**4. Megoldási lehetőségek**

A 2018 februári népszavazás kérdése a következő volt: „Egyetért-e Ön azzal, hogy Budapest Főváros VII. Kerület Erzsébetváros Önkormányzata Képviselő-testülete Budapest VII. Kerület Károly körút-Király utca-Erzsébet körút-Rákóczi út által határolt területén úgy szabályozza az üzletek nyitvatartási rendjét, hogy a vendéglátást folytató üzletek 24.00 óra és 6.00 óra között nem tarthatnak nyitva?” (merce.hu, 2018). A népszavazás eredménye érvénytelen lett, a választók 50%-os részvétele mellett lett volna érvényes a szavazás, azonban csak 15,89% ment el. Ennek a közel 16%-nak a kétharmada szavazott igennel, azaz ennyien szerették volna, hogy a szórakozóhelyek és vendéglátóegységek éjfélig lehessenek csak nyitva. Az eredmény egyesek szerint egyértelműen azt a választ adta, hogy az embereknek valóban elegük van az éjszakai dorbézolásokból, mások szerint az alacsony részvétel ennek az ellenkezőjét sugallja és inkább valamifilé kompromisszumos megoldás lehetne a kiút ebből a fenntarthatatlan állapotból (index.hu, 2018). 2020-ra egy új szabályozást igyekeztek kialakítani belső Erzsébetvárosra, melynek alapköve ugyan az éjféli zárás, de egy szigorú kritériumrendszernek megfelelve ez alól felmentést kaphatnak egyes vendéglátóhelyek. Az engedélyt évente meg kell azonban újítani, tehát folyamatos kontroll lesz. A javaslatot márciusban el is fogadták, a kritériumok a következőképpen kerültek meghatározásra:

-Este 10 és reggel 8 óra között nem végezhető göngyölegmozgatás/áruszállítás,

-Mindenki számára használhatóvá kell tenni a vécéket éjfél után (amennyiben nyitva tarthat a hely), ezt egyértelműen láthatóvá is kell tenni,

-Minden helynek legalább egy embert kell alkalmazni, aki felügyeli a vendégeket, hogy az utcán ne fogyaszthassanak alkoholt,

-Zajmérő eszköz használatát kötelezik és egy szakértő igazolására is szükség van

-A teraszokon fokozottabb odafigyelés a hangoskodás elkerülésének céljából,

- Forgalomszámláló használata a vendégtérben, egyszerre csak annyi ember tartózkodhat bent, amennyi a katasztrófavédelem által még biztonságosnak ítélt,

-Az üzletek előtti járdaszakaszt minden kora reggel magasnyomású takarítóeszközzel át kell mosni és gondoskodni kell a szemét elszállításáról,

-Éjfél után tilos a műanyag poharak használata (erzsebetvaros.hu, 2020).

A helyi lakosságot irritáló hatásokat egy kompakt város képtelen kezelni. Véleményünk szerint ezért radikálisabb változtatásokra lenne szükség, mert a helyzet az évek során csak súlyosbodni fog.

A belvárosban a társadalmi teherbíróképesség az irritációs küszöb határára ékezett. Az utazási irodáknak és a rendezvényszervező cégeknek nagy szerepe van a buliturizmus felfutásában. Budapest az olcsósága miatt frekventált party desztináció és a legénybúcsús csoportok alacsony fizetési hajlandósággal rendelkeznek. Fontos lenne diverzifikálni a keresletet és a fizetőképesebb turistákat megszólítani. Továbbá turisztikai szempontból érdemes lenne széthúzni a keresletet és egy Metropol régióban gondolkodni.

