

Németh József

Turizmus és személyi biztonság

A biztonság megteremtése a komplex gondolkodás, a történeti áttekintés és az interdiszciplinaritás nélkül nem lehetséges. A turizmus és személyi biztonság tárgyalása során több területet is vizsgálni szükséges, úgymint az épületek, a legkülönbözőbb szabadidős létesítmények, a közlekedési eszközök és hálózatok biztonsága, valamint a katasztrófák által okozott helyzeteket és a bűnügyi-bűnmegelőzési teendőket.

1. Épületek és a turisták személyi biztonsága

Turisztikai vonzerőt jelent a különböző történelmi és modern építészeti attrakciók megtekintése, azonban nem szabad figyelmen kívül hagyni a turisták biztonságát, amelynek megléte növelheti, hiánya akár csökkentheti is a látogatottságot. A régi épületek, művészeti alkotások megtekintése hívószavak a turisztikai desztinációk kiválasztásában, ám ez a kulturális élmény megszerzése mellett veszélyforrás is lehet. Egy olaszországi példán keresztül könnyen megérthetjük ennek lényegét.

Olaszország az ötödik legkedveltebb utazási célpont a világon a Nemzetközi Turisztikai Szervezet jelentése szerint. A szektor jelentőségét mi sem mutatja jobban, mint hogy mintegy 2,6 millió embernek ad munkát, és 168 milliárd euró bevételt eredményez az országnak, ami a GDP 10,2%-át jelenti. A belföldi és külföldi turisták több mint fele a műemlékben gazdag városokat választja úti céljául. Elsők között szerepel Firenze, ahol a híres Uffizi Képtár mellett több mint száz templom várja a városnézőket. A Santa Croce Firenze öt leglátogatottabb temploma között van. Az 1294-ben épült ferences bazilikában találjuk többek között Michelangelo, Galileo Galieli, Niccolò Machiavelli és Gioachino Rossini sírját. 2017. október 19-én szörnyű tragédia történt a firenzei Santa Croce (Szent Kereszt)-bazilikában. Mintegy 30 méteres magasságból egy oszlopfő köve egy turistára zuhant. A helyszínre érkező mentők nem tudták megmenteni az 52 éves spanyol férfi életét.

Részlet Favero-Fürjész Judit Éva *Ha így folytatódik, nem sok minden marad az olasz műemlékekből* című írásából.

Elérhető: <https://mno.hu/grund/ha-igy-folytatodik-nem-sok-minden-marad-az-olasz-muemlekekbol-2424966> (A letöltés ideje: 2018. 07. 14.)

A rendszeres karbantartás ellenére is bekövetkezett a tragédia, ami ráirányította a hatóságok figyelmét a régi műemlékek folyamatos, terv szerinti karbantartására, felújítására. Az állami források mellett magán-, továbbá külföldi finanszírozási megoldások is segítik a történelmi helyek gondozását, amelyek az olaszországi turizmus egyik talán legmeghatározóbb hívószavai, de ez igaz valamennyi ország vonatkozásában is, ahol hasonló korú

és állagú építmények várják az érdeklődőket. A spanyol turista tragikus balesete nemcsak az olasz hatóságok számára üzenetértékű, komolyan kell venni az idő múlása, a környezeti és az ember által okozott hatások következményeinek kezelését.

1.1. Építészet és bűnmegelőzés

A turizmusbiztonság és az építészet kapcsolatának vizsgálatakor nem mehetünk el az építészeti eszközökkel történő bűnmegelőzés mellett. A városok és városias területek rohamos növekedése számos kihívással szembesíti a városok lakóit, az odalátogatókat és a döntéshozókat. Több szakirodalom is foglalkozik a témával, amelyek olyan építészeti, tervezési megoldásokat tartalmaznak, amelyek biztonságosabbá, átláthatóvá teszik a turisták által is látogatott teret, városi környezetet.

Az építészeti bűnmegelőzés négy alapelvének:

- a természetes felügyelet;
- a jogosultság ellenőrzése;
- a birtokviszony jelzése;
- a fenntartás és karbantartás

szem előtt tartásával a városi bűncselekmények száma jelentősen csökkenthető.

Ezek megvalósulását többek között olyan tervezési módszerek segítik, mint a megfelelő világítás, a zegzugos terek elkerülése vagy a minél szélesebb tájékoztatás, például térképek és különböző információk, jelzések elhelyezése a közlekedők által jól látható tereken. Kara László építész a *Bűnmegelőzés építészeti eszközökkel* című, 2017-ben megjelent könyvében rendkívül színesen, számos fotóval illusztrálva az alábbi témákat érintve mutatja be a fenti elveket (KARA 2017).

- Az építészeti bűnmegelőzés története
- Az építészeti bűnmegelőzés alapelvei
- Alapvető módszerek a tervezésben és fenntartásban
- A fejlődő építészeti bűnmegelőzés
- Ajánlások különféle épülettípusokra
- Ajánlások közterületekre

Számos kutatás bizonyítja, hogy az építészeti eszközökkel történő bűnmegelőzés, utcák, terek, városnegyedek rehabilitációja visszaveti, több esetben meg is szünteti a bűnözést. Az így látogathatóvá, élhetővé váló lélettér, megszépült környezet visszacsalogatja, vagy az új látóivalók, kulturális és egyéb szolgáltatások megjelenése esetén jelentős vonzó hatással van a turisztikai keresletre.

1.2. A létesítmények turizmusbiztonsága

A turisztikai célterületeken több olyan létesítmény is található, amelyek működtetése nagyban hozzájárul a turisták utazási döntéséhez, turisztikai magatartásához (wellness és élményfürdők, kalandparkok, bungee jumping, vidámparkok stb.). Ezek a létesítmények,

amelyek a szórakozáshoz, az élmények megszerzéséhez kapcsolódhatnak, jelentős vonzerővel rendelkeznek, azonban kellő körültekintés nélkül, a műszaki-biztonsági rendszabályok részleges elhagyása vagy be nem tartása esetén számtalan veszélyforrást is jelenthetnek a kikapcsolódni, szórakozni vágyó turistáknak.

