„Linda Blair klinikai pszichológus rámutatott, hogy az embereknek mindössze hét másodpercre van szükségük ahhoz, hogy valaki másról az első találkozásuk során véleményt formáljanak.”* (Medipress, 2010). Természetesen sokkal bonyolultabb a helyzet akkor, ha valakinek új helyvel, kultúrával, szokásokkal kell megismerkednie, azonban egyet biztosan leszögezhetünk: a repülőtéren szerzett tapasztalatok nagyban befolyásolják az embereknek adott országról kialakított véleményét. Hiszen, amennyiben minden rendben zajlik a landolást követően, tehát a csomagok átvételekor, az esetleges újabb biztonsági ellenőrzésekkor, és nem éri semmilyen atrocitás az utast (pl.: lopás), biztonsági szempontból semleges érzésekkel hagyja el a repülőteret. Előfordulhat, hogy pozitív benyomás éri a turistát a biztonság tekintetében, például nagymértékű rendőri jelenlétet tapasztal az objektum területén, ekkor pozitív élményekkel távozik a reptérről, biztonságban érzi magát, ami sokat számíthat az ország későbbi megítélésében is. Végül, megeshet, hogy negatív impresszió éri az országunkba érkezőt biztonsági aspektusból, például lopás áldozatául esik vagy komoly, esetleg megalázó vizsgálatnak vetik alá, mert gyanús személynek találják, esetleg nem érzékel megfelelő nagyságú rendőri jelenlétet. A rossz élmények bármelyike jelentősen befolyásolhatja az illető hazánkról alkotott véleményét, arról nem is beszélve, hogy negatív tapasztalatokkal, benyomásokkal fog kilépni a repülőtér területéről, és így fogja megkezdni adott esetben a pihenését vagy üzleti tevékenységét.

Vélhetően azonban – akármilyen turistáról is van szó – el fogja hagyni országunkat egy rövidebb vagy hosszabb idő után, és így az utolsó élményét is a repülőtéren szerzi.

A végső benyomások pedig legalább annyira lényegesek, mint az érkezés utáni tapasztalatok, ugyanis, ha az imént említett események (semleges, pozitív és negatív események) a hazaindulás előtt történnek, akkor ezek az érzések nyilvánvalóan meg fognak maradni a turistában. A negatív első benyomást például, ha nem is teljesen, de valamelyest kompenzálhatja egy kiemelkedően pozitív élmény, amit esetlegesen a szállodában, turisztikai látványosságoknál, a közlekedésben vagy más helyeken tapasztalt a látogató – természetesen szigorúan a biztonság szempontjából. Tehát az utolsó élmény is kiemelt fontosságú országunk későbbi megítélésében.

Továbbá, a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér biztonsági aspektusból kiemelkedő voltát jelzi az a tény is, hogy az országunkba érkező diplomáciai küldöttségek, delegációk tagjai, valamint politikusok, világhírű előadóművészek és színészek szintén elsőként és utoljára is a repteret látják hazánkban. Az ő biztonságuk megszervezése – amelyre egyébként a későbbiekben még külön ki fogok térni – nem csak nehézséget, de óriási felelősséget is jelent az illetékes szerveknek. Tulajdonképpen kijelenthetjük, hogy a repülőtér élete a nyilvánosság előtt zajlik, hiszen bármilyen, nem hétköznapi incidens igen nagy visszhangot kap a sajtóban. Főként akkor beszélhetünk erről, ha – az imént említett – közismert ember áll a kellemetlenség középpontjában, ekkor akár az egész ország rossz színben tűnhet fel.

3.1 A legjelentősebb budapesti repülőtér bemutatása

Hivatalos nevén a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér, 1950. májusában kezdhetette meg érdemben működését. Valójában már korábban is elkészült, de az 1940-es években a háború során, több helyen is komolyan megsérült, ezért újjá kellett építeni. Az akkor még Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér elnevezésű légikikötő az 1960-as évekre olyan változásokon ment keresztül, hogy Európában is korszerűnek, jól felszereltnek számított. Elnevezése 2011 márciusában változott meg.

Mindenképpen ki kell emelni, hogy hazánk legnagyobb nemzetközi légikikötőjének elhelyezéséről még az 1930-as évek végén döntöttek, és az előnyös talaj és légköri viszonyok miatt esett Ferihegyre a választás.

A kedvező körülmények komoly előnyt jelentenek a biztonság szempontjából, ugyanis Budapesten belül is a lehető legkedvezőbb helyszínt választották a mérnökök. Ezen kívül nem kell tartani jelentősebb földrengésektől, nagy viharoktól, hurrikánoktól és egyéb súlyos károkat okozó természeti katasztrófáktól, hiszen a térségre ezek a jelenségek nem jellemzőek. Azonban a biztonságilag kiváló elhelyezés kedvezőtlennek mondható abból a szempontból, hogy a reptér a főváros centrumától viszonylag távol esik. Az infrastrukturális fejlesztéseknek köszönhetően azonban már nem csak gépkocsival, hanem vonattal és a tömegközlekedés járműveivel is – ha nem is gyorsan, de – viszonylag könnyen megközelíthető. Viszont, bizonyára egyértelmű mindenki számára, hogy repülőterek létesítése esetén nem a megközelíthetőség az elsődleges szempont, hanem egy biztonságos építmény létrehozása mind az utasok, mind pedig az alkalmazottak részére.

3.2 A repülőtér helyzete rendvédelmi szempontból

Mindenekelőtt meg kell említenem, hogy ennek a fejezetnek a létrehozásában Dr. Török Zoltán dandártábornok úr, rendőrségi főtanácsos, a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság igazgatója segítette munkámat, lényeges és nélkülözhetetlen információk rendelkezésemre bocsátásával.

Kezdetben, tehát 1950-től, a repülőtéren határőrség garantálta a biztonságot. Az első rendőrőrs húsz évvel ezelőtt alakult, majd nem sokkal később létrejött a Repülőtéri Biztonsági Szolgálat (RBSZ). A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság (RRI) majdnem hatvan évvel a repülőtér felavatása után, 2008. január 1-jén alakult meg a rendőrség és a határőrség integrációjával. Fontos hangsúlyozni azonban, hogy az RRI az Országos Rendőr Főkapitányságtól (ORFK) független szervként működik. Dr. Török Zoltánt 2010. szeptember 1-jei hatállyal a Belügyminisztérium nevezte ki, tehát ekkortól tölti be igazgatói pozícióját a Repülőtéri Rendőr Igazgatóságon.

3.2.1 Az RRI feladatköre

A szervezet fő feladatai közé tartozik a határforgalom ellenőrzése, „...a légi közlekedés védelmének, az Európai Unió előírásainak való maradéktalan megfelelés biztosítása, a repülőtér közrendjének, közbiztonságának folyamatos fenntartása.

Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén folyamatosan végzi az utasbiztonsági ellenőrzés felügyeletét, fegyveres biztosítását, ellátja a magyarországi repülőtereken utas- és repülőtérbiztonsági feladatokat ellátó szervezetek szakmai felügyeletét, szakirányítását. A hagyományos értelemben vett bűnüldöző munka kiegészül repülőtéri sajátosságokkal, a nyomozások, vizsgálatok, a felderítő, elemző-értékelő feladatok mellett markánsan megjelennek a légi közlekedés védelmével összefüggő tevékenységek is.” (www.archive.police.hu). Tehát, ahogy az idézett leírásban is olvasható, alapvető feladata az RRI-nek a civil védelmi ellenőrök (vagy ahogy a szövegben olvasható: „a magyarországi repülőtereken utas- és repülőtérbiztonsági feladatokat ellátó szervezetek”) munkájának szabályozása, felügyelete. Ezen ellenőrök feladata például az utazók személyazonosságának és úti okmányainak ellenőrzése, ezért igen komoly felkészültséget igényel az ő kontrollálásuk, irányításuk. Az RRI kiemelt feladata továbbá a Nemzeti Közlekedési Hatóság, Légügyi Hivatalával való együttműködés, ami nem jelent mást, mint, hogy az RRI javaslata alapján hozza meg döntését a Légügyi Hivatal, az egyes eszközök további használatával, üzembe helyezésével kapcsolatban. Ennek a jogkörnek a speciális biztonsági eszközök (pl.: röntgen gépek) felülvizsgálásánál van kiemelt jelentősége. Mindezek mellett az RRI-nek rendkívül fontos szerepe van a szubjektív biztonságérzet megteremtésében, vagyis a személy- és vagyonbiztonság megőrzésében.

3.2.2 A biztonság fejlődése rendvédelmi szempontból

Ahogy korábban már említettem, a repülőtér élete a nyilvánosság előtt zajlik. Természetesen ez hatványozottan igaz abban az esetben, amikor a reptér egészének biztonsági rendszerét leminősítik, ráadásul nem is akárki, hanem az EU által delegált bizottság. Merthogy ez történt körülbelül három évvel ezelőtt: egy független Európai Unió bizottság leminősítette Magyarország legnagyobb légikikötőjét biztonsági szempontból. Már kisebb kellemetlenségek is meg szoktak jelenni a különféle médiumokban, ám ebben az esetben nem csupán egy néhány emberrel kapcsolatos incidensről van szó, hanem egy igen komoly – akár több millió utast is érintő – probléma áll a középpontban.

Persze nem csupán arról van szó, hogy rossz fényben tűnt fel az akkor még Ferihegyi repülőtér, és ezzel együtt hazánk is, hanem a repülőtér és országunk tényleges biztonsága is megkérdőjeleződött.

A nehézségek 2010 áprilisában kezdődtek, ekkor ugyanis az EU új irányelvének következtében a repülésbiztonsággal kapcsolatos rendelkezések szigorodtak. Mint minden jogszabályi változás, szigorítás után, ez esetben is a módosítás végrehajtásának ellenőrzése következett. Az EU, külön erre a feladatra egy bizottságot jelölt ki, amely, az EU-n belül elsőként Ferihegyen tett látogatást. Az ellenőrök 2-3 napot töltöttek Ferihegyen a berendezések vizsgálatával, a civil védelmi ellenőrök tesztelésével, mindeközben természetesen feljegyzéseket készítettek, illetve listázták a hiányosságokat. A hidegzuhany pedig ezután következett, ugyanis az itt eltöltött idő alatt a revizoroknak nem kevés mulasztással, figyelmetlenséggel kellett szembesülniük. Ennek következtében a Budapest Ferihegyi Repülőtér leminősítették a „nem biztonságos” („unclear”) kategóriába. Nyilvánvalóan ezek után a sajtóvisszhang sem maradhatott el, nem csak itthon, de külföldön is a „leminősített” repülőtérrel cikkeztek. Egy internetes oldalon például ilyen címmel írtak Ferihegyről: „A budapesti repülőtér biztonsági állapotát leminősítették: Civil repülés” (eubusiness.com, 2010). Azonban a sajtóhírek mellett sokkal komolyabb problémákkal is meg kellett birkóznuk az illetékeseknek, mivel az utasokat, illetve a légitársaságokat jókora kellemetlenség érte a leminősítést követően. Az utasoknak azért jelentett kényelmetlenséget, mert, ha Ferihegyről egy másik nemzetközi repülőtérre szerettek volna utazni, amely „clear” minősítéssel rendelkezik – például München légikikötője, a Flughafen München – akkor ott újra át kellett esniük a biztonsági ellenőrzéseken, hisz úgy tekintenek az érkező gépre, mintha át sem vizsgálták volna. A légitársaságoknak pedig anyagi kárt okozott a bizottság döntése, hiszen a további átvizsgálások többletkiadásokat okoztak számukra. 2010 második felében, már Dr. Török Zoltán vezényletével, megkezdődtek a fejlesztési munkálatok, hogy ismét biztonságos minősítést kapjon hazánk legnagyobb jelentőséggel bíró repülőtere. Kezdetét vette a nem megfelelő belső szabályozók és berendezések átvizsgálása, a hibák kijavítása, a berendezések újrakalibrálása, valamint a civilek megfelelő szakképzése. A normákhoz igazítást követően ismét Budapestre érkezett a bizottság, hogy újra ellenőrzésnek vessék alá a Ferihegyi repülőtér biztonságát.

A hibák kijavításának köszönhetően ezalkalommal nem találtak semmilyen azonnali beavatkozást igénylő problémát, így Budapest nemzetközi repülőtere visszanyerte a „biztonságos”, „clear” minősítést. Mindenképpen ki kell emelni, hogy a bizottság élén ugyan az a személy állt, aki azt megelőzően a repteret az „unclear” kategóriába sorolta.

Néhány szót arról is érdemes ejteni, hogy milyen módszerekkel végzik a biztonsági rendszerek felülvizsgálatát. Sajtóértesülésekkel ellentétben nem „álbombákkal” tesztelik a berendezések megfelelő működését, hanem hivatalosan meghatározott méretű és összetételű anyagokkal, amikkel tulajdonképpen imitálják a legtipikusabb eszközöket, amik veszélyeztetik az utasok testi épségét vagy a gép biztonságos közlekedését.

Összefoglalva, egyértelműen ki lehet jelteni, hogy a 2010-es évben jelentős változáson ment keresztül a budapesti repülőtér biztonsági szempontból, ezt igazolja az a tény is, hogy a 2010-es év vége óta a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér a „biztonságos” kategóriába tartozik, tehát megfelel az Európai Unió elvárásainak. Fontos azonban azt is kiemelni, hogy a túlzott mértékű biztonság sem célravezető, hiszen – ahogy Dr. Török Zoltán fogalmazott – minél inkább totális a biztonság, annál inkább korlátozza az életet. Végére is, ha minden utast egyesével ellenőriznének, a lehető legalaposabban, akkor, azon kívül, hogy nagyon sok időt és pénzt igényelne, az utazóknak is igen kellemetlen lenne a hosszú procedúra.

3.2.3 Bűncselekmények, szabálysértések

Mint az országban mindenhol, a budapesti repülőtéren is előfordulnak kihágások, bűncselekmények. Az RRI egyik legfontosabb célja ezek megelőzése, illetve minimalizálása, egyszóval a közrend fenntartása.