Az overtourism jelensége miatt folyamatosan növekedni fog a Budapestre érkező látogatók száma. A Liszt Ferenc Nemzetközi Reptéren a tavalyi évben 14 865 000 ember fordult meg, 2030-ra 25 millió érkezést valószínűsítenek (https://hvg.hu/kkv/201903\_\_budapest\_airport\_\_uj\_terminal\_\_eros\_kozepmezony\_\_ferihegyszigetek). A budapesti közösségi közlekedés alakításában figyelembe kell venni egyrészt a helyi lakosság igényeit és elvárásait, fő kritikus szempontjait. Másrészt pedig fontos a közösségi közlekedés dinamikus fejlesztése a hazánkba érkező turisták összetételének, szokásainak, igényeinek trendjeit szorosan követve. Újfajta jegytípusokkal és bővebb bérletkínálattal a helyiek és a turisták számára is könnyebbé és gazdaságosabbá lehet tenni a közösségi közlekedés használatát, ezzel pedig visszaszorítható a bliccelések és a negatív visszajelzések száma is.

A bulituristák számára fontos kérdés az éjszakai közlekedés megoldása, amit talán a taxik tudnának jól betölteni. A válaszadók többségének meglátása szerint a taxik megbízhatósága elfogadható, a második helyen viszont a rossz megítélés következett. A nagy többség szerint ebben nem is tapasztalható minőségbeli változás. A taxik mennyisége a többség szerint elfogadható és jó, és itt sokan tapasztaltak pozitív változást is. A következő szempont a közösségi közlekedés járműveinek állapota volt. A járművek életkori statisztikái a fővárosban köztudottan nem jók, a tendencia viszont pozitívnak tűnik az adatok és járműbeszerzési törekvések alapján. A kérdőívet kitöltők nagyrésze – fej-fej mellett – elfogadhatónak és rossznak ítélte meg ezt a minőségi szempontot, és bár a legtöbben javuló, megdöbbentő módon sokan máig romló tendenciát érzékelnek.

A taxiközlekedés népszerűsítése fontos elem lenne a helyiek közlekedési szokásainak alakításában. A taxik megfelelő működésének ellenőrzése mellett egyszerűbbé, átláthatóbbá és főleg modernebbé kellene tenni a szolgáltatást, értve ez alatt egy központilag irányított rendelésfelvételt és címkiadást, és a modern kommunikációs eszközök bevonását az utastájékoztatásba és a számlázásba. Ezt a törekvést a felhasználók közt széles körben szükséges lenne közkedveltté tenni, így a szolgáltatás utáni érdeklődést és a felé mutatott bizalmat is erősítve. A helyi lakosok megnyerése a fizetőképes külföldi látogatók számának csökkenése miatt különösen fontos jelentőségű. Ehhez szükséges és elengedhetetlen a taxik legális és korrekt működésének folyamatos ellenőrzése.

Az agglomerációba költözés egyfajta „közlekedési kényszert” von maga után. Vidéken az ellátás, a szolgáltatások színvonalának általánosan alacsony szintje miatt, a kitelepülők számára kényszerűség az utazás (Scheer–Beliczay–Tombácz 2003). Ezzel szemben az elemzésünkből is kitűnik, hogy az elővárosok lakóinak közel háromnegyede biztosan nem akar Budapestre költözni, akik visszaköltöznének, főleg a fiatalabb korosztály tagjai. A válaszadók zsúfoltnak, drágának, szemetesnek, zajosnak tartják a várost, ami a nagy terhelés miatt nem is fog megváltozni. A dugódíj hozzájárulna a város terheltségi szintjének a csökkenéséhez és lehetőséget jelentene az overtourism okozta problémák kezelésére és az okosközlekedés teljes kiépüléséhez vezetne.

A fenntartható turizmus célja az 5. ábrán is látható fenntartható jólét elérése a desztinációban élők és az odalátogatók számára is.

Összegzésként elmondható, hogy a fenntartható turizmus ugyanúgy támogatja a turizmusgazdaság fejlesztését, csak a korábban tanított mennyiségi növekedés helyett inkább egy minőségi, strukturált, diverzifikált fejlődésben érdekelt. A sorok írói természetesen tisztában vannak azzal, hogy ezek a gondolatok szembe mennek a mai ortodox turizmusoktatással.

Milyen megoldási lehetőségeket lát az overtourism kezelésére?

Gondolja át az ábra alapján, hogy milyen megoldási lehetőségeket javasol az UNWTO az overtourism jelenségének a kezelésére!