A létesítmények műszaki-biztonsági rendszerének üzemeltetése sohasem öncélú feladat. A biztonsági stratégia megfogalmazásának támogatnia kell a gazdasági célok megvalósítását, miközben a szükséges biztonsági kockázatokra megfelelő válaszokat kell adnia.

Kilazult csavarok

A Mindbender Kanada egyik legizgalmasabb hullámvasútja volt. Egészen addig, míg 1986. június 14-én, a sárga hullámvasút negyedik kocsija kisiklott, mielőtt megkezdhetné volna a harmadik, és egyben utolsó hurkot, amelyen azonban nem tudott átlendülni. Visszacúszott, erősen kilengett, és a betonoszlopnak ütközött. Az utasok ölében lévő tartórúd fölengedett, és négy ember 7,6 méter magasból a földre esett. Hárman meghaltak, a negyedik utas pedig életveszélyesen megsérült. 19 embert kisebb sérülésekkel kezeltek a Misericordia Közkórházban. A nyomozás során megállapították, hogy a bal kerék csavarja meglazult, és ez okozta a balesetet.

Mielőtt 1987 januárjában a Mindbender újra megnyitott, a vonatokat átalakították. A régi négykocsis szerelvényekből háromkocsisakat csináltak – így tizenhat ember helyett csak tizenkettő fért el, és visszagurulás-gátló berendezéseket szereltek beléjük. Ezenkívül váll- és fejtámlákat is felszereltek.

A kigyulladt szellemkastély

2004-ben egy New Jersey-i vidámparkban gyulladt ki a szellemkastély. A tüzet az egyik ott dolgozó gyújtotta, mert azt gondolta, hogy így mindenki megijed. Azzal viszont nem számolt, hogy egy pillanat alatt továbbterjed a tűz, és az egész épület leég. Nyolcan bennrekedtek, és halálra égtek. A szellemkastélyt csak ideiglenesen állították fel a vidámparkban, éppen ezért nem vonatkozott rá tűzvédelmi előírás sem.

Részlet Pintér Adrienn *Elszakadt kábelek, kilazult csavarok – a legszörnyűbb vidámparki balesetek* című írásából

Elérhető: www.origo.hu/nagyvilag/20180112-legszornyubb-vidampark-balesetek.html

(A letöltés ideje: 2018. 08. 10.)

A fenti létesítmények előírás szerinti műszaki-biztonsági feltételeknek való megfelelése esetén elkerülhetők lettek volna a tragikus balesetek. A turisták által látogatott, népszerű turisztikai attrakciók műszaki előírásoknak való megfelelése, folyamatos karbantartásuk, a hatóságok általi rendszeres ellenőrzés szavatolhatja a biztonságos működésüket.

2. Közlekedésbiztonság

A közlekedés mint a nemzetgazdaság egyik ága a személyek és a termékek szállításával foglalkozik, egyúttal az idegenforgalom fejlődésének is meghatározó tényezője. A kiépült közlekedés a maga szervezetével, hálózatával, eszközeivel elsősorban a gazdasági kapcsolatok lebonyolítója. Kapcsolatot teremt azonban az emberek, a nemzetek és a kontinensek között is, így a közlekedés az idegenforgalom legfontosabb struktúraeleme (BODNÁR 2005). A közlekedés gazdasági kérdéseivel, így a turizmusra ható tényezőkkel részletesen foglalkozik művében Jászberényi Melinda és Pálfalvi József (JÁSZBERÉNYI–PÁLFALVI 2006).

A közlekedésbiztonság a közbiztonság része, így nem hagyható figyelmen kívül egy adott ország, egy turisztikai desztináció közlekedésbiztonságának helyzete. A hazánkba látogató külföldiek, azon belül a turisták célterületet választó döntéseiben szerepet játszhat a közlekedési infrastruktúra, a közlekedési morál helyzete, a balesetek számának alakulása. Ugyanis a közlekedésben a mindenki számára értékelhető viszonyok sokkal jobban befolyásolják a szubjektív biztonságérzetet, mint a többséget igen távolról érintő bűncselekmények vagy más jogsértések (MAJOR et al. 2014).

A 21. század rohamos technikai fejlődése, az információátvitel sebességének radikális növekedése, a kommunikáció és az informatika színvonalának emelkedése számos megoldandó feladatot jelent a közlekedésbiztonsággal foglalkozó szakemberek számára is. A közlekedés szerepe a gazdaság és társadalom fejlődésével párhuzamosan folyamatosan változik. Az egyre tökéletesedő, nagyobb teljesítményekre képes, bonyolult technikai háttér jelentős közlekedésbiztonsági kihívásokat eredményez. A közlekedés valójában konfliktusok sorozata, amelyeket le kell küzdeni.

A közlekedésbiztonsággal foglalkozó tudományterületeken már több évtizede elismert és sokszorosan bizonyított tény, hogy sokkal célszerűbb, könnyebb, olcsóbb a környezetet az emberi beállítódáshoz igazítani, az emberek többségének jellemző tulajdonságaihoz illeszteni, mint mindenáron arra törekedni, hogy az ember alkalmazkodjon a környezet igényeihez (például tájékozódást segítő útburkolati jelek, veszélyes kereszteződéseket felváltó körforgalmak).

A közlekedési balesetek okozta emberi tragédiák, illetve a balesetek következményeként tapasztalható egészségügyi és gazdasági hatások sok esetben visszafordíthatatlanok. A közlekedési balesetek kimenetének visszafordíthatatlansága miatt nem lehet kizárólag az emberi tényezőre hagyatkozni a megelőzés tekintetében. A várost tervezők, közlekedésmérnökök feladata egy olyan biztonságos környezet kialakítása, amely önkéntes normakövetésre veszi rá az embert. A közlekedésbiztonságnak azonban nem csak közúti, vasúti területei vannak, nem szabad figyelmen kívül hagynunk a légi közlekedést sem, amely volumenében jelentős szerepet kap a turisták helyváltoztatásában, a turisztikai desztinációk elérésében. A közlekedés egyes területei biztonságának helyzete adja együttesen azt a képet, hogy milyen egy adott ország vagy turisztikai célterület közlekedésbiztonsága.