Összességében átlagosan évi 700-800 bűncselekmény történik a Liszt Ferenc Repülőtéren. A leggyakoribb vétségek a kábítószerrel kapcsolatosak, ebből átlagosan évi 250 eset fordul elő, ami magába foglalja a kábítószer birtoklását, terjesztését, csempészését és esetleges használatát. Igen magas a kulturális javakkal való visszaélések száma is, nagyjából évi 100-150 ilyen esettel találkoznak a rendőrök. Ezesetben védelem alatt álló, esetleg lopott festményeket, szobrokat és egyéb műkincseket próbálnak átjuttatni a biztonsági rendszereken.

Ezen felül a természetkárosítással kapcsolatos bűncselekmények száma is jókora. Ide tartozik például védett madár tollának csempészése, esetlegesen élő állatok behozatala engedély nélkül. Ennél a kihágásnál azonban néha pusztán nincsenek tisztában az utazók azzal, hogy tilos az adott állat testrészének – tollának, bundájának stb. – behozatala az országba, még szuvenir gyanánt is. Végül, muszáj szót ejteni a garázdaságról, amely az imént említetteknél sokkal kisebb számban fordul elő, csupán évi 6-8 alkalommal.

Kijelenthetjük tehát, hogy Budapest légikikötőjében leginkább vagyon elleni bűncselekmények fordulnak elő. Feltétlenül hangsúlyozni kell, hogy 1950 óta, tehát a repülőtér megnyitása óta gyilkosság vagy gyilkossági kísérlet egyetlen alkalommal sem fordult elő. Utóbbi rendkívül jelentős eredménynek számít, figyelembe véve, hogy napi szinten fordulnak meg a budapesti reptéren az ország életét befolyásoló, közismert gazdasági szereplők, politikusok, diplomata, valamint művészek, esetleg vallási vezetők.

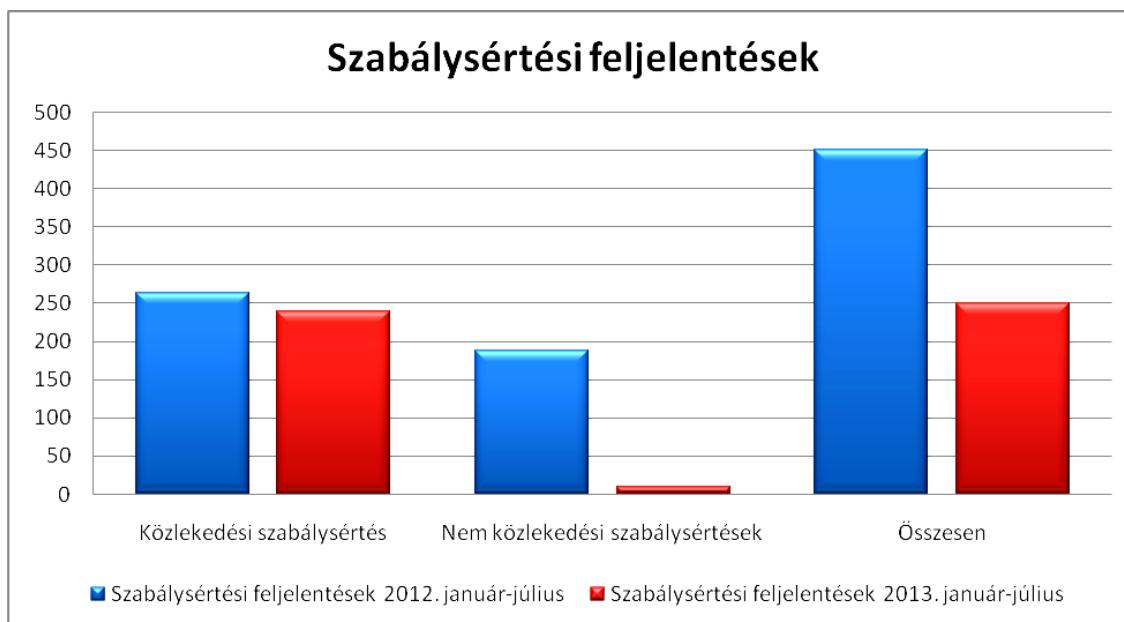
Ezen eredményekben komoly szerepet játszik az RRI magas szintű prevenciók tevékenysége. Ahogy korábban már említettem, a repülőtéri rendőrség egyik legfontosabb rendeltetése a bűnmegelőzés. Ezen tevékenységi körbe tartozik, hogy a gyanús személyeket folyamatosan ellenőrzik, igazoltatják, szükség esetén pedig előállítják. A rendőrök egy idő után már meg is ismerik azokat az egyéneket, akik korábban már követtek el kisebb-nagyobb szabálysértést, esetleg bűncselekményt, őket nyilvánvalóan kiemelt figyelemmel követik. Nagy jelentőséggel bír a reptér területén található CCTV központ is a megelőzés szempontjából, hisz az itt dolgozók sokszor könnyebben ki tudják szűrni az elhagyott csomagokat, veszélyesnek látszó személyeket, az objektum területén található több száz kamera segítségével. Terrorelhárítás tekintetében pedig nélkülözhetetlen a szemetesek, mosdók és egyéb rejtékhelyek alapos átvizsgálása, amit napi szinten, erre speciálisan kiképzett kutyák segítségével végeznek a rendőrök.

Fontos az imént említett általános szűrő, ellenőrző tevékenységeken kívül az üzemi területeknek, az úgynevezett „belső zónának” a biztonsága is. A „belső zónában”, hasonlóan a terminálokhoz, röntgengépeken kell az alkalmazottaknak, illetve az ideiglenes belépési engedélyt kérőknek is átmenniük. Előfordult már, hogy valamilyen oknál fogva nem adtak ki ideiglenes belépési engedélyt újságírónak, mert úgy ítélték meg, biztonságosabb, ha nem lép a reptér területére.

A dolgozóknak hangsúlyozottan oda kell figyelniük a biztonsági előírások betartására, például olyan apróságokra is, mint, hogy az ajtókat bizonyos helyeken be kell csukniuk maguk után. Ezek ugyan jelentéktelen részleteknek tűnhetnek, de az üzemi területek biztonságának fenntartása érdekében nélkülözhetetlen a betartásuk.

A biztonsági előírások betartását jól mutatja, hogy első látogatásomkor, amikor Nagy Balázs tűzoltó parancsnok úrhoz érkeztem konzultációra, két biztonsági ponton is át kellett haladnom, ezen kívül kaptam magam mellé egy kísérőt, aki ott-tartózkodásom alatt – a konzultációt leszámítva – végig mellettem volt, valamint belépésem előtt az összes fontosabb adatokat felírták. Második látogatásom alkalmával pedig a fegyveres őrség egyik munkatársa kísért Dr. Török Zoltán úr irodájába. Ez utóbbi alkalommal azért nem kellett biztonsági kapukon keresztül mennem, mert az RRI központi épülete közvetlenül a repülőtér szélén helyezkedik el, így tényleges üzemi területre nem kellett belépnem.

Mindenképpen érdemes említést tenni a szabálysértésekről is, hiszen, ha nem is olyan nagy horderejűek, mint a bűncselekmények, mégis számuk jelentős mértékben befolyásolja a szubjektív biztonságérzetet. Szabálysértéseknél legtöbb esetben a „nem közlekedési jellegű” vétségek jelennek meg, mint például a hosszabb ideig őrizetlenül hagyott csomagok vagy a köztisztasági szabálysértések. Ezek büntetése enyhébb esetben helyszíni bírság, amelynek összege nem haladja meg az 50.000 Ft-ot, súlyosabb esetben pedig rendőrségi feljelentés. „Közlekedési jellegű szabálysértésekből” a parkolók fizetössége miatt a korábbinál több fordul elő, tehát főként a szabálytalan parkolás miatt bírságolnak a rendőrök.



2. ábra Az RRI által kezdeményezett szabálysértési feljelentések a 2013-as év januártól júliusig terjedő időszakában, illetve az ezt megelőző év ugyanezen időszakában (Saját forrás)

Összességében, ahogy a 2. ábrán is jól látható, 201 szabálysértési feljelentéssel kevesebb történt 2013. januártól júliusig terjedő időszakában, mint az előző év januártól júliusig terjedő időszakában, hiszen a 2012-es periódusban 451, a 2013-asban pedig mindössze 250 szabálysértési feljelentést kezdeményezett az RRI (police.hu, 2013). Ezen számadat mindenképpen figyelemre méltó, és egyértelműen azt jelzi, hogy Budapest nemzetközi repülőtere egyre biztonságosabb rendvédelmi aspektusból. Habár, a szabálysértések nem hasonlíthatók össze semmilyen bűncselekménnyel, mégis, például a „tulajdon elleni szabálysértés”, esetleg a „rendzavarás” vétsége, lényegesen erősebben befolyásolhatják egy hazánkba látogató turista biztonságérzetét, mint egy természetkárosítással kapcsolatos bűncselekmény, amiről talán tudomást sem szerez az utazó. Ez utóbbi főleg akkor igaz, ha az adott szabálysértés személyesen érinti az utast, hozzátartozóját, esetleg barátját, nyilvánvalóan ekkor éri a legnagyobb presszió.

Végül, repülőterek biztonsága esetén – a bűncselekményeken, illetve szabálysértéseken túl – központi kérdés, hogy milyen a repülőtér védelmi szerveinek a terrortámadás elleni felkészültsége. A terrorelhárítás az RRI feladatkörébe tartozott, külön erre kiképzett kommandós részleg biztosította a reptér védelmét.

Viszont, 2010-ben létrejött a Terrorelhárítási Központ (TEK), így az RRI-ből tulajdonképpen kivált a kommandós részleg, amely így már – Terrorelhárítási Központ néven – önálló kirendeltséggel rendelkezik a repülőtéren. Lényeges viszont, hogy a TEK kirendeltsége alapvetően egy bevetési egység, tehát őket kizárólag vészhelyzet esetén riasztják.

Mindazonáltal, a terrortámadások megelőzése továbbra is feladata maradt az RRI-nek, ahogy korábban is említettem, például az elhagyott csomagok ellenőrzésével. Dr. Török Zoltán szerint, a terrortámadás elleni védekezés a lehető legmagasabb szintű a szükségletekhez mérten. Ez azt jelenti, hogy a repülőtéri rendőrség mindent megtesz a terrortámadások elkerülése érdekében, a többi védelmi szerv repülőtéri kirendeltségével együttműködve.

3.2.4 Az RRI felszereltsége, a repülőtéri rendőrök bemutatása

Jóllehet, az RRI az ORFK-tól független szervként működik, mégis felszereltségében teljesen megegyezik más rendőr-főkapitányságokkal. A Budapest Airport Zrt. semmilyen anyagi támogatást nem ad a felszerelésekhez, minden eszközt a rendőrség finanszíroz – ellentétben a Repülőtéri Hivatásos Tűzoltó Parancsnoksággal.

A repülőtéri rendőrök tehát ugyan azt az egyenruhát viselik, és ugyanazokkal a felszerelésekkel dolgoznak, mint a megyei rendőr-főkapitányságokon szolgáló kollégáik. Ez alól az RRI gépjárműparkja sem kivétel, a rendőrség által 2012-ben beszerezett, új Opel Astra gépjárművek vannak használatban a reptéren is. Az alapfelszereltségen kívül minden gépkocsiban található rendőrönként egy golyóálló mellény, amely a járőrök biztonságát garantálja egy komolyabb incidens, tűzpárbaj esetén. Továbbá az alapvető eszközökön kívül – fegyver, kényszerítőeszközök – az RRI rendelkezik kézi fémkeresővel is, ez utóbbi természetesen speciális reptéri eszköz, ami a megelőzést szolgálja.

A felszereltség után feltétlenül említést kell tenni az RRI-hez tartozó „örzött szállásról”, amely összesen 25 fő befogadására alkalmas, és amely „...a nemzetközi előírásoknak megfelelő körülményeket biztosít az itt elhelyezett külföldiek részére.” (archive.police.hu).

Ide azok kerülnek, akiket valamilyen oknál fogva kiutasítottak Magyarország területéről. Ezen személyeket nem különgéppel, hanem egy kísérőtiszt segítségével, menetrendszerinti járaton szállítják a célországba. A fogvatartott és kísérőtisztje biztonsági okokból elsőként szállnak fel a repülőgépre – ahol az utolsó sorban foglalnak helyet – és utolsóként hagyják el azt. A kiutasított személyek szállításából komolyabb incidens még nem adódott, jórészt a biztonsági előírások betartásának következtében.

Mindenképpen fontosnak tartom, hogy a repülőtéren dolgozó rendőrökről, járőrökről is néhány szót ejtsünk, hiszen hivatásuk nem hétköznapi, munkakörnyezetük speciális.

Közrendvédelmi munkáról lévén szó, minden rendőr a Rendészeti Szakközépiskolában tanult, feladataikat azonban nem hétköznapi körülmények közt kell végezniük. Viszonylag nagyszámú biztosítási feladatot kell ellátniuk, napi szinten kell országunk vezető politikusait kísérniük, épségüket biztosítaniuk – Áder János köztársasági elnök vagy Orbán Viktor miniszterelnök heti több alkalommal is megfordul a repülőtéren. Éppen ezért kijelenthetjük, hogy a repülőtéri rendőrök a figyelem középpontjában dolgoznak.

Elsősorban pszichés szempontból rendkívül nehéz a munkájuk, mivel fontos, hogy fellépésük határozott legyen, de véletlenül sem lehet magatartásuk agresszív, ebben az esetben ugyanis előfordulhat, hogy a turista úgy érzi, a rendőrség nem őt védi, hanem ellene dolgozik (ez pedig nyilvánvalóan biztonságérzetét is jelentős mértékben csökkenti). Éppen emiatt, tehát, hogy a rendőrök mindig tudják megfelelően kezelni a különféle, egyedi helyzeteket, folyamatosan oktatásokon vesznek részt, ezen kívül pszichológus is foglalkozik velük. Dr. Török Zoltán kiemelte, hogy a járőrök pszichológusa nagy hangsúlyt fektet a feszültségoldásra, illetve a tolerancia fejlesztésére.

Pszichikai és fizikai szempontból a nem reptéri rendőrökhöz képest jelentős különbség, hogy nincsen lakosság a repülőtéren, ugyanakkor évi nyolcmillió utas és számtalan látogató fordul meg a reptéren, ezen kívül húszezer alkalmazott is dolgozik a légikikötőben, és mint tudjuk, a látogatók és az alkalmazottak is követnek el szabálysértéseket, bűncselekményeket.