Magyarország külföldiek által leginkább látogatott turisztikai célterületeinek közbiztonsági helyzete, illetve annak egyik eleme, a közlekedésbiztonság alakulása nagymértékben befolyásolhatja a turizmus alakulását. Ezért is fontos a közbiztonság megteremtése és a fenntartásában érdekelt szervezetek és szereplők közötti hatékony együttműködés, amelyhez jó teret ad az idegenforgalmi szezonhoz kapcsolódó, rendőrség által koordinált, összehangolt tevékenység.

2.1. Biztonságban az utakon

A rendőrség szempontjából a turisztikai idény minden év június 1-jétől augusztus 31-éig, a fővárosban szeptember 30-áig tart Magyarországon. A turisztikailag frekvenciált helyeken fontos a fokozott rendőri jelenlét biztosítása, a közúti közlekedésbiztonság fenntartása, a közlekedési szabályokat megszegők, illetve az ittas járművezetők hatékony kiszűrése a megnövekedett forgalom folyamatosságának elősegítése és a torlódások elkerülése érdekében.

A külföldiekkel való kommunikáció elősegítése érdekében külföldi rendőrök is érkeznek hazánkba a külföldi turisták által leginkább látogatott helyekre. A jelentkező regionális feladatok koordinálása érdekében a turisztikai idényben működik a Balatoni Közbiztonsági Koordinációs Bizottság és a Tisza-tavi Régiós Közbiztonsági Koordinációs Bizottság.

Az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság minden évben speciális szóróanyagokkal készül a nyárra, a turisták tájékoztatására. *Autópálya kisokos* címmel egy olyan szóróanyag készült, amely az autópályákon közlekedők részére foglalja össze a legfontosabb tudnivalókat, különös tekintettel a nyári időszakra. A kiadvány tartalmazza az autópályára érvényes sebességhatárokat és főbb közlekedési szabályokat, hasznos tanácsokat ad az ott történő közlekedésre, felhívja a figyelmet az úgynevezett trükkös lopások veszélyeire, a nyári (kánikulai) közlekedés sajátosságaira, továbbá műszaki hiba esetére is útmutatással szolgál a segélykérő telefonszámok ismertetése mellett. A magyar mellett angol, német nyelven is elérhető, és mobilapplikációként is megjelenik. A szóróanyagot egyrészt a nyári főszezon ideje alatt az autópálya-alosztályok munkatársai osztják szét az autósok között, de a kiadvány a gyorsforgalmi utakkal érintett határátkelőhelyeken, továbbá az autópályák melletti benzinkutaknál és pihenőhelyeknél is elérhető.

A tartós melegben a közlekedés résztvevői között is jelentősen megnő a rosszgullétek száma, a hőség gyengíti a szellemi erőlkifejtést, egyeseknél tompaságot, közönyösséget, másoknál pedig fokozódó ingerlékenységet válthat ki. A közlekedők körében ilyenkor fokozottan jellemző a koncentráció hiánya, amely a megnövekedett reakcióidőben is jelentkezik. A reflexek tompulnak, a mozdulatok kapkodóvá válnak, ezáltal a hibalehetőségek száma is megnő. A nyári hőségben a gyalogosokra, kerékpárosokra is jellemző a figyelmetlen, bágyadt közlekedés, kevésbé néznek körül, mielőtt lelépnek az úttestre. A korábbi évek statisztikai adatai azt mutatják, hogy a nyári hónapokban (július–augusztusban) megnő a gyerekbalesetek, azon belül is a kerékpáros gyermekbalesetek, illetve ezen balesetek következtében meghalt gyermekek száma.

Hasznos tanácsok a kánikulai időszakban közlekedőknek:

- Vezessenek óvatosabban a hőségben, mert ilyenkor a koncentrációs képesség csökken, a közlekedés résztvevői is figyelmetlenebbé, türelmetlenebbé válnak.
- Aki nehezen viseli a meleget, kánikulában lehetőleg ne vezessen!
- Kipihenten kell vezetni, és elegendő mennyiségű folyadékot kell fogyasztani.
- A napon álló gépkocsit indulás előtt szellőztessék ki, menet közben használjanak légkondicionálót, vagy gondoskodjanak a levegőcseréről, a friss levegő utánpótlásáról!
- Műszaki hiba esetén húzódjanak a leállósávba, helyezték ki az elakadásjelző háromszöget, a mentés megérkezéséig tartózkodjanak a szalagkorláton kívül, használjanak láthatósági mellényt!

A balesetek megelőzése érdekében a legjobb prevenció minden esetben a közlekedési szabályok megtartása, azonban a már említettek alapján a megváltozott időjárási viszonyokhoz való alkalmazkodás is kiemelten fontos! Legyenek türelmesek, vezessenek kissé lassabban, tartsanak nagyobb követési távolságot!

Részlet az ORFK Kommunikációs Szolgálat *Biztonságban a vízben és az utakon* című cikkéből
Elérhető: www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/baleset-megelozes/aktualis/biztonsagban-a-vizben-es-az-utakon (A letöltés ideje: 2018. 08. 10.)

3. Bűnügyi-bűnmegelőzési helyzet

Az előzőekben már több esetben is szóba került a bűnügyi terület, azonban a magyarországi helyzet bemutatásával egy kis kitérőt teszünk.¹ Az elmúlt években jelentősen visszaesett a bűncselekmények száma, ami egy jogszabályi környezetváltozásnak és komplex intézkedéssorozatnak köszönhető. Az 1. táblázatban lévő adatokat látva megfigyelhető, hogy közel felére esett vissza a regisztrált bűncselekmények száma. Ezen jelenség közbiztonsági helyzetre gyakorolt hatása is pozitívan hatott mind a belföldi turizmusra, mind pedig a külföldiek Magyarországra tervezett utazásaira.

1. táblázat

Regisztrált bűncselekmények száma Magyarországon, db (2010–2017)

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
447 186	451 371	472 225	377 829	329 575	280 113	290 779	226 452

Forrás: a KSH adatai alapján a szerző szerkesztése

2010-től az országos rendőrfőkapitány utasításban szabályozta a turisztikai idény rendőri feladatainak végrehajtását, amely tevékenység több turisztikai desztináció vonatkozásában a közbiztonsági koordinációs bizottságok irányításával történik. A turisztikai idény rendőri feladataiban nagy hangsúlyt kap a bűnmegelőzés. A bűnmegelőzési ismeretek átadása, tájékoztatók, információk biztosítása különböző csatornákon nagymértékben segíti a turizmust érintő bűnözés visszaszorítását.

A turisták sérelmére elkövetett leggyakoribb bűncselekmények:

- vagyon elleni bűncselekmények:
 - alkalmi lopás,
 - dolog elleni erőszakkal elkövetett lopás,
 - zseblopás,
 - gépkocsifeltörés,
 - gépkocsilopás,
 - információs rendszer felhasználásával elkövetett csalás,
 - csalás,
- erőszakos vagyon elleni bűncselekmények:
 - kifosztás.

A turisztikai főszezonban, aki teheti, szabadságra megy, üdülőhelyre utazik. Azonban egyesek mások gondtalan nyaralását, pihenését kihasználva törvénytörtő cselekményeket követnek el. Ne feledjük, a betörők és a tolvajok sohasem mennek szabadságra! A mondás, miszerint az „alkalom szüli a tolvajt”, igaz, de az alkalmat ne teremtsük meg!

¹ Részletesebben lásd jelen kiadvány 12. és 13. fejezetében.

Jó tanácsok, javaslatok a turisták biztonságának növelése érdekében

- Ne adjon pénzt a koldulóknak, kéregetőknek, a pénztárcáját ne vegye elő közterületen ilyen célból!
- Hordja jól láthatóan – saját maga számára, lehetőleg elől – a táskáját, az értéket belső zsebbe helyezze!
- Tartsa szem előtt az értéket vendéglátóhelyen, strandon!
- Értéket ne hagyja őrizetlenül!
- Ne hagyjon látható helyen értéket a gépkocsijában!
- Zárja le a járművet, győződjön meg, hogy valóban bezárta-e a gépkocsit!
- Strandra, élményfürdőbe ne vigyen nagyobb értéket, ha mégis szükséges, tárolja azokat kulccsal zárható szekrényben!
- Fogasztás előtt győződjön meg a vendéglátóhelyeken kiírt árákról!
- Sötétedés után – különösen egyedül – kerülje a nagyobb városok rossz hírű negyedeit!

A fenti javaslatok betartása nagyban hozzájárulhat ahhoz, hogy a turisták ne váljanak áldozatokká. Azonban ha mégis bekövetkezik a nem várt esemény, haladéktalanul értesítsük a hatóságokat! Ne féljünk rendőrt hívni!

4. Katasztrófák

A katasztrófaveszély, a katasztrófák hatása és következményei hatással vannak a turisták döntésére, a turizmus alakulására. A katasztrófák különbözően hatnak, egyfelől vonzzák (katasztrófaturizmus), másfelől eltérítik, harmadsorban direkt módon érintik a turisztikai desztinációkat felkereső turistákat.

A továbbiakban áttekintjük a katasztrófákkal kapcsolatos fontosabb információkat, valamint egy-két esettel is megismerkedhetünk.

A katasztrófák megelőzése és az ellenük való védekezés Magyarországon nemzeti ügy, a védekezés egységes irányítása állami feladat. A rendszer kialakításáért és működtetéséért az állam felelős. A katasztrófák elleni védekezést elsősorban a hivatásos katasztrófavédelmi szervek, a nem hivatásos polgári védelmi szervek és az egyéb bevonható szervek valósítják meg.

A katasztrófavédelmi törvény² megfogalmazásában a katasztrófa fogalma az alábbi:

„A veszélyhelyzet kihirdetésére alkalmas, illetve e helyzet kihirdetését el nem érő mértékű olyan állapot vagy helyzet, amely emberek életét, egészségét, anyagi értékeiket, a lakosság alapvető ellátását, a természeti környezetet, a természeti értékeket olyan módon vagy mértékben veszélyezteti, károsítja, hogy a kár megelőzése, elhárítása vagy a következmények felszámolása meghaladja az erre rendelt szervezetek előírt együttműködési rendben történő védekezési lehetőségeit, és különleges intézkedések bevezetését, valamint az önkormányzatok és az állami szervek folyamatos és szigorúan összehangolt együttműködését, illetve nemzetközi segítség igénybevételét igényli” (Kat. 3. § 5.).

² 2011. évi CXXVIII. törvény a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról.

4.1. A katasztrófák csoportosítása

A katasztrófák csoportosítására számos megközelítés létezik. Közös jellemzője ezeknek a megközelítéseknek az, hogy tartalmukban nem térnek el egymástól. Legtöbb helyen az eredetük és/vagy jellegük szerinti osztályozás érvényes. Ugyanazt a katasztrófát tehát többféle csoportba is elhelyezhetjük. A fejezetben nem részletezzük a katasztrófák csoportosítását és leírásukat, csak a főbb kategóriák és egy-egy konkrét változat, valamint esetleírás olvasható itt.

4.1.1. Természeti katasztrófák

A természeti katasztrófákkal szemben az ember kiszolgáltatott, kialakulásukat, bekövetkezésüket nem vagy csak ritkán tudja megakadályozni, tehát az emberi tevékenységtől függetlenül, a természet erőinek hatására elemi csapásként fordulnak elő. Bekövetkezésük, kialakulásuk részben előre jelezhető, például árvíz, belvíz; részben nem, például földrengés, aszály, villámcsapás.

Árvíz

Az árvíz egy folyóvíz vagy vízfolyás középvízi medrének partélét meghaladó, illetve a középvízi mederből kilépő víz. Köznapi szóhasználatban az árvíz a víz szintjének olyan mértékű emelkedése, amikor az a medréből kilép. Fontos megkülönböztetni az áradástól, amikor a vízszint ugyan megemelkedik, de a mederből nem lép ki a víz. Az árvíz nem feltétlenül jelent katasztrófhelyzetet.³



1. kép

Árvíz

Forrás: www.vizugy.hu/gallery.php?keptarid=14 (A letöltés ideje: 2018. 08. 17.)

³ Elérhető: <https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%81rv%C3%ADz> (A letöltés ideje: 2018. 08. 10.)