Összességében Dr. Török Zoltán szerint nem nehezebb, hanem speciálisabb és kiszámíthatóbb a repülőtéren rendőrnek lenni, hisz a városokban vagy akár vidéken elkövetett gyilkosságokhoz, garázdaságokhoz hasonló bűncselekmények ott nem fordulnak elő. Egyébiránt az RRI létszáma – az utóbbi években változatlanul – 700 fő volt, ebből 450 fő dolgozik a terminálon. A rendőrök 24 órás szolgálatot látnak el, egy szolgálat alatt összesen nyolcvanvan vannak jelen a repülőtéren. Frissességüket és éberségüket 5 óra pihenő garantálja, ebből négy teljes óra, ezt általában éjszaka vagy hajnalban szokták alvással tölteni, illetve kétszer 30 perc áll a rendelkezésükre.

3.2.5 A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér biztonságának összegzése rendvédelmi szempontból

Dr. Török Zoltán szerint kijelenthető, hogy Budapest nemzetközi repülőtérének biztonsága maximális. Álláspontja szerint, a turisták más nagy nemzetközi repülőterekhez képest ugyanolyan mértékben vagy talán még inkább biztonságban érezhetik magukat. Véleményét leginkább a jó eredményekre alapozza, kiemelve, hogy rendkívül kicsi az esély erőszakos cselekmények elkövetésére: évente legfeljebb két-három kocsmai jellegű verekedés fordul elő, ám ezek is könnyen leszerelhetőek. Kidomborította továbbá, hogy a Malév csődjével a repülőtér szerkezete átalakult, ugyanis eddig „bázisként” szolgált, míg napjainkban induló- és célállomásként funkcionál, tehát kevesebb az átszálló utas.

Végül pedig, a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér biztonságáról objektíven nézve elmondható, hogy hazánk egyik legbiztonságosabb pontja, tekintve azt az állandó 80 fős rendőri jelenlétet, számos kábítószer-kereső kutyát, több száz kamerát, illetve korszerű biztonsági berendezést, amely nap mint nap a légikikötő biztonságát szolgálja.

3.3 A repülőtér helyzete katasztrófavédelmi szempontból

A Liszt Ferenc Repülőtér nem csak rendvédelmi szempontból, hanem katasztrófavédelmi szempontból is különféle veszélyeknek van kitéve, ezért elengedhetetlen, hogy a repülőtér biztonságának vizsgálatakor foglalkozzunk a katasztrófaelhárítással is.

Ezen fejezet tehát a repülőtér katasztrófavédelmi kirendeltségének helyzetét, felkészültségét és felszereltségét hivatott feltárni. Ez utóbbiban segítségemre volt Nagy Balázs tűzoltó százados úr, a Repülőtéri Hivatásos Tűzoltóparancsnokság¹ parancsnoka.

Ahogy már korábban is említettem, az 1930-as években, amikor felmerült a kérdés, hogy hova is építsék Magyarország nemzetközi repülőtérét – elsősorban biztonsági okokból – Ferihegyre esett a mérnökök és egyéb szakemberek választása. A légkör viszonyai mellett a talajviszonyok is igen kedvezőek, emiatt egy kivételesen biztonságos területről van szó: meteorológiai, illetve tektonikai tekintetben is kedvező a reptér elhelyezése, hisz olyan viharok, amik a repülést korlátozhatják, nemigen fordulnak elő hazánkban, valamint a földkéreg mozgásából adódó problémák sem olyan mértékűek, hogy a légiközlekedésben zavart okozzanak (földrengésekből ugyanis alig egy-kettő fordul elő egy évtized alatt, és azok jelentősége is csekély). Mindent összevetve, nincsenek Budapesten olyan szélsőséges időjárási viszonyok vagy földrajzi tényezők, amik jelentős mértékben negatívan befolyásolnák a légiközlekedést.

Természetesen viszont – és emiatt van kiemelkedő szerepe a Repülőtéri Hivatásos Tűzoltóparancsnokságnak – a légiközlekedéssel kapcsolatos balesetek, szerencsétlenségek valószínűsége a Liszt Ferenc Repülőtér esetében is fennáll – hasonlóan más nemzetközi repülőterekhez.

¹ Megjegyzés: a helyesírás jelenlegi szabályai alapján külön kellene írni a kifejezést – „Tűzoltó Parancsnokság” – azonban hivatalosan egybe van írva, ezért továbbra is ezt az írásmódot fogom alkalmazni

3.3.1 A Repülőtéri Hivatásos Tűzoltóparancsnokság feladatköre, felszereltsége

A Repülőtéri Hivatásos Tűzoltóparancsnokság (RHTP) 1950-ben alakult, de a 2012-es Katasztrófavédelmi Törvény hatályba lépésével gyökeres változásokon ment keresztül. Vezetői felépítése megváltozott, ezen kívül 2012. január 1-jétől kezdve parancsnokságként funkcionált, a korábbi igazgatóság helyett. Szervezetileg az RHTP a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság, Dél-pesti Katasztrófavédelmi Kirendeltségéhez tartozik. Ami a biztonság szempontjából a leglényegesebb változást jelenti, az a 22 fős létszámleépítés. A törvény hatálybalépésétől kezdve mindössze 96 fős összlétszámmal rendelkezik az RHTP, a korábbi 118 fő helyett, azonban, Nagy Balázs parancsnok úr szerint, ez a leépítés nem befolyásolja a biztonságot és a felkészültséget.

Az RHTP legfontosabb feladata – együttműködve a repülőtér védelmi szerveivel – a tüzmegeelőzés, tűzoltás, műszaki mentés, a katasztrófa- és veszélyhelyzetek elhárítása, illetve a károk felszámolása a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér egész területén és közvetlen környezetében (például a szomszédos vasút egy szakaszán). Ezen kívül, a reptéri tűzoltók feladata, hogy állandó gyakorlatozásokkal felkészüljenek egy esetleges veszélyhelyzet megfelelő elhárítására (ez utóbbiról a későbbiekben még lesz szó), hisz ha éles riasztást kapnak, igen speciális környezetben kell a mentést végezniük.

Mindenképpen érdemes beszélni az RHTP felszereltségéről, mivel, ahogy korábban említettem, az RRI esetében kizárólag az ORFK által biztosított felszerelések állnak a rendőrök rendelkezésére, amelyek megegyeznek nem repülőtéri kollégáikéval. Az RHTP esetében viszont egészen más a helyzet, hiszen a Budapest Airport Zrt. gondoskodik a felszereléseikről, amelyek sokkal korszerűbbek és biztonságosabbak, mint a nem reptéri hivatásos tűzoltóké. Olyan alapfelszerelésekről van szó, mint a védőöltözék (sisak, kármű, kabát és nadrág, illetve csizma) vagy a légzőkészülék. Mivel fő feladatuk az emberi élet és a vagyon mentése, lényeges, hogy felszerelésük modern, újszerű és biztonságos legyen.

A személyes felszereléseken kívül elengedhetetlenek a speciális eszközök és szerek² használata. Az RHTP rendelkezésére összesen 16 vonulós szer áll, amelyek a nap



3. ábra A Repülőtéri Hivatásos Tűzoltóparancsnokság bázisa, és a szertár előtt várakozó "HAB 5" elnevezésű MAN Rosenbauer Panther (Kép forrása: Tuba, 2011)

24 órájában készenlétben állnak, ezek tehát bármikor bevethetőek. A járművek közül viszont több szer is idősebb húsz évnél, ez pedig nyilvánvaló okok miatt nem előnyös, de fontos hozzátenni, hogy az utóbbi időben két új MAN Rosenbauer Panther típusú tűzoltóautó is beszerzésre került, ami nagyban könnyíti a reptéri tűzoltók

dolgát. Ezen járművek olyannyira korszerűnek számítanak, hogy a világ bármelyik országának nemzetközi repülőterén megállnák helyüket, hisz megfelelnek az ICAO (International Civil Aviation Organization, magyarul: Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet) legfrissebb előírásainak. Egy esetleges szerencsétlenség esetén azonnal bevethető mind a két speciális jármű. Természetesen kifejezetten repülőtérre tervezték ezeket, ami legjobban víz- és habkapacitásukból érzékelhető: 12.000 liter vízzel és 1.500 liter habképző anyaggal vannak ellátva. A minél gyorsabb mozgás érdekében kivételesen erős, 705 lóerős motort kaptak, így a repülőtér bármelyik pontját néhány percen belül meg tudják közelíteni. Egy ilyen – habbal is oltó – jármű beszerzése azonban jelentős beruházásnak számít, mivel darabja több mint 200 millió forint.

² „Szer” alatt értendők hétköznapi nyelven a „tűzoltóautók”. A szereknek két alapvető csoportját különböztetjük meg: a gépjárműfecskendőket (ilyen a klasszikus értelemben vett tűzoltóautó), illetve a speciális szereket (például vízszállító, légző bázis, kosaras emelő stb.).

De nem csak ez a két tűzoltó szer garantálja a biztonságot, hanem további három – régebbi típusú – MAN Rosenbauer Panther gépjármű (ezek egyike a 3. ábrán is látható), parancsnoki autók (például Ford Ranger), illetve úgynevezett „földi szerek”, amelyek a kifejezetten reptéri létesítményeknél vagy repülőtéren kívüli helyszíneken vethetők be.

3.3.2 A repülőtér védelme, az RHTP tűzoltói

Az RHTP-nek tulajdonképpen nem kisebb a feladata, mint hogy a repülőtér teljes területének katasztrófaelhárítását ellássa. A legfontosabb rendeltetése azonban talán mégis az, hogy a tűzoltók készen álljanak egy sérült vagy kényszerleszállást végrehajtó gép fogadására és szakszerű ellátására.

Fontos tudni, hogy a repülőgépeket nagyságuk, tömegük és – éppen emiatt – veszélyességük alapján tíz kategóriába sorolják; „10-es” a legnagyobb, legveszélyesebb gép és „1-es” a legkisebb, legkevesebb kockázatot jelentő, amit a legkönnyebb ellátni a tűzoltók számára. Nagy Balázs úr szerint, az RHTP a „9-es” kategóriájú gépek fogadását és ellátását garantálja, ami nem jelenti azt, hogy a legmagasabb, „10-es” csoportba tartozó gépek mentésére ne lenne alkalmas. Ez tehát azt jelenti, hogy az RHTP akár a világ legnagyobb repülőgépeit, például egy Boeing 747-est vagy egy Airbus A380-ast is, képes szakszerűen ellátni.

Ezt a védelmi szintet egy – a világon egyedülálló – úgynevezett „kétpályás védelem” biztosítja. Ez azt jelenti, hogy nem kizárólag egy bázisa van az RHTP-nek, hanem a két kifutó (1-es és 2-es pálya) külön-külön is biztosított. Összesen tehát három laktanyában várják a tűzoltók a riasztást, melyeknek elnevezése: Bázis, Fűrész és Felhő. A Bázis az 1-es és 2-es pálya között helyezkedik el, a Fűrész az 1-es pályát, a Felhő pedig a 2-es pályát biztosítja. Nyilvánvalóan a Bázis a legnagyobb, itt található a legtöbb tűzoltó szer, illetve a parancsnoki iroda is. A védelem szempontjából azonban a három laktanya igazán biztonságos megoldást jelent, mivel, gyakorlatilag a pályák bármelyik része másodpercek alatt megközelíthető a tűzoltóknak, akik így szinte azonnal (három percen belül) meg tudják kezdeni a beavatkozást.

A riasztás közvetlenül az irányítótoronyból fut be, bár előfordulhat, hogy külső központból érkezik, és ekkor természetesen az RHTP földi szereinek egyike avatkozik be. Ez utóbbira több esetben is volt példa, előfordult, hogy a repülőtér melletti réten egy mezőgazdasági gép kigyulladt, és a füst zavarta a pilótákat a landolásban, így a tűzoltóknak be kellett avatkozniuk és megszüntetni az égést és a füstöt. Egyébként a repülőtéri tűzoltóság nem kizárólag a repülőtéren vagy annak közvetlen környezetében avatkozhat be, hanem a légikikötő 8 kilométeres körzetében bárhol, abban az esetben, ha repülőgépet érintő katasztrófa van kilátásban. Ám az intervenció ezen formájának szigorú szabályai vannak, leginkább a túlméretes járművek miatt. Természetesen a reptéri tűzoltóságot más téren is szigorú rendelkezések szabályozzák.

Éppen ezért mindenképpen szót kell ejteni magukról a tűzoltókról is, hisz – hasonlóan a reptéri rendőrökhöz – hivatásukat speciális környezetben végzik, méghozzá, ahogyan látogatásomkor tapasztaltam, teljes odaadással. Egyszerre 31 fő teljesít szolgálatot (A-, B- és C-szolgálati csoport váltakozik) és a törzsállomány ötfős. A rendőrökhöz hasonlóan 24 órás szolgálatot látnak el, de mivel valódi beavatkozást igénylő riasztásból nagyon kevés fordul elő, ezért idejük jelentős részét gyakorlatozással töltik. Mindennap reggel 8 órától 17 óráig folyamatosak a helyzetgyakorlatok, szimulációk, amiken kötelező minden szolgálatban lévő tűzoltónak részt vennie. Ezen gyakorlatokat egy, a gyakorlópályán elhelyezett repülőgépsárkányon hajtják végre: ez biztosítja a tűzoltók felkészülését, ennek segítségével képesek a mentési rutinjukat fenntartani. A gyakorlópályán található továbbá egy konténer is, amiben a valódi tűz, forróság és füst szimulálható, ennek segítségével elsősorban a tűzoltók állóképessége és tűrőképessége tesztelhető. A gyakorlatok részét képezi ezen kívül a repülőtér bejárása is, hiszen, ahogy Nagy Balázs parancsnok úr fogalmazott, a reptér olyan, mint egy állandóan változó kisváros, ezért fontos, hogy a tűzoltók minden egyes részét ismerjék. A gyakorlatozások mellett folyamatosak az elméleti oktatások, továbbképzések is, amelyek az esetleges törvényi, illetve jogszabályi változásokkal, esetleg az ICAO újabb szabályozóival kapcsolatosak.