A Katasztrófavédelmi Főigazgatóság meghatározásában⁴ „az árvíz: a folyó vízszintje hóolvadás, jégtorlódás vagy heves esőzések miatt megemelkedik, majd kilép a medréből, és elárasztja a vidéket. Víz alá kerülhetnek lakott települések, ipari és más objektumok, termőföldek; sérülhetnek a víz-, gáz-, villamos és hírközlő berendezések; fertőzés és járványveszély alakulhat ki.”

Belvíz

A belvíz olyan állóvíz, amely nagyobb esőzések, hirtelen hóolvadás vagy a talajvíz szintjének emelkedése miatt keletkezik. Azért nem tud természetes módon elszivárogni, mert a talaj felső rétegében a talaj szabad pórusai vízzel telítődnek. Ha a belvíz hosszabb ideig van jelen, a mezőgazdaságban kárt okoz azzal, hogy a kultúrnövények gyökérzete a tartósan vizes közegben károsodik.⁵



2. kép

Belvíz

Forrás: www.hirado.hu/galeriak/belviz-pest-megyeben (A letöltés ideje: 2018. 08. 12.)

Földrengés

A geológiai katasztrófákhoz tartozó földrengés a földfelszín egy darabjának hirtelen bekövetkező és néha katasztrofális következményekkel járó mozgása. A földrengések általában a földkéregben felgyülemlett energia felszabadulásakor keletkező lökéshullámok, amelyek a keletkezési pontból, amelyet a földrengés hipocentrumának nevezünk, gömbhéjszerűen terjednek minden irányba. A hipocentrum felszínre vonatkozó merőleges vetülete az epicentrum.

⁴ Elérhető: www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=lakossag_kattipus_arviz (A letöltés ideje: 2018. 08. 10.)

⁵ Elérhető: <https://hu.wikipedia.org/wiki/Belv%C3%ADz> (A letöltés ideje: 2018. 08. 16.)

A földrengések nagyon sokféleképpen tudnak rombolni és az emberi életben kárt tenni. A földrengések hatására keletkező másodlagos hatások sokszor sokkal romlóbbak, mint maga a földrengés. A földrengés elsődleges hatása a lökéshullámok okozta rombolás, mert a házak nem tudnak ellenállni a folyamatos rázkódásnak, és összedőlnek. Másodlagos hatásnak nevezhetjük a földrengés hatására keletkező egyéb természeti jelenségeket, ezek közül is a legpusztítóbb – mint azt 2004 karácsonyán láthattuk is – a cunami, amely a tengerfenéken kipattanó rengés következtében a tengeren keletkező hullám, amely a part közelébe érve több tíz méter magasra is megnőhet.

A földrengés sokkal kevesebb emberi életet követelő természeti jelenségeket is kiválthat, például földcsuszamlásokat és hegyomlásokat. A városokban a legpusztítóbb utóhatása a földrengéseknek a gázvezetékek eltörése miatt kialakuló tűzvész. A földrengés lökéshullámainak hatására bizonyos talajtípusok elveszthetik szilárdságukat, ez az úgynevezett talajfolyósodás jelensége, amely szintén komoly károkat okozhat az épületekben.⁶



3. kép

Földrengés okozta pusztítás és turisták

Forrás: <http://m.hankookilbo.com/News/NewsRead/RelGalleryList?GrKey=206>
(A letöltés ideje: 2018. 08. 16.)

A ritkábban (30–40 évenként) előforduló eseményekről az ember hajlamos nem tudomást venni. Általában 30–40–50 évenként van olyan erejű rengés, amely már komoly anyagi károkat okoz. Kisebb rengés sok van, évente 100–150-et is regisztrálnak. Ezek közül csupán 5–10 érzékelhető a lakosság számára. Egy-egy olyan, ami kisebb károkat is okoz, 3–4 évente fordul elő. Bár hazánk csak mérsékeltlen veszélyes területnek számít, abból kell kiindulni, hogy ahol egy adott magnitúdójú földrengés már előfordult, az akármikor meg is ismétlődhet. Magyarország és a Kárpát-medence földrengés tekintetében aránylag jó helyen fekszik, mert ritkán vannak földrengések, és azok sem végeznek nagy pusztítást. Az epicentrum környékén komoly károkat okozó földrengések azonban a történelem során többször előfordultak, és a jövőben sem zárhatók ki. Magyarországon a legismertebb földrengésveszélyes területek: Komárom (1763, 1783, 1806, 1851), Mór (1810), Jászberény (1868), Kecskemét (1908, 1911), Eger (1925), Dunaharaszti (1956) és Berhida (1985) (KP Sales House é. n.).

⁶ Elérhető: <https://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%B6ldreng%C3%A9s> (A letöltés ideje: 2018. 08. 16.)

Aszály

Az aszály nagy hőséggel párosuló, hosszan tartó csapadékhiány. Közvetlenül elsősorban a mezőgazdaságot sújtja, de a gazdaság minden más területén is érezteti hatását. Magyarország területének körülbelül 90%-a aszályal veszélyeztetett. Aszálymentesnek csupán az ország nyugati, délnyugati része tekinthető. A legsúlyosabb aszályok természeti adottságainknak és földrajzi elhelyezkedésünknek megfelelően az Alföldön, főleg annak középső részén alakulnak ki.

Az aszály a meteorológiai elemekhez hasonlóan véletlenszerű jelenség, földrajzi kiterjedését és súlyosságát nehéz előre jelezni. Az aszály alapvető oka az, hogy huzamos időn keresztül nem hullik elegendő csapadék. A szárazságot a globális légáramlás sajátosságai vagy emberi beavatkozások is okozhatják. A gátak és az öntözőrendszerek megzavarhatják a folyók és tavak vizeinek természetes körforgását, és előfordulhat, hogy nem jut elég pára a levegőbe ahhoz, hogy kialakuljanak az esőfelhők. A szárazságot erősítő további tényezők: a magas hőmérséklet, az alacsony páratartalom és az erős szél. Aszály idején a növényzet kipusztul, nem lehet aratni, és ez súlyosan érinti a környék állatvilágát és az embereket is. Mire végül mégis megjön az eső, addigra a talajt az ásványi sók már esetleg tönkretették, illetve kellő tápanyag hiányában a termés nagyon gyenge lesz. A talaj eróziója is hosszan tartó problémákat okozhat, ezért fontos, hogy az aszályos vidékeken jó öntözőrendszerek épüljenek. A súlyos aszály súlyos éhínséget okozhat, és ezek, sőt milliók életét olthatja ki. Aszály idején megnő a homokviharok és az erdőtüzek veszélye is.⁷

2018 augusztusában nagy aszály sújtotta Európát. A Duna szintje Magyarországon extrém módon alacsony lett. A hajók a folyó több szakaszán már nem tudtak közlekedni. A Duna budapesti szakaszán, a Gellért-hegy lábánál lévő Ínség-szikla is kilátszott a vízből, ami ritkán fordul csak elő, nagyobb szárazság idején.