Fontos kiemelni, ahhoz, hogy valaki az RHTP-nél tűzoltó lehessen, részt kell vennie a Nemzetközi Lipcsei Képzésen, amely egy amerikai-német képzési forma, ahol a leendő tűzoltók megismerkednek a repülőterek jellegzetességeivel, és mindennel, ami a speciális tűzoltáshoz elengedhetetlen.

A magas szintű képzésnek, az állandó elméleti és gyakorlati oktatásnak és az ebből következő összehangolt munkának köszönhető az a gyorsaság, amivel az RHTP be tud avatkozni egy káreset során. A riasztás befutását követően ugyanis 1 percen belül el kell hagyniuk a tűzoltóknak a laktanyát, 1 perc alatt meg kell érkezniük a kifutó legtávolabbi pontjára is, és újabb 1 perc alatt legalább egy habbal rendelkező gépjármű tartályának minimum a felét ki kell üríteni. Ez tulajdonképpen azt jelenti, hogy mindössze 120 másodperc után képesek a beavatkozást megkezdeni.

3.3.3 A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér biztonságának összegzése katasztrófavédelmi szempontból

Nagy Balázs parancsnok szerint a repülőtér biztonsága a sok gyakorlatozásnak köszönhetően maximális, bár, amennyiben egy tízes skálán kellene azt kifejezni, csupán 9-esre értékelné. Ez annak köszönhető, hogy vannak az RHTP-nek olyan pontjai, amelyek fejlesztésére szükség lenne. A parancsnok szerint a régi gépjárművek helyett modernebb szerekre, korszerűbb és fejlettebb mentési módok elsajátítására, a fejlődés nyomon követésére, valamint még modernebb eszközökre lenne szüksége az RHTP-nek. Kiemelte azonban, hogy egyetlen nyugati ország nemzetközi repülőtere sem mondható lényegesen biztonságosabbnak katasztrófavédelmi szempontból, legfeljebb az imént említett hiányok nélkül még gyorsabban, még szakszerűbben képesek beavatkozni. Ez viszont lényegi különbséget nem jelent, hiszen általában a sérült gépek érkezéséről már korábban értesülnek a tűzoltók a toronytól, így valójában akár percekkel a bajba jutott gép előtt megérkezhetnek a szerek a kifutóra.

Ellenben – és ez már nem a parancsnok véleménye – az említett idősebb tűzoltóautók nyilvánvalóan kevésbé alkalmasak a lehető legmagasabb szintű beavatkozásra, és megbízhatóságuk sem garantált. Emellett a tűzoltók hiányos ismeretei is problémát jelenthetnek adott esetben, mivel nem biztosított számukra a nemzetközi fejlődés, tehát a legújabb oltási és mentési technikák elsajátítása. Ezen hiányosságok nem igényelnek azonnali beavatkozást, tehát jelenleg a biztonságot nem befolyásolják negatív irányba, ám mindenképpen szükségesnek tartom hosszú távon ezen gyengeségek megerősítését és a hiányosságok pótlását, amennyiben, katasztrófavédelmi szempontból a lehető legmagasabb szintű biztonságot szeretné az RHTP garantálni.

4. Magyarország gyöngye: a Balaton

A Balaton Közép-Európának, így hazánkban is a legnagyobb édesvízi tava, közel 600 négyzet-kilométeres vízfelületével, 77,8 km-es hosszúságával és 235 km-es partvonalával. Évente több tízezer belföldi turistát vonz a tó egyedülálló szépsége, de a külföldi utazók is szívesen töltik szabadságukat a Balatonon. Míg a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér elemzése esetében a külföldi turisták biztonsága került középpontba, addig a Balaton vizsgálatakor a belföldi utazók biztonsága kerül fókuszba (ennek értelmét a következő fejezetben megjelenő számadatok támasztják alá), hiszen a turizmusban a beutazó turizmuson túl jelentős szerepet játszik a belföldi turizmus is.

Kutatásaim során kifejezetten a tó vízbiztonságára koncentrálok, hiszen a dolgozat keretei korlátot szabnak egy nagyobb horderejű vizsgálatnak, amely az egész balatoni régiót venné górcső alá. A tó vízbiztonsága nem egyedüli, viszont minden bizonnyal a legfontosabb eleme a Balaton régió általános biztonságának, ezért a következőkben ennek elemzésével fogok foglalkozni.

4.1 A Balaton jelentősége a számok tükrében

A Balatonnak – mint kiemelt turisztikai célpontnak – a súlyát leginkább a különféle számadatokkal, mutatókkal és viszonyításokkal igazolhatjuk. Dolgozatom ezen fejezetében nagyban támaszkodom a KSH 2013-as – „Jelentés a turizmus 2012. évi teljesítményéről” című – elemzésére, amiből például a következő derül ki: *„A külföldi vendégforgalom erős területi koncentráltságára utal, hogy a vendégéjszakák több mint 57%-át a fővárosban és további 15%-át a Balatonnál regisztrálták.”* (KSH, 2013). A vendégéjszakák számát tekintve tehát egyértelmű, hogy a beutazó turizmus esetén a Balatonra és környékére koncentrálódik az idegenforgalom leginkább – persze csak Budapest után. Azonban ezek az adatok a külföldi turistákra vonatkoznak, de, ahogy korábban is említettem, a Balatonnál elsősorban a belföldi utazókat kell figyelembe vennünk, mivel legnagyobb számban magyarok érkeznek a tópartra: *„A balatoni vendégkör 80 százaléka ugyanis magyarokból áll...”* (piacesprofit.hu, 2013).

A fenti idézet alapján egyértelmű, hogy a Balaton elsősorban a magyar turisták kikapcsolódását szolgálja. Ez meglátszik a turisták költekezésén is, hisz, a korábban már idézett KSH jelentésből ismeretes, hogy a magyar lakosság az utazásokhoz kapcsolódóan 267 milliárd forintot költött belföldön, amiből a Balaton régió bevételei 79 milliárd forintot tettek ki, tehát tulajdonképpen a költekezések közel egyharmada a Balatonnál valósult meg. Megtudhatjuk a jelentésből továbbá, hogy célrégió szerint a Balatonon töltötték az utazók a legtöbb időt, nagyjából 17 millió napot. A régió jelentőségét csak növeli, hogy az iménti lista második helyén a Budapest – Közép-Duna-vidék áll, valamivel több, mint 14 millió nappal.

Az említett számadatokból egyértelműen kiolvasható, hogy a magyar utazók körében a Balaton a legnépszerűbb turisztikai célpont. Ki kell viszont emelni, hogy a Balaton népszerűségének növekedése elsősorban a 2007-es világválságot követően vált fontossá a belföldi utazók körében, hiszen a krízis kirobbanása után kevesebben engedhetik meg maguknak a külföldi utakat. Fontos azonban hozzátenni, hogy ezzel együtt, még mindig sokan utaznak külföldre.

A KSH beszámolójából megtudhatjuk, hogy a magyarok összesen 516 milliárd forintot költöttek el külföldön, ebből 387 milliárdot turisztikai célú utazásokon. Tehát, a válság ellenére még mindig magasabb a külföldi költekezések aránya: összességében 120 milliárd forinttal költöttek többet a magyarok külföldön, mint belföldön. Ez azt jelenti, hogy az összes turisztikai célú költekezés belföldi idegenforgalomra szánt része csupán a teljes rész 41%-át, míg külföldi idegenforgalomra szánt része 59%-át teszi ki. A jelentés ezen kívül leírja azt a tényt is, hogy a többnapos belföldi utazások során eltöltött 72 millió nap arra utal, hogy a belföldi turizmus volumene jelentősen elmarad az előző évitől, amelynek oka, hogy, ugyan az utazók száma nem változott jelentős mértékben, de ritkábban és rövidebb utakra indulnak el.

Feltételezésem szerint, a Balaton – mint kiemelt turisztikai célpont – jelentős szerepet játszhatna a belföldi turizmus fellendítésében, abban, hogy külföldi utak helyett a „magyar tengert” válasszák a pihenni vágyók, és itthon költekezzenek.

Álláspontom szerint, a Balaton idegenforgalma növelésének a biztonság és védelem az egyik alapja, aminek megteremtésével vagy rendszerének továbbfejlesztésével nagyszámú magyar utazót és külföldi turistát lehetne a Balatonra csalogatni. A következőkben éppen ezért a Balaton vízbiztonságának jelenlegi helyzetét fogom vizsgálni három perspektívából: rendvédelmi szempontból, vízi mentési szempontból és a turisták nézőpontjából.

4.2 A Balaton helyzete rendvédelmi szempontból

Dolgozatom ezen fejezetének elkészítésében is kikértem a témában legkompetensebb személynek, Horváth László rendőr alezredes úrnak, a Balatoni Vízügyi Rendőrkapitányság (BVRK) vezetőjének a véleményét. A 4.2-es fejezetben tehát mindvégig Horváth László alezredes, 2013. október 1-jei, Tájékoztatójára (Horváth, 2013.10.01) támaszkodom.

A Balaton – csakúgy, mint a Liszt Ferenc Repülőtér – igen speciális közeg rendvédelmi aspektusból. Ezt mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy a tónak közel 600 négyzet-kilóméteres területén több, mint 10.000 különféle vízi járművet tartanak fenn, túlnyomó többségük persze vitorlás, amelyeknek 102 hatóságilag engedélyezett kikötő áll a rendelkezésére.

Mindenképpen meg kell említeni, hogy komp is rendszeresen közlekedik a Balatonon – amikor jég nem akadályozza – ez tovább nehezíti a vízi rendőrök dolgát. Található továbbá 150 hatóságilag kijelölt fürdőhely is a Balatonon, de természetesen a turisták nem csak ezeket veszik igénybe, hanem minden lehetséges helyen megragadják az alkalmat a fürdésre. Az említett tények teszik tulajdonképpen sajátossá és összetetté a balatoni vízi rendőrök munkáját.

4.2.1 A BVRK feladatköre, felszereltsége

Mindenekelőtt, fontos leszögezni, hogy a BVRK illetékessége a Balaton vízfelületére terjed ki a Sió-zsilipig, ami azt jelenti, hogy a rendőrök kizárólag a vízben teljesítenek szolgálatot. A Balatoni Vízügyi Rendőrkapitányság alapvetően Bűnügyi, Igazgatásrendészeti, valamint Vízi közlekedési Osztályokra tagolódik. A kapitányság a tó körül hat helyen rendelkezik rendőrőrrrel (Siófokon, Keszthelyen, Balatonfüreden, Balatonkenesén, Fonyódon és Balatonföldváron), de központja Siófokon található. A szerv legfontosabb feladata – az általános rendőri feladatok elvégzésén túl – a közrend fenntartása a Balaton vízterületén, valamint a vízi közlekedés biztonságának, rendjének megőrzése. A BVRK kiemelt feladata ezenfelül, nyáron a szabad vízi fürdés, télen pedig a jégen való tartózkodás szabályainak betartatása is.



4. ábra A BVRK által végrehajtott vízi mentések száma 2007 és 2012-között (Saját forrás)

Nyilvánvalóan a legtöbb és legkomolyabb feladat a nyári időszakban hárul a vízi rendőrökre, azonban hozzá kell tenni mindenképpen, hogy a tavaszi, őszi, valamint a – jégmentes – téli periódusban is egyre több nehézséggel kell szembenéznie a BVRK-nak. A közrend fenntartásán, illetve a vízi közlekedés felügyeletén túl említést érdemel a szerv vízi mentési tevékenysége is: évente nagyjából 200-300 személy életét mentik meg. A balesetek a legtöbb esetben hajózással és fürdőzéssel kapcsolatosak, de gyakori a szélben szörfrel vagy vízibiciklivel elsodródó nyaralók mentése is. Lényegében emiatt speciális és komplex a vízi rendészet feladata, hiszen a rendvédelem más területein nem jellemző, hogy életmentési tevékenységgel is kiegészüljenek az alapvető rendőri feladatok. Végül, a szervezet feladata, a vízi rendezvények biztosításának ellátása is. Több mint 200 – köztük nem egy nemzetközi – rendezvény kerül megrendezésre a Balatonon. Ilyen nagyszabású eseménynek számít a Kékszalag Vitorlásverseny és a Balaton-átúszás is, melyeket hagyományosan minden nyáron megtartanak, és biztosításuk nagy kihívást jelent a BVRK számára.

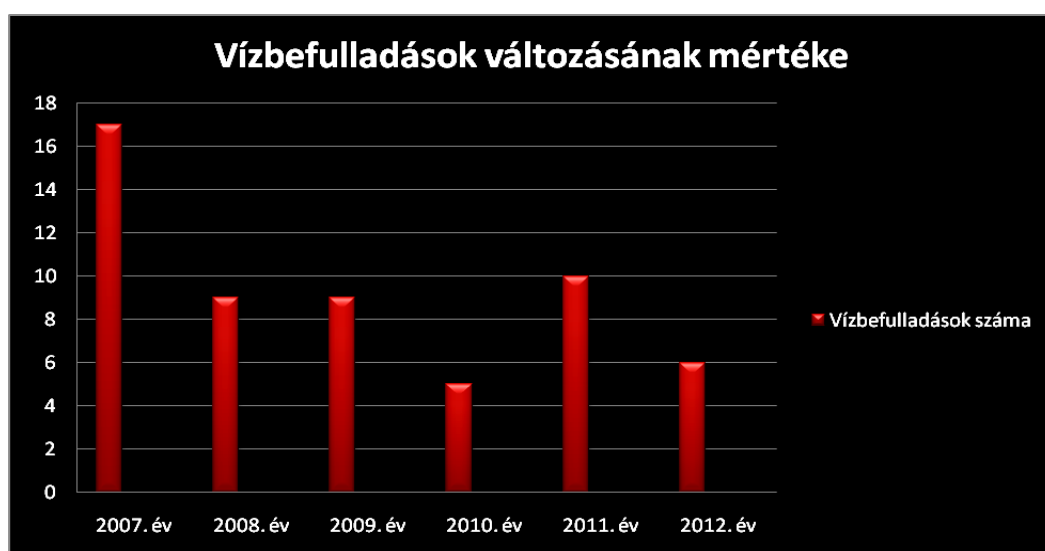
Látható tehát, hogy igen sokrétű a vízi rendészet feladatköre, amelyet nem csak a nyári szezonban, hanem egész évben el kell látnia. Az év minden napján, a nap 24 órájában várják a BVRK munkatársai a bejelentéseket az ingyenesen hívható 1817-es számon, valamint a központi telefonszámon is.

Egyértelmű, hogy a különleges környezet speciális eszközök és járművek használatát is megkívánja. A BVRK-nak 20 szolgálati vízijármű és két felépítményes úszómű áll a rendelkezésére. A hajók átlagéletkora 17,4 év: a legidősebb 34, a legújabb pedig 4 éves. A vízi járművek minden évben felkészítésen és felújításon esnek át a nyári szezon előtt, hogy a lehető legjobb állapotban tudjanak szolgálni, azonban az évek során egyre többre kerül az amortizálódó hajók felújítása. Horváth László kiemelte, a hajók életkora nem befolyásolja negatív irányba a Balaton biztonságát, mi több, a legidősebb hajó rendelkezik az egyik legnagyobb befogadóképességgel, tehát adott esetben igen sok ember mentésére is alkalmas. Az elmúlt években anyagi támogatást kapott a BVRK – közel 87 millió forint értékben – a Balaton Fejlesztési Tanácstól pályázat útján, amelyből a 1817-es vízi segélykérő számot, valamint az AIS (automata hajóazonosító és nyomkövető) rendszert sikerült finanszírozni. Utóbbiak jelentős fejlesztésnek számítanak, hisz nagyban megkönnyítik egyrészt a segélykérést, másrészt a vízi rendészet mindennapi munkáját.

4.2.2 A BVRK állománya, tevékenysége

Nagyon fontos szót ejteni magukról a rendőrökről. Összesen 79 fő teljesít szolgálatot a BVRK-nál, ebből 9 közalkalmazott és 70 hivatásos rendőr. 50-en vannak azok, akik a hat rendőrőrs egyikén teljesítenek szolgálatot, mint hajós vízi rendőrök, tehát akik riasztás vagy egyéb bejelentés esetén a helyszínre vonulnak. A közalkalmazottak között vannak a hajószerelők, akiknek a feladata a vízi járművek felkészítése a szezont megelőzően, illetve azok állandó karbantartása.

A BVRK tevékenységénél három alapvető területet különböztethetünk meg (a prevenciót nem számítva), amelyek: a közlekedési jellegű balesetekkel, a nem közlekedési – személyi – jellegű balesetekkel, illetve a bűncselekményekkel kapcsolatosakat.



5. ábra A balatoni vízbe fulladások változása az utóbbi 6 évben (Saját forrás)

A nem közlekedési jellegű, személyeket közvetlenül érintő balesetek esetén nélkülözhetetlen beszélni a halálos kimenetelű tragédiákról. A nem végzetes baleseteket az 4. ábrán jelenítettem meg (fontos, hogy az adatok a 4. ábra esetében kizárólag a BVRK-ra vonatkoznak), amelyen jól látszik, hogy a balatoni vízi rendészet évente több száz vízből mentést hajt végre, a balesetek okát korábban már ismertettem. Sajnálatos módon azonban nem minden akció végződik sikerrel: ahogy az 5. ábrán is látszik, évente több ember is életét veszti a Balatonban.

A vízbefulladások leggyakrabban, érthető okokból nyáron, kánikulában, a part közelében, sok esetben strandokon következnek be. Horváth László kapitány szerint *„A tragédiák elsősorban a helyismeret hiányára, a vízbiztonság és megfelelő úszni tudás hiányára, az általános emberi felelőtlenségre, és az alkoholfogyasztásra vezethetők vissza.”*. Kijelenthető, hogy a Balaton déli részén többen veszítik életüket a tó kezdeti lassú, majd hirtelen mélyülésének következtében, vagyis a természeti adottságok miatt. Gondot jelent a déli parton továbbá, hogy nagyszámú nyaraló, fürdőző tömeg van jelen, ami növeli a balesetek kialakulásának valószínűségét. Az áldozatok többsége férfi, ami feltételezhetően a nők óvatosabb, megfontoltabb viselkedésére vezethető vissza.

Fontos említést tenni a közlekedési jellegű balesetekről is, amelynek változása leginkább az időjárás alakulásának függvényében történik az évek során. A legtöbbször borulósos balesetekhez kapnak riasztást a rendőrök (főként vitorlásokhoz és csónakokhoz hívnak segítséget), de előfordul olyan is, hogy két vízi jármű összeütközik. Igen kevés esetben fordulnak elő az efféle esetek – nagyjából évi 3-5 alkalommal – a legtöbbször a tapasztalatlanság, időjárási viszonyok és viharjelzés figyelmen kívül hagyása, figyelmetlenség és műszaki meghibásodások okozzák a bajt. De természetesen a közlekedési jellegű balesetek száma és hordereje csekély a korábban említett, személyi sérülésekkel járó balesetekhez képest.

Végül, említést kell tenni a Balatonon bekövetkező bűncselekményekről is, merthogy ilyen is előfordul nem kevés alkalommal. Alapvetően más jellegű bűntettekkel szembesülnek a BVRK rendőrei, mint egy „hétköznapi” kapitányság munkatársai, hiszen a legtöbbször a vízi közlekedéssel, orvhalászattal, tolvajokkal (ők hajókról tulajdonítanak el tárgyakat) kell szembenézniük, illetve vízjogi, természetvédelmi vagy halászati jogszabályokat megszegőkkel szemben járnak el. Más rendőrkapitányságokhoz hasonlóan, a balatoni vízi rendészet kapitányságán is folytatnak nyomozásokat, nagyjából 60-75%-os eredményességgel. A bűncselekményeken kívül előfordulnak szabálysértések is, ezekből nagyjából évi 200-300 eset fordul elő, de súlyuk, a korábban említett közlekedési és nem közlekedési jellegű balesetekhez, valamint a bűncselekményekhez képest elenyésző.

Fontos hangsúlyozni, hogy a BVRK tevékenységének hatékonysága érdekében együttműködik más szervezetekkel, például a Vízügyi Igazgatóság Magyarországi Szakszolgálatával, vízi mentő egyesületekkel vagy az Országos Meteorológiai Szolgálattal. A helyi önkormányzatok támogatása is nagyban segíti a vízi rendészet munkáját, főként Siófok Város Önkormányzata, ahol a BVRK központja is található.

4.2.3 A Balaton biztonságának összefoglalása rendvédelmi szempontból

Horváth László kapitány szerint rendvédelmi szempontból teljesen biztonságosnak tekinthető a Balaton. Állítását legfőképpen a javuló statisztikai adatokra alapozza, hiszen – ahogy az 5. ábrán is látható – egyre kevesebb haláleset fordul elő a tavon. Az idei nyári főszezonban például 2 ember vesztette életét, ebből az egyik személy öngyilkos lett, tehát „klasszikus” értelemben vett vízbefulladás egyetlen esetben fordult elő. Az említett eredmény nem csak a korábbi évek mutatóihoz képest kiemelkedő, hanem más országok hasonló méretű tavaihoz képest is, amelyeknél sokkal több baleset végződik tragédiával. Horváth László hangsúlyozta, hogy a BVRK vezetésével vagy közreműködésével több komoly projekt is megvalósult, amelyek a Balaton vízbiztonságának fejlesztését célozták meg – ilyen volt például „A Balaton Európa legbiztonságosabb tava” program, amelynek keretében, a Balaton Fejlesztési Tanács számos projektet támogatott, közel 90 millió forint értékben. A biztonság fejlődését jelzi az a tény is, hogy saját, könnyen megjegyezhető segélyhívó számot kapott a BVRK, továbbá, hogy bevezetésre került az AIS rendszer.

Problémaként jelenik meg azonban, hogy a téli időszakban nincs megoldva a jégről mentés. Ez komoly gondot jelent, hiszen megfelelő mentési eszköz nélkül nem, vagy csak nagyon nehezen tud a bajbajutottakon segíteni a BVRK, holott télen is egyre több feladat jelentkezik a Balatonon. A kapitány szerint a másik komolyabb probléma a prevenció fejletlensége, annak ellenére, hogy évente több mint 150 alkalommal tart előadásokat a BVRK iskolákban, szállodákban, strandokon és egyéb helyszíneken. Szóróanyagokat minden évben terjeszt a vízi rendészet, de természetesen képtelenség ahhoz a közel egymillió magyar, és nagyjából 300,000 külföldi Balatonra érkező turistához eljuttatni a tájékoztatót, akik évente megfordulnak a tónál.

Horváth László kiemelte, hogy azokban az esetekben, amikor nem történik jogszabálysértés, a vízi rendészet nem avatkozhat közbe még akkor sem, ha adott esetben veszélyes tevékenységet folytat valaki – például nem szólhatnak senkinek mindössze azért, mert a bójákon túlhaladt matracával annak ellenére, hogy nem tud úszni, noha ezzel súlyosan veszélyezteti saját életét. A megelőzésnek tehát nagyon fontos szerepe lenne abban, hogy felhívja a fürdőzők figyelmét saját korlátaikra, illetve a tó veszélyeire (például a hirtelen mélyülésre).

Mindent összevetve, a Balaton biztonságosnak tekinthető rendvédelmi szempontból, figyelembe véve az évről-évre javuló statisztikai adatokat, a megvalósult fejlesztéseket, valamint a tervbe vett fejlesztéseket, amik várhatóan még a közeljövőben megvalósulnak.

4.3 A Balaton vízbiztonsága vízi mentési aspektusból

Mindenekelőtt meg kell említeni, hogy két szakértő is a segítségemre volt ezen fejezet létrehozásában: az egyik Bagyó Sándor, a Vízümentők Magyarországi Szakszolgálatának (VMSZ) elnöke, a másik pedig Dárdai Miklós, a VMSZ alelnöke.

A VMSZ 1999-ben kezdte meg tevékenységét, ekkor még Vízümentők Balatoni Szakszolgálatának néven, 28 fővel. Korábban főként a Magyar Vöröskereszt biztosította a Balatont mentési szempontból, de szerepük a védelmi szervek általánosnak mondható szervezetlensége miatt nem volt jelentős. Azonban a VMSZ, amely civil szervezetként funkcionál, 14 év alatt olyan nagy szervezeti fejlődésen ment keresztül, hogy mára a legjelentősebb vízi mentő egyesületté nőtte ki magát. A szakszolgálat gyarapodásával együtt kezdett kialakulni a Balaton biztonságát garantáló szervek (vízi rendészet, katasztrófavédelem, meteorológiai szolgálat és más vízi mentő egyesületek) között egy kooperáció, amelynek következtében egy olyan jól felépített rendszer jött létre, aminek a tagjai ma már jól kiegészítik egymást. Ez a rendszer testet is öltött: a vízbiztonság fejlesztése érdekében megalakult a Balaton Fejlesztési Tanács (BFT) belül a Közbiztonsági Tanácsadó Testület (KTT), melyben helyet foglal az imént említett szervek valamennyi helyi vezetője.

A Testület komolyabb fejlesztésének számított például, hogy a Balatont három zónára osztották viharjelzés szempontjából, ezzel segítve a vízen közlekedőket és a fürdőzőket a megbízható tájékozódásban.

A vízi mentésen belül alapvetően négy elemet különböztethetünk meg: a baleset-megelőzést, a klasszikus vízi mentést, a sürgősségi betegellátást, illetve az eszközmentést. A VMSZ legfőbb feladata a sürgősségi betegellátás – 2013-ban 80 alkalommal volt erre szükség – és az eszközmentés. Az eszközmentésnél legfőképpen vitorlások részére nyújt segítséget a szakszolgálat. Ezen kívül fontos kiemelni, hogy búvárokat igénylő feladatokat kizárólag a VMSZ végez a Balatonon. Meg kell említeni, hogy a korábban említett szervek összefogásának köszönhetően a vízi mentési tevékenységek közül a BVRK szerepvállalása a legjelentősebb a prevenciós tevékenységben, és a klasszikus vízi mentésben. Utóbbinál legfontosabb a gyors helyszínre érkezés, és a bajbajutottak gyors kiemelése a vízből, de mivel a VMSZ csupán 7 mentőhajóval rendelkezik, ezért a vízből való kiemelések legnagyobb részét a vízi rendészet végzi.

4.3.1 A VMSZ állománya, felszereltsége és a biztonságot befolyásoló egyéb tényezők

A VMSZ jelenleg 600 fős tagsággal rendelkezik, ebből csupán 250 fő tekinthető aktívnak. A mentőorvosok száma 6-8 fő, a mentőtiszteké 12-14 fő, a mentő szakápolóké 22-24 fő, a vízi mentőké pedig 200 fő minden évben. Nagyon fontos hangsúlyozni, hogy a szakszolgálat munkatársai, munkaidejük lejárta után önkéntesként folytatják tevékenységüket.

A vízi mentők oktatása igen komoly elméleti és gyakorlati képzés keretében történik. Az önköltséges tanfolyamra bárki jelentkezhetsz, aki betöltötte 16. életévét és orvosilag alkalmas a feladatra. Ugyan fizetni kell a kurzusért, de a 18 év felettiek a nyári szezonban megkezdhetik munkájukat, így a kapott fizetésükkel 2-3 hét alatt megkereshetik a tanfolyam árát. Igen szigorú feltételeket szab azonban a VMSZ, a jelentkezőknek körülbelül a 85%-a tudja csak megszerezni a képesítést. A szakszolgálat növekedésével viszont a vízi mentő állomány létszámát is folyamatosan bővíteni kell, ami nem kevés pénzráfordítást jelent a VMSZ-nek, hiszen a toborzást idejében szükséges megkezdeni annak érdekében, hogy ne lépjen fel létszámlhiány.

Mivel a VMSZ egy speciális mentési tevékenységet ellátó szervezet, ezért nyilvánvaló, hogy különleges mentési járművekkel és eszközökkel rendelkezik. Jelenleg összesen 7 hajó áll a szakszolgálat rendelkezésére, amelyből kettő igen korszerűnek mondható. Az egyik a Rupert nevezetű, sürgősségi mentőhajó, amely lényegében a sürgősségi betegellátáshoz szükséges összes felszerelést tartalmazza, ezen kívül szállításra is alkalmas. A másik a Rupert kisebb változata: egy rövidebb, 1 hajtóműves kishajó, amely voltaképpen a szárazföldi mentőorvosi kocsinak felel meg felszereltségét és funkcióját tekintve, mivel szállításra nem alkalmas. Így a VMSZ tulajdonában a Rupert az egyetlen mentőhajó, amely minden jogszabálynak eleget tesz, azonban a VMSZ elnöke megjegyezte, viszonylag kevés szállítási feladatot kell ellátnia a szakszolgálatnak, idén például két alkalommal volt szükség kardiológiai jellegű szállításra.

Ezekben az esetekben viszont nagyon fontos az, hogy minél gyorsabban megoldják a beteg kórházba szállítását, éppen ezért van kiemelkedő szerepe a Rupert mentőhajónak, hisz felszereltségének köszönhetően a betegnek nem csak a vízi, hanem a további, szárazföldi szállítása is megoldható a Ruperten található eszközök segítségével, tehát nem kell időt veszíteni a páciens újabb ellátásával, hanem rögtön szállítható a gyógyintézetbe. Így a VMSZ jóformán egészen a célkórházig részt tud venni a szállításban és betegellátásban. A hajókon kívül számos egyéb eszköz is segíti a szolgálat munkáját.

Bagyó Sándor hangsúlyozta, az imént említett járművekkel és eszközökkel sem teljes, csupán nagyjából 40%-os a Balaton lefedettsége a VMSZ által. Kiemelte, jelenleg egyetlen vízi mentő állomással sem rendelkezik a szakszolgálat, a mentő hajók vitorlás kikötőben várakoznak, az orvosok, mentőtisztek, ápolók pedig lakókocsikban töltik szolgálati idejüket. A szervezet elnöke szerint a teljes lefedettséghez mindenekelőtt ezeket a vízi bázisokat kellene létrehozni, nagyjából 7-8 helyszínen a tó északi partján. Az elképzelések szerint Balatonkenese, Balatonfüred, Tihany, Zánka, Ábrahámhegy, Szigliget, illetve Balatongyörök lennének azok a települések, ahol az állomásokat kialakítanák. Azért fontos, hogy az északi parton létesüljenek a bázisok, mivel ellenkező esetben a jellemzően északi, északnyugati szél megnehezítené a tó egyes pontjainak megközelítését. Ez annak ellenére is igaz, hogy egy – korábban már említett – komoly probléma jellemzi a déli partot: hirtelen, és szinte észrevétlenül mélyül. Az állomások létesítésén kívül fontos lenne további 4 sürgősségi mentőhajó, 1 eszközmentő, valamint 2 vagy 3 téli mentésre is alkalmas légszavaros jármű beszerzésére a teljes lefedettség eléréséhez, hiszen, ahogy Horváth László rendőr alezredes is megfogalmazta, egyre több feladat jelentkezik télen is.

Az eszközök és járművek mellett a diszpécserközpontot is érdemes megemlíteni, amely nélkülözhetetlen eleme a szakszolgálat tevékenységének, hiszen ide futnak be a segélykérő hívások és innen történik a mentőhajók riasztása. A Zánkán található központ minden szempontból korszerűnek mondható, hiszen olyan modern felszerelésekkel is rendelkezik, mint például a hangrögzítő szoftver, amelynek segítségével minden szolgálati telefonon keresztül folytatott beszélgetés rögzíthető. Ezen kívül a VMSZ legújabb fejlesztése, a „Balaton Help” szolgáltatás – amely okos telefonokra tölthető le – is a központban dolgozók feladatát könnyíti meg.

A rendszer lényege, hogy a Balatonon vízi járművel közlekedők vészhelyzet esetén egyetlen gombnyomással segítséget kérhetnek a szakszolgálattól, ahol több formában is értesülnek a segélykérésről: a diszpécserközpontban is, valamint egyes szolgálati telefonokon is SMS formájában (a bajbajutott pozícióját küldi el a rendszer). A központ fejlettségét azonban nem kizárólag a felszerelések jelzik, hanem az a tény is, hogy az itt dolgozó szakemberek mindegyike beszél legalább egy idegen nyelvet, ami nagyon fontos a külföldiekkel történő kommunikációban. A modern központ esetében az egyetlen probléma az, hogy maga az ingatlan nem a VMSZ tulajdona, a szakszolgálat ugyanis egyetlen ingatlannal sem rendelkezik, a diszpécserközpontot is kénytelen bérelni. A legnagyobb gondot ez utóbbival kapcsolatban az jelenti, hogy a bérelt központot rövidesen el kell hagyniuk, és egyelőre nincs hová áttelepülnie a VMSZ-nek.

Valójában a szakszolgálat állandó anyagi gondokkal küzd, hiszen a beszerzéseken kívül a fenntartásra is jelentős összegeket kell fordítani. A VMSZ alapvetően kétféle képpen jut forrásokhoz: egyrészt támogatók révén, másrészt pedig üzleti tevékenységgel. Az üzleti tevékenység főként a strandi vízi mentők rendelkezésre bocsátását, és különféle rendezvények biztosítását foglalja magába. Az egyes strandok fenntartói ugyanis szolgáltatásként vehetik igénybe a VMSZ vízi mentőinek szolgálatait, akik a szaktudásukon kívül igen komoly felszerelésekkel rendelkeznek (egyenruha, mentési eszközök, rádió). Ezen kívül több szponzor is támogatja a VMSZ munkáját, az egyik vállalat például az üzemanyagot biztosítja a hajók számára, egy másik cég pedig a telekommunikációs költségeket fedezi. Pályázatok útján is lehetséges a forrásbevonás, azonban ezek a bevételek együttvéve sem biztosítják a VMSZ fenntartásához és működéséhez szükséges ráfordítások finanszírozását.

4.3.2 A Balaton vízbiztonságának összefoglalása vízi mentési szempontból

Alapvetően, ahogy említettem, csupán 14 éve alakult a VMSZ, ezért rendkívüli eredménynek számít, hogy ilyen kevés idő alatt, csekély mértékű támogatottság mellett, a szakszolgálatnak sikerült a vízi mentő egyesületek közül kiemelkednie, így tulajdonképpen elmondható, hogy a BVRK után a VMSZ a legjelentősebb szervezet a balatoni vízi mentésben.

2013-ban – az év eddigi részében, dolgozatom elkészüléséig, tehát október 24-ig – 5 személy veszítette életét a Balatonban, közülük egy fulladt vízbe, három ember halálát valamilyen korábban kialakult betegség okozta, egy személy pedig öngyilkos lett – ez elenyésző szám ahhoz képest, hogy az 1970-es, 1980-as években évente akár 40-50 ember is vízbefulladt évente. Egyértelmű, hogy ilyen mértékű összefogás nélkül ez a javulás nem lett volna elérhető. A modern diszpécserközpont, a fejlett segélykérési rendszer, a korszerűen felszerelt sürgősségi mentőhajók mind pozitívumként könyvelhetők el, azonban a Balaton teljes lefedése és biztosítása még így sem megoldott.

A VMSZ elnöke hangsúlyozta, hogy a legnagyobb problémát a nem megfelelő kommunikáció okozza. Álláspontja szerint naprakész, hely specifikus információk elhelyezésére lenne szükség a biztonsággal kapcsolatban turizmussal foglalkozó internetes oldalakon. Sokan például nincsenek azzal tisztában, hogy nem kell külön telefonszámot tárcsázni a szakszolgálat értesítéséhez, elég csupán a központi, 112-es számot hívni. Fontos lenne tehát ezen információk terjesztése, hogy minél többen értesüljenek a lehetőségekről, illetve a veszélyekről.

A másik fő problémacsoportot az anyagi problémák jelentik, amelyek már közvetlenül a VMSZ működésére vannak hatással. A zánkai diszpécserközpont megszűnése jelenleg talán a legkomolyabb gond, hiszen irányító központ nélkül elképzelhetetlen a szakszolgálat működése. Ezen kívül az említett további mentőhajók, téli mentési járművek és egyéb eszközök beszerzése is nagyban hozzájárulna a VMSZ mindennapi munkájának hatékonyságához, ahhoz, hogy a turisták valóban biztonságban érezhessék magukat a Balatonban. Továbbá a VMSZ hosszú távú működéséhez nélkülözhetetlen állandó bázisok létrehozása, amelyekről a tó bármely pontja könnyedén megközelíthető.

Az említett problémák megoldása elengedhetetlen a tó biztonságossá tételéhez, de Bagyó Sándor kiemelte, hogy a hirtelen, túlzott mértékű szervezeti növekedés sem lenne célravezető, mivel az aránytalanul gyors gyarapodás akár az eddig kiépített rendszer összeomlásához is vezethetne, amennyiben nem megfelelő alapra építenének, ezért szerinte fokozatos fejlődésre van szükség.

4.4 A Balaton vízbiztonsága a turisták perspektívájából

A szakmai véleményeken túl fontosnak tartottam – kutatásom objektívebb mivoltának érdekében – magukat a turistákat megkérdezni a Balaton vízbiztonságának jelenlegi helyzetéről.

A nyaralók véleményének megismerésére kérdőívet alkalmaztam, amelyet az interneten keresztül tudtak kitölteni az érintettek. Összesen 36 minta begyűjtése alapján vizsgálhattam az emberek szubjektív biztonságérzetét a Balatonnal kapcsolatban. Mivel a kérdőívet a világhálón helyeztem el, az bárki számára hozzáférhető volt, tehát a mintavételezés véletlenszerűnek minősíthető, hiszen ugyan olyan valószínűséggel vett részt a vizsgált csoport³ minden egyes tagja a kutatásban. A 36 kérdőív alapján felmérésem reprezentatívnak is tekinthető, méghozzá minden 18 év feletti, budapesti, internettel rendelkező olyan lakosra, aki az utóbbi két évben minimum két éjszakát töltött valamelyik Balaton-parti településen – tehát a vizsgált csoport tagjaira nézve. Fontos hangsúlyozni, hogy nagyrészt Pest megyei lakosok töltötték ki a kérdéssort, ezért tekinthető a Pest megyei lakosokra reprezentatívnak a felmérés. A KSH adataiból kiderül, hogy a Budapesten, illetve a Pest megyében lakók nagyjából 33 milliárd forintot költöttek a Balatonnál 2012-ben (KSH, 2013), tehát a régió bevételeinek csaknem 42%-át a fővárosban és környékén élők adták. A két éjszakás tartózkodás kikötését azért tartottam fontos kritériumnak, mert turistának a szakma azt tekinti, aki minimum 24 órát és legalább egy éjszakát eltölt egy adott településen, egy éjszaka azonban nem biztosan elegendő a biztonság érzékelésére, a védelem megtapasztalására.

³ A vizsgált csoport tagja, dolgozatom esetében, minden 18 év feletti, budapesti, internettel rendelkező olyan lakos, aki az utóbbi két évben minimum két éjszakát töltött valamelyik Balaton-parti településen

Az pedig, hogy két évnél frissebb legyen a vizsgált csoport balatoni üdülési élménye, azért központi kérdés, mert a két évnél korábbi emlékek már homályosodhatnak, kevésbé megbízhatóak.

A kutatás nemek szerinti megoszlásáról érdemes elmondani, hogy többségében nők – összesen 22-en – vettek részt (az egész rész 61%-a), a férfiak száma csupán 14 volt – az egész rész 39%-a. A válaszadók átlagéletkora valamivel több mint 31 év, amelyből a legtöbben 19-20 évesek voltak – a sokaság módusza⁴ is ezt bizonyítja, amely 19-cel egyenlő. Vizsgálatom eredményeinél természetesen fennáll a hiba lehetősége, így a kapott eredmények 95%-os biztonsági szint mellett értendők.

4.4.1. Eredmények

A feltett kérdések és a kapott válaszok közül elsőként azokat emelném ki, amelyek közvetlenül dolgozatom témáját érintik, a végén ismertetem az indirekt módon segítséget nyújtó válaszokat.

Az első kérdés arra vonatkozott, hogy mekkora számban érte az utóbbi két évben a megkérdezetteket bármilyen jellegű baleset. A válaszokból kiderült, hogy a vizsgált csoport 11,1%-ával fordult elő, hogy valamilyen baleset (például kövek vagy kagyló miatti sérülés) érte a Balatonban. Ez valójában azt jelenti, hogy csaknem minden tizedik fürdőző nyaraló elszenvedett valamilyen, kisebb vagy nagyobb balesetet a tóban. Ez a számadat másképp megfogalmazva nem jelent mást, mint, hogy a balatoni fürdőzők közül minden 11. embert ért valamilyen baleset a tóban az elmúlt két évben. Utóbbi egyértelműen hangsúlyozza a Balaton biztonságát garantáló szervek fontosságát, hiszen a „*Balaton régiót 2012-ben körülbelül 946 ezer belföldi és hozzávetőleg 350 ezer külföldi vendég kereste fel...*” (Magyar Hírlap Online, 2013).

⁴ Egy számsor módusza megmutatja a sokaságban leggyakrabban előforduló számot

A következő két bekezdésben ismertetett – talán legfontosabb – két kérdés kifejezetten a célcsoport tagjainak véleményét hivatott feltárni.

Az első esetben, szándékomban állt megtudni, hogy a nyaralók szerint mely problémák a legkomolyabbak a Balatonnal kapcsolatban biztonsági szempontból. Nyolc opció közül lehetett választani, de lehetőség volt az „Egyéb” kategóriában más problémakört is megnevezni. Mivel a többszörös válaszadás engedélyezett volt, összesen



6. ábra A Balaton vízbiztonságának legsúlyosabb problémái a megkérdezettek szerint (Saját forrás)

74-szer jelöltek a kitöltők.

A 7. ábra jól mutatja, hogy a legtöbb válaszadó szerint az „Ittas fürdőzők” jelentetik a legkomolyabb gondot. A második helyen a „Szennyezett víz”, a harmadikon pedig a „Szabálytalan fürdőzők” problémája áll.

A vízbiztonság és a „Szennyezett víz” között elsőre talán nincs egyértelmű kapcsolat, ám jobban belegondolva, a biztonság szerves részét képezi – főleg a Balaton esetében, de más szabadvízi fürdőhely esetén is – az, hogy az egyén egészsége nem károsodik semmilyen módon a fürdőzés során. Fontosnak tartottam tehát, hogy a „Szennyezett víz” problémáját is a válaszok közé soroljam, mivel a vízbiztonság ezen eleméről könnyen megfélemlíthetünk; az eredményekből megtudhatjuk, hogy valóban nagymértékű a víz szennyezettsége a nyaralók szerint – hangsúlyoznám, hogy ez a turisták véleménye, nem hivatalos adat. Az „Egyéb” kategóriát mindössze öt személy választotta, ebből két vélekedés érdemel említést, a másik három nem a konkrét kérdéssel kapcsolatos. Az egyik meglátás szerint a kagylók, kövek, a másik szerint pedig a horgászok okoznak komoly gondot a Balatonon. Horváth László alezredes úr a tragédiák legfőbb okai között említette az általános emberi felelőtlenséget és az alkoholfogyasztást, amelyek a turisták véleménye alapján is a legnagyobb („Ittas fürdőzők”), illetve a harmadik legnagyobb („Szabálytalan fürdőzők”) problémát jelentik.

A szakmai és az általános utazói álláspont alapján tehát világosan látszik, hogy a tragédiák és balesetek legfőbb okozója a túlzott mértékű és felelőtlen alkoholfogyasztás, valamint a szabálytalan fürdőzés és a könnyelmű nyaralói magatartás.

A második kérdés arra vonatkozott, hogy a megkérdezettek milyen intézkedésekkel érnék el, hogy a turisták nagyobb biztonságban érezhessék magukat a Balatonban. A többszörös válaszadás lehetőségének köszönhetően 44 válasz érkezett összesen. Adott volt három lehetőség, az „Egyéb” kategóriában pedig saját elképzeléseiket fogalmazhatták meg a kutatásban résztvevők. A válaszok többsége, 38,6%-a, a következő opcióra érkezett: „A vízi rendészetnek többet kellene járőröznie a Balatonon”. A második lehetőséget, tehát, hogy a vízi rendészetnek a tó felett, helikopterrel kellene többet járőröznie, egyáltalán nem tartják fontosnak a turisták az eredmények alapján. Viszont a válaszok 31,6%-a a „Több vízi mentő szakemberre lenne szükség a strandokon” lehetőségre érkezett. Az „Egyéb” kategóriát, az előző kérdéshez képest kétszer annyian választották, így fontosnak tartom a megfogalmazott elképzelések ismertetését külön-külön is. Az egyik megfogalmazás szerint, kiépítettebb strandokra lenne szükség, amelyek korszerűbb lépcsőkkel vannak felszerelve. Másik vélemény alapján a turistákat megfelelő módon kellene tájékoztatni arról, hogy hol lehet segítséget kapni vészhelyzet esetén.

A következő álláspont szerint, a turistáknak lehetőséget kellene biztosítani fizetős strandokon, biztonságos értékmegőrzők igénybevételére. Megint más nézőpontok szerint a víz tisztítására vagy több halőrre lenne szükség. Végül pedig az egyik válaszadó arra hívta fel a figyelmet, hogy – a lopások nagy száma miatt – több rendőr strandi jelenlétével lehetne a turisták biztonságérzetét növelni. Megemlíteném azt a tényt is, hogy a kategóriát választók 30%-a azt fogalmazta meg, hogy nincs problémája a Balaton vízbiztonságával.

Végül két összetett kérdés közvetett módon segítette dolgozatomat, hiszen inkább tájékozódó jellegűek voltak, amelyekből objektív következtetéseket nem lehet levonni. Az első kérdés arra vonatkozott, hogy a válaszadónak szüksége volt-e a vízi rendészet segítségére, a második pedig arra, hogy szüksége volt-e a vízi mentők segítségére. Mind a két kérdésre egy-egy „Igen” válasz érkezett csupán. A kérdések második fele arra kérdezett rá, hogy mennyire volt a kitöltő megelégedve a vízi rendészetnek, illetve a vízi mentőknek a gyorsaságával. Mindkét esetben a „Maximálisan” lehetőséget választották.

5.Konzekvenciák

Tanulmányom témájának irodalmi áttekintése, valamint a szakértők véleményének és saját kutatásom eredményeinek ismerete után választ kaphattam dolgozatom alapkérdésére, tehát arra, hogy milyen Magyarország turizmusbiztonsági helyzete napjainkban. Két olyan tényezőt vettem górcső alá, amelyek – álláspontom szerint – a leginkább befolyásolják a turizmusbiztonságot: a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér, illetve a Balatont.

Elsőként a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér helyzetét vizsgáltam rendvédelmi és katasztrófavédelmi szempontból. Végző megállapításaimat kifejezetten az általam megkérdezett szakértők véleményére, illetve saját tapasztalataimra alapoztam. Felmerülhet a kérdés bárkiben, hogy hitelesnek tekinthető-e csupán az adott szervek irányítóinak véleménye alapján levonni következtetéseket egy olyan komoly intézményről, mint amilyen a legnagyobb hazai repülőtér. Meggyőződésem szerint mindenképpen megbízhatónak kell tekintenünk (az egyes szervezetek) vezetőinek álláspontját, mivel véleményüket minden esetben konkrét számadatokkal támasztották alá, amelyek egyértelműen igazolják, hogy véleményük hitelt érdemlő. Ezen kívül – jobban belegondolva – semmilyen egyéb érdekük nem fűződik ahhoz, hogy kedvezőbb színben tüntessék fel intézményüket, mint amilyen az valójában. A Liszt Ferenc Repülőtér esetében emellett igen nehéz lett volna a hazánkba érkező külföldiek véleményének megkérdezése – akár interjú, akár kérdőív formájában – hisz rögtön érkezésük után nyilvánvaló okok miatt valószínűleg nem kívántak volna kutatásokban részt venni.

A repülőtér rendvédelmi helyzetének feltárásánál elsőként a statisztikai adatokat kellett értékelnem. Kijelenthető, és tényként kezelhető ezek alapján, hogy a 2010-es év vége óta évről-évre egyre biztonságosabb a budapesti légikikötő. Erőszakos cselekmények 2010 előtt is kis számban fordultak elő, gyilkosság vagy gyilkossági kísérlet egyáltalán nem történt a repülőtér megnyitása óta, de dulakodásból, garázdaságból is igen kevés adódik, főként a 2010-es év vége óta. Ezenfelül a szabálysértési feljelentések száma is egyértelműen csökkent 2013 első félévében az előző év hasonló időszakához képest.

A következő fontos szempont, amely meghatározó volt a végső konzekvenciák levonásánál, a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság igazgatójával folytatott konzultáció volt. Dr. Török Zoltán kijelentette, hogy a repülőtér védelme rendvédelmi szempontból maximálisnak tekinthető, ami természetesen nem azt jelenti, hogy szabálysértések, bűncselekmények nem fognak előfordulni a jövőben, hanem, hogy az RRI felkészültsége a lehető legmagasabb szintű: a humán erőforrás létszáma, képzettsége megfelelő, az eszköz- és gépjárműállomány megfelelő állapotú és színvonalú, az eredmények javuló tendenciát mutatnak. A statisztikai adatokon kívül a szakértő véleményét alátámasztja az a tény is, hogy 2010 vége óta megszakítás nélkül a „Clear”, tehát a „Biztonságos” kategóriába sorolják a budapesti repülőteret. A saját tapasztalataim is egyértelműen arra engednek következtetni, hogy a repülőtér rendvédelmi szempontból biztonságos, hiszen ottjártamkor a szabályokat, előírásokat minden esetben betartották az alkalmazottak, és egyetlen biztonsági lépést sem hagytak ki könnyelműségből vagy más okból kifolyólag. Ezek alapján úgy gondolom, hogy a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér biztonsága rendvédelmi szempontból kielégítő és megfelelő, komolyabb változtatásokra sem rövid, sem hosszútávon nincs szükség, javaslom a Repülőtéri Rendőr Igazgatóságnak a megkezdett irányvonal folytatását.

A repülőtér katasztrófavédelmi helyzeténél elsődlegesen a Repülőtéri Hivatásos Tűzoltóparancsnokság parancsnokával folytatott konzultációm alapján vonhattam le konklúzióimat, mivel nem állnak rendelkezésre jelentősebb statisztikai adatok, és a saját tapasztalataimra sem hagyatkozhattam, leszámítva, hogy megfigyelhettem, miként gyakorlatoznak a reptéri tűzoltók. Nagy Balázs szerint a repülőtér biztonsága maximálisnak mondható, a fennálló hiányosságokkal együtt.

A légikikötő pályáinak egyedülálló, három laktanyával biztosított védelme egyértelműen a biztonság magas színvonalát jelzi. Tényként kezelhető továbbá, hogy 2011-ben két darab új típusú Rosembauer Panther tűzoltó gépjárművel gyarapodott az RHTP, ami minden kétséget kizáróan nagyban hozzájárul a légiközlekedés biztonságosságához, amelyet további három régebbi Rosembauer Panther is garantál. A földi szerek esetében a járművek életkora az egyetlen, ami problémaként jelenik meg. Véleményem szerint nem megengedhető, hogy 20 évnél idősebb járművek szolgáljanak olyan szervnél, amelynek fő feladata az emberi élet és vagyon mentése, illetve megőrzése.

A tűzoltók munkaidejük jelentős részét gyakorlatozással töltik, ami biztosítja, hogy minden pillanatban készen álljanak egy bevetésre. A konzultáció során meggyőződhettem a tűzoltók gyorsaságáról, hiszen gyakorlatilag másodpercek alatt a gyakorlógéphez érkeztek, és megkezdték a beavatkozást, holott a próbariasztást egy számukra ismeretlen időpontban kapták. Az egyetlen problémát az jelenti a tűzoltókkal kapcsolatban, hogy nincs lehetőségük elsajátítani a korszerűbb és fejlettebb mentési módokat, amelyek minden bizonnyal megkönnyítenék munkájukat, és hozzájárulnának egy esetleges káreset elhárításának eredményességéhez.

Mindezek alapján javaslom a Budapest Airport Zrt-nek, hogy 3-4 éven belül feltétlenül kezdje meg az idősebb tűzoltó gépjárművek leselejtezését, és újabbak beszerzését.

Javasolnám továbbá a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóságnak, hogy a jövőben biztosítsa az RHTP tűzoltóinak nemzetközi fejlődését és a modernebb mentési technikák elsajátítását, hogy a lehető legmagasabb szinten legyenek képesek a veszélyhelyzetek elhárítására. Ajánlom továbbá, hogy a tűzoltók meghatározott időközönként részt vehessenek külföldi nemzetközi repülőterek tűzoltóival közös gyakorlatokon. A fent említett fejlesztéseknek, változtatásoknak a végrehajtását tehát inkább hosszú távon ajánlom, a biztonság jelenlegi helyzetét nem befolyásolják jelentős mértékben.

A második tényező, ami a leginkább befolyásolja felfogásom szerint a hazai turizmusbiztonságot, az a Balaton vízbiztonsága. Ellentétben a repülőtérrel kapcsolatos vizsgálataimmal, ebben az esetben nem csak szakértők véleményére és saját tapasztalataimra alapoztam záró következtetéseimet, hanem az érintetteknek, tehát a turistáknak a meglátásaira is, ugyanis a mintavételezés nem ütközött a repülőtérihez hasonló nehézségekbe.

Elsőként rendvédelmi szempontból elemeztem a Balaton vízbiztonságát. Kutatásomhoz ez esetben a Balatoni Vízügyi Rendészeti Rendőrkapitányság kapitányának a beszámolója adott alapot, amelyben főként a BVRK-val kapcsolatos számadatok jelennek meg.

Egyértelmű, hogy a BVRK feladatai közé nem csupán a közrend és a közbiztonság fenntartása tartozik, hanem a vízi mentés is, hiszen a vízi rendészet szerepe a legjelentősebb a vízi mentési tevékenység prevenció és klasszikus vízi mentési részében: évente nagyjából 200-400 bajbajutott fürdőzőt emelnek ki a tó vizéből (4. ábra). A statisztikai adatokon kívül a Bagyó Sándorral folytatott konzultációm is a vízi rendészet jelentőségét erősítette meg, hiszen a VMSZ elnöke szerint az egyre javuló mentési eredmények nagymértékben köszönhetőek a BVRK tevékenységének. Tény ugyanis, hogy az elmúlt években folyamatosan csökkent a halálos áldozatok száma a Balatonon, ami rendkívüli eredménynek számít. Továbbá számos fejlesztés is végbement, amelyek szintén pozitívként könyvelhetők el.

Nagyon fontos azonban számba venni a problémákat is. A legkomolyabb probléma egyértelműen a nem megfelelő információs rendszer, ami a prevenció fontos részét képezné – évszaktól függetlenül. Horváth László szerint ugyanis nem elegendő előadásokat tartani és szóróanyagokat terjeszteni megelőzés képpen, mivel ezekkel a módszerekkel nem lehet elérni a turisták nagy részét. Mivel a tájékoztatás nem megfelelő, a fürdőzők nincsenek tisztában a tó veszélyeivel, valamint azzal, hogy milyen módon reagáljanak saját testük jelzéseire (például egy görcs esetén), vagy éppen a viharjelzésre. Nem hívják föl az emberek figyelmét megfelelő módon, hogy mi az, amit szabad tenniük, és mi az, amit kifejezetten tilos. A BVRK kapitánya szerint a strandok üzemeltetőinek is aktívan részt kellene venniük a megfelelő tájékoztatásban, hiszen a legtöbb baleset a strandokon történik. A másik gond, amely már évszak specifikus problémaként jelenik meg, az nem más, mint hogy a BVRK nem rendelkezik jégről mentéshez szükséges eszközzel.

Kifejezetten javaslom mindezek alapján az összes Balaton körüli strand fenntartójának, hogy az általa fenntartott fürdőhely területén több helyre helyezzen el figyelemfelkeltő táblákat, amelyeken feltűnteti a következőket: viharjelzés fokozatainak jelentését (melyik fokozatnál mit szabad vagy tilos tennie a fürdőzőnek), figyelmeztetéseket (például, hogy alkoholos vagy kábítószeres állapotban fürdőzni életveszélyes, a jelzőbójákon túl beúszni életveszélyes stb.), illetve, hogy milyen módon lehet segítséget hívni baj esetén.

Javaslom továbbá a Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóságnak, hogy – amennyiben lehetséges – rendelet formájában kötelezze a két legnagyobb kereskedelmi televíziós csatornát, illetve a közmédia televíziós csatornáit, hogy híradásaikban, valamint időjárás-jelentéseikben minden nap számoljanak be a Balaton vízbiztonságával kapcsolatos aktualitásokról a májustól szeptemberig terjedő időszakban. Ezzel a módszerrel minden bizonnyal nagyszámú magyar turistához eljutnának a legfontosabb információk.

A Balatont másodsorban vízi mentési szempontból vizsgáltam. A statisztikai adatokon kívül a Vízimentők Magyarországi Szakszolgálatának elnökével és alelnökével folytatott konzultációm segített abban, hogy megismerjem a tó vízbiztonságát vízi mentési szempontból.

Az előző bekezdésben már rávilágítottam a statisztikai adatok fontosságára a BVRK szempontjából, de hasonló pozitív eredményekről tanúskodnak a VMSZ mutatói is, amelyek szintén évről-évre javuló tendenciát mutatnak. 2013-ban a nyári időszakban 2 ember vesztette életét a tóban, ami a korábbi 6 év eredményei alapján elképesztő javulást jelent, és ez nyilvánvalóan a VMSZ tevékenységének is köszönhető, hisz a szervezet feladata a sürgősségi betegellátás. Bagyó Sándor hangsúlyozta, hogy a jó eredményeket nem elég elérni, hanem meg is kell tartani, valamint – amennyiben lehetséges – tovább kell javítani.

A VMSZ elnöke azonban koránt sem biztos abban, hogy az anyagi körülmények lehetővé teszik az elkövetkezendő években is, hogy ilyen jó teljesítményt nyújtson a szervezet – érdemes megemlíteni, hogy más országokkal ellentétben a Balatonon a bajbajutottak számára ingyenesen végzi életmentő és segítségnyújtó tevékenységét a szakszolgálat, tehát ebből nem jut jövedelemhez. A VMSZ járműállományával kapcsolatban mindenképpen pozitívum a két – nemrégiben beszerzett – sürgősségi mentőhajó, de a Balaton teljes területi lefedéséhez szükség lenne további 4 sürgősségi mentőhajóra, 1 darab eszközmentőre, valamint minimum 2 darab légszavaros járműre, ami alkalmas a jégről mentésre. Komoly problémát jelent, hogy a VMSZ jelenleg egyetlen ingatlannal sem rendelkezik, ami véleményem szerint hosszú távon tarthatatlan egy olyan szervezetnél, amelynek fő profilja az emberi élet mentése.

Ezen kívül hosszú távon mindenképpen fontos mentőbázisok létrehozása az északi parton, hogy a lehető leghamarabb tudjon a VMSZ a bajbajutottak segítségére sietni. Problémát jelent még, hogy a turisták, fürdőzők nincsenek megfelelő módon informálva a veszélyekről, lehetőségekről és arról, hogy egyes esetekben mit kell tenniük. Továbbá az is gondot jelent, hogy nincs jogi normával szabályozva a vízi mentők strandi jelenléte, így tulajdonképpen a fürdőhely fenntartója döntheti el, növeli-e költségeit vízi mentő biztosításával. Dárdai Miklós szerint a legkiemelkedőbb feladata a strandi vízi mentőknek van, hisz az ő feladatuk elsőként a bajbajutott ellátása. Bagyó Sándor határozottan úgy gondolja, a Balaton esetében fontos foglalkozni a vízbiztonsággal, mivel annak megteremtésével sokkal több turista látogatná Közép-Európa legnagyobb tavát, ami a Balaton régió, és ezzel a magyar turizmus fellendüléséhez vezethetne.

A végső konklúzió levonásánál mindenképpen figyelembe kell venni a turisták véleményét is. Szerintük a három legnagyobb gondot az ittas fürdőzők, a szabálytalan fürdőzők és a szennyezett víz jelenti, továbbá probléma, hogy kevés a vízi mentő szakember, és a hajósok jelentős része szabálytalanságokat követ el. A biztonság magasabb szintű elérése érdekében, a válaszadók szerint, leginkább többet kellene járőröznie a rendőrségnek a Balatonon, illetve több vízi mentő szakemberre lenne szükség a strandokon. A szakmai és az utazói vélemények a legtöbb esetben megegyeznek, ugyanis rendvédelmi szempontból mindkét oldal szerint az ittas és a szabálytalan fürdőzők okozzák a legkomolyabb problémát, továbbá a VMSZ elnöke és alelnöke szerint is előnyös lenne, ha a lehető legtöbb strandon lenne vízi mentő.

A kérdőív eredményei és a VMSZ vezetőinek álláspontja alapján már egyértelmű konklúziókat lehet levonni. Először is javaslom a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt-nek, hogy indítson kiemelt projektet annak érdekében, hogy valamely Balaton-parti településen a VMSZ állandó irányító központtal rendelkezessen.

Határozottan javaslom Magyarországnak Kormányának, hogy felelősségteljes jogalkotóként az összes Balaton körüli strand fenntartóját kötelezze legalább egy vízi mentő biztosítására a nyári szezonra kormányrendelet formájában, ugyanis ennek eredményeként számos baleset megelőzhető lenne, a bekövetkezett balesetek pedig kevesebb esetben végződnének tragédiával.

Javaslom az összes fizető balatoni strand fenntartójának, hogy mindössze 10 forintot különítsen el minden belépőjegy árából a VMSZ számára működés céljából, hiszen a fenntartók érdeke is, hogy egy jól működő mentési hálózat következtében több turista érkezzon a Balatonra.

Kifejezetten javaslom az összes déli parton lévő strand üzemeltetőjének (Balatonberénytől egészen Balatonaligáig), hogy – a vízbiztonságot garantáló szervezetekkel (VMSZ, BVRK) együttműködve – a kevesebb vízi baleset érdekében, jól látható bóják kihelyezésével jelölje azt a határt, ahonnan a víz mélysége miatt a továbbhaladás életveszélyes. Ezen fejlesztések – megfelelő kommunikáció által – a sajtóban is megjelenének, és így egyértelműen népszerűbbé válhatnának a „biztonságosabb” strandok, főként családok körében (akik nem mellékesen többet fogyasztanak ez által).

Ajánlom végül mindenkinek, magánembereknek, vállalatoknak az állami és nem állami szférában, hogy ha lehetséges, vegyen példát arról a páratlan összefogásról, amely a Balaton biztonságát garantáló szervek között jött létre az utóbbi 10-15 évben.

6.Összefoglalás

„Egyértelmű célom tehát, hogy elemzéseimmel objektíven interpretáljam Magyarország turizmusbiztonságának jelenlegi helyzetét, esetleges gyenge pontjait, illetve a fejlődés lehetséges elemeit.” – olvasható dolgozatom rezüméjében.

Azt hiszem kijelenthető, hogy elsődleges célját elérte dolgozatom, hiszen a turizmusbiztonság szempontjából alapvető fontosságú Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérnek és a Balatonnak a vizsgálatát öt olyan külső szakértő bevonásával végezhettem, akik mind egy-egy biztonságot garantáló szervezet élén állnak. A Balaton esetében reprezentatív felmérés is készült, ami segített megérteni azoknak az embereknek a véleményét, akik saját tapasztalatokkal rendelkeznek a biztonság és védelem helyzetéről.

A konzultációk alapján világossá vált számomra, hogy napjainkban leginkább a pénz hiánya okoz problémát azoknál a szervezeteknél, amik egyébként nap-nap után az állampolgárok életét, vagyonát védik. Az RRI igazgatóját leszámítva az összes intézmény vezetője említett olyan eszközöket, járműveket, esetleg immateriális javakat, amelyek nem állnak a szerv rendelkezésére, és amelyek hiánya nagyban megnehezíti a mindennapi feladatok megfelelő ellátását. Súlyos problémának tartom, hogy sok esetben nem tekintik a döntéshozók az általános közbiztonság részének a biztonság speciálisabb szegmenseit, mint például a víz biztonságát.

Összességében elmondható, hogy a legnagyobb hazai repülőtér esetében nincsenek olyan komoly gondok, amik azonnali beavatkozást igényelnek, nagyobb problémát véltem azonban felfedezni a Balaton esetében, ahol mindkét vizsgált szerv, a BVRK és a VMSZ is jelentős anyagi gondokkal küzd. A pénz hiánya gátat szab ugyanis az olyan fejlesztéseknek, amelyek által a Balaton biztonságosabbá válhatna. Megállapítható tehát, hogy Magyarország turizmusbiztonsági helyzetét erősen fejlődő állapotok jellemzik a két vizsgált elem alapján.

Zárásképpen, szeretném felhívni a figyelmet arra, hogy tanulmányom nem fedi le a turizmusbiztonság egészét, hiszen ennek további fontos részei, amelyeket a jövőben érdemes vizsgálat alá vonni, a pályaudvarok és vasúti közlekedés biztonsága, a tömegközlekedés biztonsága és a turistalátványosságok biztonsága.

7.Köszönetnyilvánítás

Ahhoz, hogy dolgozatom létrejöhessen, nagyon sok külső segítséget kaptam.

Mindenekelőtt szeretném megköszönni annak az öt szakértőnek a támogatását, akik segítsége tanulmányom alapját képezte. Köszönöm Dr. Török Zoltánnak, a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság igazgatójának, Nagy Baláznak, a Repülőtéri Hivatásos Tűzoltóparancsnokság parancsnokának, Bagyó Sándornak, a Vízümentők Magyarországi Szakszolgálat elnökének, és Dárdai Miklósnak, a Vízümentők Magyarországi Szakszolgálat alelnökének, hogy személyes konzultációs lehetőséget, valamint sok fontos adatot és információt biztosítottak a részemre. Ezen kívül köszönöm Horváth Lászlónak, a Balatoni Vízürendészeti Rendőrkapitányság kapitányának, hogy kérdéseimre írásos formában, minden részletre kiterjedően válaszolt.

Köszönet illet továbbá mindenkit a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren, akik közvetetten ugyan, de hozzájárultak dolgozatom elkészítéséhez.

8. Irodalomjegyzék

Horváth László. 2013.10.01. *Tájékoztató - A Balatoni Vízügyi Rendőrkapitányság általános tevékenységéről.* Siófok : Balatoni Vízügyi Rendőrkapitányság, 2013.10.01.

Iván Gizella. 2002. *www.origo.hu. www.origo.hu.* [Online] 2002. 09. 09. [Hivatkozva: 2013. 08. 13.] <http://www.origo.hu/gazdasag/hirek/20011016turizmus.html>.

Medipress. 2010. *hvg.hu. hvg.hu.* [Online] 2010. 12. 20. [Hivatkozva: 2013. 08. 26.] http://hvg.hu/egeszseg/20101220_első_benyomás_het_masodperc.

Rátz, Tamara. 1999. *A turizmus társadalmi-kulturális hatásai.* Budapest : Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem, 1999.

Varga Mihály. 2013. *www.hirado.hu. www.hirado.hu.* [Online] 2013. 06. 14. [Hivatkozva: 2013. 08. 13.] http://www.hirado.hu/Hirek/2013/06/14/17/Varga_a_valsag_evei_utan_ujra_n_a.aspx.

2007. *www.boon.hu. www.boon.hu.* [Online] 2007. 07. 03. [Hivatkozva: 2013. 08. 13.] <http://www.boon.hu/a-brit-turisztikai-hivatal-szerint-london-biztonsagos/news-20070703-04295966>.

2010. *www.eubusiness.com. www.eubusiness.com.* [Online] 2010. 07. 27. [Hivatkozva: 2013. 09. 02.] <http://www.eubusiness.com/news-eu/hungary-airport.5rc>.

2012. *neta.itthon.hu. neta.itthon.hu.* [Online] 2012. [Hivatkozva: 2013. 08. 13.] <http://neta.itthon.hu/download.php?docID=58583>.

2012. *www.euvonal.hu. www.euvonal.hu.* [Online] 2012. 03. 06. [Hivatkozva: 2013. 08. 14.] <http://www.euvonal.hu/index.php?op=hirek&id=7299>.

2012. *travel.state.gov. travel.state.gov.* [Online] 2012. 07. 25. [Hivatkozva: 2013. 08. 16.] http://travel.state.gov/travel/cis_pa_tw/cis/cis_1137.html.

2013. július. *Jelentés a turizmus 2012. évi teljesítményéről.* Budapest : Központi Statisztikai Hivatal, 2013. július.

2013. kormány.hu. *konzulizsolgalat.kormany.hu.* [Online] 2013. [Hivatkozva: 2013. 08. 16.] <http://konzulizsolgalat.kormany.hu/utazasra-nem-javasolt-tersegek>.

2013. www.police.hu. *www.police.hu.* [Online] 2013. [Hivatkozva: 2013. 09. 05.] http://www.police.hu/sites/default/files/repuloteri_rendor_igazgatosag_hk_2013._07.pdf.

2013. www.ksh.hu. *www.ksh.hu.* [Online] 2013. 07. [Hivatkozva: 2013. 09. 23.] <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/jeltur/jeltur12.pdf>.

2013. piacesprofit.hu. *www.piacesprofit.hu.* [Online] 2013. 09. 10. [Hivatkozva: 2013. 09. 26.] <http://www.piacesprofit.hu/gazdasag/a-turizmusban-vege-a-valsagnak/>.

2013. www.magyarhirlap.hu. *www.magyarhirlap.hu.* [Online] 2013. 05. 17. [Hivatkozva: 2013. 10. 16.] <http://www.magyarhirlap.hu/a-szep-kartya-elteti-a-turizmust>.

travel.state.gov. *travel.state.gov.* [Online] [Hivatkozva: 2013. 08. 16.] http://travel.state.gov/travel/travel_1744.html.

www.archive.police.hu. *www.archive.police.hu.* [Online] [Hivatkozva: 2013. 08. 30.] <http://www.archive.police.hu/content/organization?contentid=1996747>.

9. Ábrajegyzék

1. ábra A Maslow-féle szükséglet piramis (Saját forrás)
2. ábra Az RRI által kezdeményezett szabálysértési feljelentések a 2013-as év januártól júliusig terjedő időszakában, illetve az ezt megelőző év ugyanezen időszakában (Saját forrás)
3. ábra A Repülőtéri Hivatásos Tűzoltóparancsnokság bázisa, és a szertár előtt várakozó "HAB 5" elnevezésű MAN Rosenbauer Panther (Kép forrása: Tuba, 2011)
4. ábra A BVRK által végrehajtott vízi mentések száma 2007 és 2012-között (Saját forrás)
5. ábra A balatoni vízbefulladások változása az utóbbi 6 évben (Saját forrás)
6. ábra A Balaton vízbiztonságának legsúlyosabb problémái a megkérdezettek szerint