4.1.2. Civilizációs katasztrófák

A civilizációs katasztrófák alapvető jellemzője, hogy emberi tevékenységgel függenek össze, és helytelen emberi beavatkozás, mulasztás, szándékosság vagy technikai hibák hatására következnek be, például üzemzavar, közúti baleset, veszélyes anyag kiszabadulása. Ebbe a kategóriába sorolható a társadalmi katasztrófák legnagyobbika, a háború is. Természetszerűleg ezen események is hatással vannak direkt vagy indirekt módon a turizmusra, illetve a turistákra.

A légi közlekedésben a pilótákon kívül rendkívül felelősségteljes munkát végeznek a légiirányítók, akik nélkül nincs biztonság a levegőben. Szolgáltatuk nem kellő létszámban történő ellátása vagy figyelmük kihagyása, precizitásuk elmaradása esetén könnyen légi katasztrófa, tragédia következhet be.

⁷ Elérhető: www.katasztrofavedelem.hu/index2.php?pageid=lakossag_kattipus_aszaly (A letöltés ideje: 2018. 08. 14.)

A légiirányítók miatt zuhant le Svájcban egy repülő

Elismerte felelősségét a svájci Skyguide nevű légiirányító cég a 2002-ben Németország déli része felett, a Boden-tó közelében bekövetkezett légi katasztróféért, amikor egy baskír utasszállító és egy teherszállító repülőgép ütközött össze. A balesetben összesen 71 ember vesztette életét, közöttük 52 orosz iskolás gyermek, többségük az exszovjet Baskíria vagyos elitjének hozzátartozója.

A cég azután ismerte el a felelősségét és kért bocsánatot az áldozatok hozzátartozóitól, hogy egy német vizsgálat megállapította: a gépek pilótáinak mindössze 43 másodperce maradt, hogy cselekedjenek, mivel csak egy légiirányító volt szolgálatban. „A Skyguide teljes mértékben vállalja a felelősséget hibáiért, és bocsánatot kér a 71 áldozat hozzátartozójától” – áll a svájci kormány többségi tulajdonában lévő nonprofit cég közleményében. Maga a svájci elnök, Joseph Deiss is bocsánatot kért orosz kollégájától, Vlagyimir Putyintól.

A szörnyű balesethez a vizsgálatok szerint technikai és személyzeti problémák közösen vezettek – állapították meg a német vizsgálók. A baleset idején, 2002. július 1-jén, ugyanis csak egy légiirányító, a dán Peter Nielsen volt szolgálatban, akit ráadásul nem tájékoztattak munkatársai arról, hogy az ütközésselhárító rendszer nem működött megfelelően, mivel karbantartás alatt volt. A légiirányító sülyledésre utasította az orosz gép pilótáját, jöllehet a gép saját ütközésselhárító rendszere emelkedést javasolt a DHL szállítógépének közelsége miatt. A pilóta ennek ellenére követte a légiirányító utasítását, és ráereszkedett a szintén sülyledő szállítógépre. A német vizsgálat szerint a baleset olyan hibák és rossz döntések együttes fellépése miatt történt, amelyek egyenként „csak kismértékben veszélyeztetnék a légi közlekedés biztonságát”.

A Skyguide, állítása szerint, levonta a konzekvenciákat, és igyekszik teljesíteni a német jelentésben megfogalmazott javaslatokat. Egyes kritikusok szerint azonban a céget nem lehet megújítani a cégvezetés megújítása nélkül – írja a BBC. A cég bocsánatkérése sem biztos, hogy elég azoknak a családoknak, amelyek gyermekeiket veszítették el, sokan még most is kártérítésre várnak. Volt azonban, aki nem várt, és személyesen állt bosszút hozzátartóiért – a szerencsétlen légiirányítón. A zürichi rendőrség februárban, a gyilkosság után vett őrizetbe egy orosz építész, akinek felesége és lánya veszett oda a katasztrófában. Vitalij Kalojevet, aki tagadja, hogy ő késelte volna halálra Nielsent, egy svájci pszichiátrián őrzik.

Részlet A *légiirányítók miatt zuhant le Svájcban egy repülő* című írásból

Elérhető: www.origo.hu/nagyvilag/20040520elismerte.html (A letöltés ideje: 2018. 08. 15.)

A fenti esetből láthatjuk, hogy a légi közlekedésben a légiirányítói kapacitáshiány, a rossz döntések sorozata és a technikai hibák hova vezethetnek.

A 60-as években épült híd folyamatos felújítás alatt volt, ennek ellenére bekövetkezett a híd leszakadása. A tragédiát vélhetően műszaki eredetű probléma okozta, amelynek kivizsgálása hosszú ideig eltarthat, nem beszélve a híd újjáépítéséről. A katasztrófa következtében kialakult közlekedési helyzet jelentősen befolyásolhatja a turisztikai desztináció látogatottságát, ami az olasz nemzetgazdaságra is kihatással lehet.

Genovai hídromlás

Robert Ferrazza, Liguria tartomány közmunkaügyi tanácsosa vezeti azt a vizsgálóbizottságot, amelyet az olasz infrastrukturális és közlekedési tárca állított fel, hogy kiderítse, mi okozhatta a genovai Morandi híd hét elejei katasztrófáját. A bizottság tagjai vasárnap végezték az első helyszínelést a híd roncsainál. A vizsgálat első eredményei szerint a Morandi híd összeomlását vagy egy feszítőkábel elszakadása, vagy a szerkezet egy betontalpának meglazulása, esetleg elmozdulása okozhatta. Ezt a gyanút megerősíteni látszik, hogy olasz sajtóinformációk szerint a közeli biztonsági kamerák is a híd tartókábeleinek elszakadását rögzítették. Ferrazza szerint a híd először elfordult, meghajlott, és csak ezután omlott le. Hozzátette, véleménye szerint a híd kilencedik pillére feletti ferdekábel szakadhatott el, ami először a hídtest, majd ugyanezen pillér omlását okozta.

A szakértők szerint az esetleges szakadást az 51 éves híd elavultsága, az időjárás okozta szennyeződés – például a tenger közelsége miatti sólerakódás –, valamint az utóbbi években megnövekedett járműforgalom együttesen okozhatta.

Részlet a *Genovai hídromlás: kiderült, miért omlott össze az autópályahíd* című írásból
Elérhető: www.nlcfe.hu/ezvan/20180820/genovai-hidromlas-kiderult-miert-omlott-ossze-az-autopalyahid/ (A letöltés ideje: 2018. 08. 21.)

5. Katasztrófaturizmus

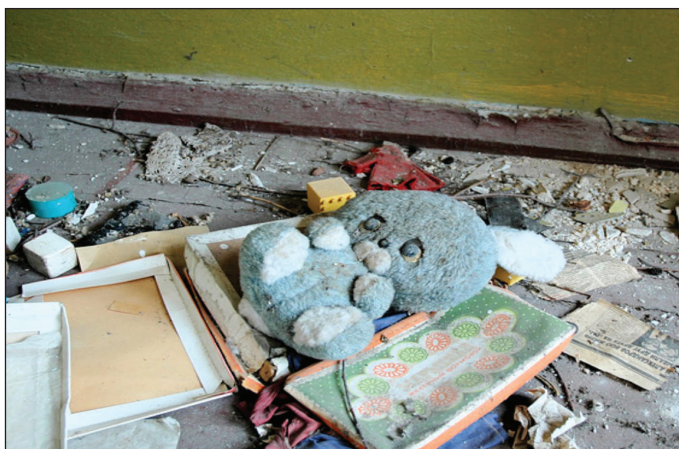
A katasztrófaturizmus azért alakul ki, mert a meglátogatni kívánt helyen valamilyen szerencsétlenség vagy katasztrófa történt.

A kifejezéssel talán már találkoztunk, de valószínűleg a legtöbben még sosem próbálták ki. A katasztrófaturizmus lényege, hogy a túrázások, városlátogatások, strandolás helyett olyan helyszínekre látogatnak el az emberek, ahol korábban valamilyen természeti vagy civilizációs katasztrófa történt. Nem új keletű a turizmus ezen változata, hiszen a történelem során számtalan olyan esemény volt, amely arra készítette az embereket, hogy a katasztrófa helyszínére utazzanak.

5.1. Csernobil

Mindenki hallott már az Ukrajnában történt atomreaktor-robbanásról és annak szörnyű következményeiről. A tragédia egyik áldozata Pripjaty városa volt, amelyet teljesen evakuálni kellett a robbanás után. A családoknak arra sem volt idejük, hogy holmijukat összecsomagolják, mindössze csak a személyes, fontos tárgyaikat vihették magukkal. A térség azóta is kihaltan áll, hosszú távú életvitelre nincs lehetőség.

Az ukrán állam lehetőséget lát egy turisztikai vállalkozás kivirágzásában, így támogatja az utazási irodákat, amelyek különböző túrákat – egyénileg és csoportosan – hirdetnek meg egy csernobili borzongásra. Ám a helyiek a bevétel ellenére sem nagyon díjazták ezt az ötletet, hiszen a több mint két évtizede történt katasztrófa emléke még bennük él. A területre csak 18 éven felüliek léphetnek be. Az embereket nagyon vonzza ez a település, kíváncsiak a város maradványaira és állapotára (Femcafé 2013).



4. kép

A csernobili atomkatasztrófa elhagyott helyszínein ma idegenvezetést is tartanak a katasztrófaturistáknak

Forrás: ÁRBÓCZ 2011

5.2. Kalandturizmus

A kalandturizmus piaca évente 65%-kal növekszik. Ha pedig van kereslet, megjelennek a szolgáltatók is. Többségük nem a háborút emeli ki mint tevékenységi körének fókuszát, inkább a kalandot, az ismeretlen tájak felfedezését. Elnevezéseikben is ezt hangsúlyozzák: Wild Frontiers [vad határok] vagy Untamed Borders [szelídítetlen határok] Utazási Iroda. Utóbbi igazgatója, James Willcox úgy nyilatkozott, hogy hibás őket „extrém” utazásokat szervező cégnek titulálni, mivel mindössze olyan helyekre utaztatnak, ahová nehéz egyedül menni. E nehézség oka néha a tényleges vagy a szubjektív biztonsági kockázat, de ugyanúgy oka lehet a bonyolult engedélyeztetés és a célpont megközelíthetatlensége is. A cégvezető szerint meg akarják mutatni az embereknek, hogy ezek az országok sokszínűek, és nem lehet őket általánosításokkal elintézni. „Valóban viszünk embereket konfliktusok miatt erőteljes és felkavaró élményt adó helyekre, de ez csak része az utazásnak.” A kuncsaftjaikról szólva az igazgató leírta, hogy eddig negyven országból érkeztek. A legnépszerűbb célok: India, Pakisztán, Afganisztán és Oroszország. Ezeken a helyeken valóban nagyobb a kockázat, mint egy átlagos nyaraláson, ugyanakkor a célországokban a legnagyobb veszélyt az orvosi segítség hiánya jelenti. De nem történt eddig semmi tragikus az útjaikon. Elmondása szerint kliensei között mindenféle korú és társadalmi csoportból származó ember előfordul, és „valóban rendelkeznek némi elkölthető jövedelemmel”, de valójában ugyanazért utaznak, mint bárki más: hogy kiterjesszék világlátásukat, új nézőpontokból szemlélhessék a világot.⁸

⁸ Elérhető: <https://mno.hu/hetvegimagazin/egyre-nepszerubb-a-katasztrofaturizmus-1365253#> (A letöltés ideje: 2018. 08. 15.)



5. kép

Turista „adja meg magát” a Golán-fennsík felállított katonabáunak 2008-ban

Forrás: MOLNÁR 2016

Hosszasan lehetne sorolni a katasztrófaturizmus változatainak kelléktárát, azonban bátran kijelenthetjük, hogy napjainkra egyre nagyobb érdeklődést mutat a katasztrófák által sújtott területekre való eljutás lehetősége. A célterületek turisztikai kínálata képes kiszolgálni a fizetőképes, tehetős utazók változatos igényeit, így a kereslet-kínálat tovább bővül ezen a piacon.

Felhasznált irodalom

- ÁRBÓCZ Lilla (2011): *Megrázó képek! A katasztrófaturisták 10 kedvenc helye a világban*. Elérhető: https://femina.hu/utazas/megrazo_kepek_a_katasztrofaturistak_10_kedvenc_helye_a_vilagban/ (A letöltés ideje: 2020. 01. 08.)
- Az új katasztrófavédelmi szabályozás* (2012): Jegyzet és jogszabálygyűjtemény a közbiztonsági referensek felkészítéséhez. Budapest, BM OKF kiadványa.
- Biztonságos város* – kézikönyv a városi bűnmegelőzés lehetőségeiről. Belügyminisztérium, 2011. november 10.
- BÍRÓ Gyula (2011): *A közbiztonság és a közlekedésbiztonság egyes kérdései, különös tekintettel a baleset-megelőzésre*. Elérhető: www.pecshor.hu/periodika/XII/birogy.pdf (A letöltés ideje: 2018. 02. 20.)
- BODNÁR László (2005): *Az idegenforgalom hazai és nemzetközi vonatkozásai*. Budapest, Nemzeti Tankönyvkiadó.
- FAVERO-FÜRJÉSZ Judit Éva (2017): *Ha így folytatódik, nem sok minden marad az olasz műemlékekből*. Elérhető: <https://mno.hu/grund/ha-igy-folytatodik-nem-sok-minden-marad-az-olasz-muemlekekbol-2424966> (A letöltés ideje: 2020. 01. 08.)
- Femcafe (2013): *Egy meghökkentő hobbi: katasztrófaturizmus*. Elérhető: www.femcafe.hu/cikkek/utazas/egy-meghokkento-hobbi-katasztrofaturizmus (A letöltés ideje: 2020. 01. 08.)
- JÁSZBERÉNYI Melinda – PÁLFALVI József (2006): *Közlekedés a gazdaságban*. Budapest, Aula.

- KARA László (2017): *Bűnmegelőzés építészeti eszközökkel*. Elérhető: <http://mek.oszk.hu/17300/17365/17365.pdf> (A letöltés ideje: 2018. 08. 16.)
- KP Sales House (é. n.): *Földrendések Magyarországon és az épületek földrendés-biztonsága*. Elérhető: <https://kp.hu/foldrengesek-magyarorszag-on-es-az-epuletek-fodrengesbiztonsaga/> (A letöltés ideje: 2020. 01. 08.)
- MAJOR Róbert (2010): *A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira*. PhD-értekezés. Pécs, PTE ÁJK.
- MAJOR Róbert – TIHANYI Miklós – KOVÁCS Sándor – VAJDA András (2014): A nagyvárosi lakosság szubjektív biztonságérzetének javíthatósága. *Belügyi Szemle*, 62. évf. 5. sz. 98–133.
- MOLNÁR Csaba (2016): *Egyre népszerűbb a katasztrófaturizmus*. Elérhető: <https://mno.hu/hetvegi-magazin/egyre-nepszerubb-a-katasztrofaturizmus-1365253#> (A letöltés ideje: 2020. 01. 08.)
- NÉMETH József (2018): Kutatás, fejlesztés, innováció a hazai rendőrségi tudományos életben. In DOBÁK Imre – HAUZINGER Zoltán szerk.: *Szakmaiság, szerénység, szorgalom*. Ünnepi kötet a 65 éves Boda József tiszteletére. Budapest, Dialóg Campus. 481–489.
- NÉMETH József (2017): Közúti közlekedési balesetek Magyarországon 2010–2015, fókuszban a külföldiek. In KIGLICS Norbert szerk.: *II. Turizmus és biztonság nemzetközi tudományos konferencia*. Tanulmánykötet. Nagykanizsa, Pannon Egyetem Nagykanizsai Kampusz. 85–90.
- NÉMETH József (2016): A Rendőrség Tudományos Tanácsának jelene és tevékenységének jövőbeli lehetséges irányai. In *A toll sokszor erősebb, mint a kard. Rendészettudományi tanulmányok Prof. Dr. Főrizs Sándor 65. születésnapja tiszteletére*. Budapest, NKE Szolgáltató Nonprofit Kft. 166–173.
- NLCafé (2018): *Genovai hidomlás: kiderült, miért omlott össze az autópályahíd*. Elérhető: www.nlcafe.hu/ezvan/20180820/genovai-hidomlas-kiderult-miert-omlott-ossze-az-autopalyahid/ (A letöltés ideje: 2020. 01. 08.)
- ORFK Kommunikációs Szolgálat (2014): *Biztonságban a vízben és az utakon*. Elérhető: www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/baleset-megelozes/aktualis/biztonsagban-a-vizben-es-az-utakon (A letöltés ideje: 2020. 01. 08.)
- Origo (2004): *A légiirányítók miatt zuhant le Svájcban egy repülő*. Elérhető: www.origo.hu/nagyvilag/20040520elismerte.html (A letöltés ideje: 2020. 01. 08.)
- PINTÉR Adrienn (2018): *Elszakadt kábelek, kilazult csavarok – a legszörnyűbb vidámparki balesetek*. Elérhető: www.origo.hu/nagyvilag/20180112-legszornyubb-vidampark-balesetek.html (A letöltés ideje: 2020. 01. 08.)
- Travelo (2017): *Turistát ért halálos baleset a Santa Croce-bazilikában*. Elérhető: www.travelo.hu/hirek/20171019-turistat-ert-halalos-baleset-a-santa-croce-bazilikaban.html (A letöltés ideje: 2020. 01. 08.)

Felhasznált jogszabály

2011. évi CXXXVII. törvény a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról