



Bűnelkövetés a vasúton 2016–2020 között

Committing crime on railway between 2016 and 2020

Palásti Lia Dana

Eötvös Lóránd Tudományegyetem,
Állam- és Jogtudományi Kar
palastilia@gmail.com

Absztrakt

Cél: A tanulmány középpontjában a vasúton, vonatokon elkövetett bűncselekmények helyezkednek el azzal a kérdéssel, hogy hogyan hatnak rájuk a különböző épített környezeti és földrajzi tényezők, mitől függ, hogy hol, milyen gyakorisággal és milyen típusú bűncselekményt követnek el.

Módszertan: A kutatásban szereplő adatok a MÁV-START Zrt. és az Országos Rendőr-főkapitányság adatbázisaiban szerepeltek (bűncselekmény helyszíne: vasút), amelyeket a következő tényezők mentén vizsgált a szerző: bűncselekménytípusok; helyszín, település; vasútvonal, állomás; vonat; időszak; és a bűnmegelőzési eszközök hatása. A kutatás a környezeti kriminológia, a bűnözés-földrajz és a szituációs bűnmegelőzés elméletein alapszik.

Megállapítások: A vizsgált öt év alatt a vonatokon elkövetett bűncselekmények száma nőtt. A vizsgált tényezők közül a bűnelkövetőkre leginkább a vasútvonalak elhelyezkedése van hatással. Budapesten és Magyarország észak-nyugati régiójában, Győrben történik a legtöbb bűncselekmény, kiemelten az 1-es vasútvonalon. Eltérő típusú bűncselekményeket követnek el a nyugati és a keleti vasútvonalakon. A vonatok típusait tekintve a Railjet vonatokon és a személyvonatokon történik legtöbb esetben a bűnelkövetés. Mindezeket főként a februári hónapban és nyáron követik el. A vonatokon használt bűnmegelőzési eszközök, technikák egyre elterjedtebbek. A vizsgált tényezők nemcsak külön-külön hatnak a bűnelkövetőkre, hanem együttesen is.

Érték: A szerző következtetéseket vont le a vasúton elkövetett bűncselekmények és a magyarországi társadalmi, szociális és gazdasági tényezők összefüggésével kapcsolatban. Emellett hangsúlyozza a bűnmegelőzési technikák

A szerző a kéziratot magyar nyelven nyújtotta be. Benyújtás: 2024. 08. 08. Átdolgozás: 2024. 08. 19.
Elfogadás: 2024. 08. 22.

fontosságát, amelyek elősegíthetik az utasok biztonságát és a bűnelkövetések visszaszorítását a vasúti közlekedésben.

Kulcsszavak: vasúti közlekedés, vasútvonalak, környezeti kriminológia, bűnözésföldrajz

Abstract

Aim: Crimes committed on railways and trains are at the center of the study with the question of how different built environmental and geographical factors affect them, what it depends on where, with what frequency and what type of crime they commit.

Methodology: The data included in the research were taken from the databases of MÁV-START Zrt. and the National Police Headquarters (crime location: railway), which were examined according to the following factors: types of crime; location, settlement; railway line, railway station; train; period; and the effect of crime prevention tools. The research is based on the theories of environmental criminology, geography of crime and situational crime prevention.

Findings: During the 5 years under review the number of crimes committed on trains has increased. Of the factors examined the location of the railway lines has the greatest impact on criminals. Most crimes are committed in Budapest and in the north-western region of Hungary, Győr, especially on railway line 1. Different types of crimes are committed on the western and eastern railway lines. In terms of types of trains, most crimes are committed on Railjet trains and passenger trains. These are mainly committed in February and the summer. Crime prevention tools and techniques used on trains are becoming more and more common. The examined factors not only affect the offenders individually, but also collectively.

Value: I have drawn conclusions about the connection with crimes committed on railways and social, socio-economic factors in Hungary. I also emphasize the importance of crime prevention techniques that can help to improve passenger safety and the reduce crime in rail transport.

Keywords: rail transport, railway lines, environmental criminology, geography of crime

Bevezetés

A bűncselekmény bekövetkezését sok tényező befolyásolja. Van, amelyik elősegíti, és van, amelyik hátráltatja. A tanulmányban az elkövetés helyszíne alapján

a vasúti járművön mint közforgalmú közlekedési eszközön elkövetett bűncselekményeket vizsgáltam. A vasúti járművön történő bűnözés kapcsán megállapíthatjuk, hogy a földrajzi környezet, az útirány, az egyes megyék, települések, amiken keresztülhalad a szerelvény, valamint az időszak mind hatással vannak a bűnelkövetőre és az általa elkövetett bűncselekmény típusára.

De ugyanúgy befolyásoló erővel bír ezekre a bűncselekményekre az épített környezet, a vasúti jármű típusa, berendezése, a vasútállomások és a vasútvonalak kialakítása. A földrajzi környezet és az épített környezet között kapcsolat van, ami együttesen is hat a bűnözésre.

A vasúti járműveken elkövetett bűncselekményekhez a bűnmegelőzés is alkalmazkodott. A vasúti járműveken is fontos az elkövetések megelőzése és a gyors reagálás, amit különböző fejlett módszerekkel igyekszik elérni a rendőrség és a vasúti társaság.

A tanulmányban arra kerestem a választ, hogy 2016 és 2020 között hogyan változott a vonaton elkövetett bűncselekmények száma, a földrajzi tényezők és az épített környezet mennyire vannak rá hatással, és a vasúti eszközök, bűnmegelőzési technikák fejlődése hogyan befolyásolja mindezt.

Környezeti kriminológia

A bűnelkövetőket befolyásolják bizonyos tényezők, amelyek egy része abból a környezetből ered, amiben épp elkövetik a bűncselekményt. Ezek lehetnek bátorító vagy visszatartó tényezők. Fontos figyelembe venni a térbeli és időbeli eloszlást is, ugyanis az elkövetők viselkedése szituációs tényezők függvénye, nem csupán véletlenszerű. A bűncselekmények eloszlása összefügg a kriminogén környezetek eloszlásával. A bűnözés megértése mellett egyúttal bűnmegelőzési megoldásokkal is szolgál a környezeti kriminológia (Podoletz, 2019).

Ronald V. Clarke 1983-as kutatása alapján egy bűncselekmény elkövetése az egyén tudatos döntése. Azonban ezt befolyásolhatja a kockázatok felmérése, a várható jutalom és a cselekmény erkölcsi értékelése. A szerző szerint egy bűncselekmény elkövetéséhez egy bűnözésre hajlandó elkövetőre, egy elérhető célpontra és egy kínálkozó lehetőségre van szükség (Clarke, 1983). A bűncselekmény egyik jellemzője a szituáció, ami azt a helyzetet vagy alkalmat jelenti, amiben a bűncselekményt elkövették. A szituációk mint élethelyzetek ezeket a befolyásoló tényezőket jelentik. Együttesen a szituációs faktorokat hívják bűnalkalmnak. Ahogy növekszik a bűnalkalmak száma, úgy nőnek a bűnelkövetések is (Podoletz, 2019).

A bűnözés másik jellemzője a környezet, innen érkeznek a befolyásoló tényezők. A környezet összetevői:

- a) Tárgyi környezet: épített (például épület, buszmegálló) és természetes környezet (például fák, bokrok).
- b) Közösségi környezet: azok az emberek, akik az adott térben és időben jelen vannak és azok, akiknek van lehetőségük rálátni, megfigyelni (például járókelők, közvetlen szomszédok).
- c) Szituációs okok: olyan tényezők, amik a bűncselekmény elkövetése előtt hatnak, és egy nem motivált elkövetőben kialakítják vagy felerősítik az elkövetés szándékát (Podoletz, 2019).

Ronald V. Clarke (1983) és Derek B. Cornish szerint az elkövető mielőtt a bűncselekményt elkövetné számításba veszi a lehetséges előnyöket, a hasznot és a költségeket, vagyis a hátrányokat, ez a racionális döntés elmélete. Haszon lehet például a bűncselekmény elkövetésével járó anyagi vagy egyéb haszon, esetleg maga az izgalom, bármi, ami örömet okoz az elkövetőnek. Költség alatt a büntetést, a lelkiismeretfurdalást, a szégyenérzetet, a lebukás veszélyét értjük. Az elkövető mérlegeli az esélyeit, ha nagyobb a haszon, az előnyök túlsúlyban vannak a hátrányokhoz képest, akkor a bűncselekményt megvalósítja. Fordított esetben eláll a bűncselekménytől. Tehát a bűncselekmények elkövetésében lényeges tényező a cselekmény előtt történő pillanatnyi döntés. Ez függ a megszerzett információktól, a racionalitástól és hogy mennyi idő áll rendelkezésre a döntéshez (Podoletz, 2019). Emellett hatással van rá az elkövető jelenlegi helyzete, előélete, a neveltetése, a közvetlen indítékai, szándékai, a hangulatai, érzései, a bűncselekménnyel kapcsolatos erkölcsi vélekedései, képes-e kihasználni a kínáló bűnalkalmat, és hogyan értékeli az elkapás kockázatát, a várható következményeket (Clarke, 1983). Célorientált viselkedés, amiből az elkövető mindig a lehető legelőnyösebb helyzetet akarja kihozni maga számára (Podoletz, 2019).

Fontos még megemlíteni a rutintevékenység-elméletet, ami alapján a lakosság mindennapi rutinjához igazodik a bűnelkövetések időbeli és térbeli dinamikája. A bűnelkövetéshez három állandó alkotóelem térben és időben történő együttállása szükséges: egy motivált elkövető, egy megfelelő célpont és az őrző (védelem) hiánya. A mindennapi rutinok biztosítják az elkövetőknek az alkalmat a bűnözésre. A bűnözés területi és időbeli eloszlása azonban nem véletlenszerű. Elkülönülnek az időbeli mintázatok (napszakok, hónapok, évszakok), területi mintázatok (területek, települések, utcák, háztömbök) és személyi mintázatok (elkövetői és áldozati oldal) (Podoletz, 2019).

Bűnözésföldrajz

A bűnözésföldrajz a bűncselekmények és a földrajzi hely közötti összefüggéseket vizsgálja, és arra keresi a választ, hogy az elkövetők miért részesítenek előnyben bizonyos helyeket és milyen tényezők vannak hatással a bűnözés növekedésére (Mátyás, 2020).

Számos kutatás világított rá arra, hogy a települések szerkezete és a szociális környezet hatással van a bűnözés mértékére és minőségére. A település szerkezetének megismerése elősegíti a terület bűnözési helyzetének megértését. A vizsgálatok során figyelembe kell venni a szubkultúrát is, ami az adott településen jellemző (Mátyás, Bói, Frigyer, & Nyitrai, 2019).

- a) Belváros – itt történik a legtöbb bűncselekmény, például a zseblobás, fegyveres rablás, autófeltörés, testi sértés (Mátyás, 2020).
- b) Belső, városias lakóövezet – ez a terület nincs úgy felújítva, mint a belváros, a népesség szegregálódott, például autófeltörés, rablás, rongálás, graffitizés, házalásos csalás, betöréses lopás (Mátyás, 2020).
- c) Családi házas, kertvárosi övezet – a régebbi építésű területeken, ahol főleg időskorúak laknak, több a megtévesztéssel elkövetett lopás, a házalásos csalások (csatornafelújítás, áruvásárlás) és a lopások (kerti szerszámok, mezőgazdasági gépek). Az újonnan épített területeken, ahol általában fiatalok élnek, építőanyagokat, épületgépészeti berendezéseket tulajdonítanak el, a betöréses lopások alkalmával pedig kerti bútorokat, értékesebb kutyafajtákat és kerti szerszámokat (Mátyás, 2020).
- d) Lakótelepek övezete – lakónépessége a belvárosból és a környező városokból települt be, például gépkocsi-, pince- és lakásfeltörés, rablás és rongálás (graffiti, tömegközlekedési eszköz váróinak megrongálása, telefonfülke üvegének betörése) (Mátyás, 2020).
- e) Zártkert, tanyavilág, falusi jellegű övezet – például betöréses lopások, beurruló lopások, melléképület feltörések (kerti szerszámok, tűzifa, fémhulladék, termények) és az állatlopások (szárnyasok) a jellemzők. Vannak, akik ideköltözésük óta nem találtak munkát és az apró lopásokból, kisebb súlyú bűncselekményekből tartják fenn magukat (Mátyás, 2020).
- f) Szuburbanizációs övezet – a nagyváros bűnözése ide is kiterjed (Mátyás, 2020).

Amikor a bűnözést a bűnözésföldrajz szempontjából vizsgáljuk, nem elegendő csak a bűncselekmény elkövetésének helyét, idejét, típusát elemezni, ezen kívül számos olyan tényező van, ami befolyásolhatja az elkövetőt, a bűnözés mennyiségét és minőségét. Ezek lehetnek természeti vagy társadalmi tényezők

(Mátyás, 2017). Hazánkban a természeti tényezők nem számottevőek. A társadalmi tényezők közül az alábbiakat szükséges elemezni a bűnözés kapcsán: demográfiai és népességföldrajzi tényezők, a település lakosságszáma, funkciója, mérete, iskolai végzettség, oktatási intézmények jelenléte, településszerkezeti vizsgálat, a terület gazdasági adatai, közlekedésföldrajzi ismérvek és adottságok (Mátyás, 2017, 2020).

Magyarországra jellemző bűnözési mutatók

Ahhoz, hogy a kutatás eredményeiről teljesebb képet kapjunk, a magyarországi bűnözés statisztikai adatait is elemezni kell.

A regisztrált bűncselekmények száma hazánkban 2010-ben 447 186 volt, majd 2020-ban ez mindössze 162 416 lett. Ez a 2010-es adatoknak mindössze 36%-a. Egy erőteljes bűnözéscsökkenés figyelhető meg az elmúlt években hazánkban (Nagy, 2021).

A regisztrált bűncselekmények száma az egyes kategóriák alapján a következőképpen alakult 2020-ban: a vagyoni elleni bűncselekmények száma 74 053 volt; a vagyoni elleni erőszakos bűncselekmények száma 2 095; a köznyugalom elleni bűncselekmények száma 8680; a nemi élet szabadsága és a nemi erkölcs elleni bűncselekmények száma 1324; az egészséget veszélyeztető bűncselekmények száma 7238; az élet, a testi épség és az egészség elleni bűncselekmények száma 8391; a hivatalos személy elleni bűncselekmények száma 684 volt. 2020-ban a vagyoni elleni bűncselekményekből követték el a legtöbbet, a 2020. évi összes regisztrált bűncselekmény 46%-át (Nagy, 2021).

Az egyes bűncselekmény-kategóriák területi megoszlását is figyelembe kell venni, amiről 2016 és 2020 között a következőket mondhatjuk:

- a) Szándékos testi sértés bűncselekménye: legtöbb – közép-magyarországi régió, észak-alföldi régió, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye; legkevesebb – nyugat-dunántúli régió, Zala megye (Nagy, 2019; Nagy, 2021).
- b) Befejezett szándékos emberölés bűncselekménye: legtöbb – közép-magyarországi régió, Budapest, Bács-Kiskun megye; legkevesebb – közép-dunántúli régió, Békés megye (Nagy, 2019; Nagy, 2021).
- c) Garázdaság bűncselekménye: legtöbb – észak-magyarországi régió, észak-alföldi régió, Borsod-Abaúj-Zemplén megye; legkevesebb – Fejér megye, Komárom-Esztergom megye (Nagy, 2019; Nagy, 2021).
- d) Lopás bűncselekménye: legtöbb – közép- és észak-magyarországi régió, Budapest, Borsod-Abaúj-Zemplén megye; legkevesebb – Veszprém megye, Zala megye (Nagy, 2019; Nagy, 2021).

- e) Személygépkocsi-lopás bűncselekményére a lakosság szám nincs hatással; legtöbb Budapest, Pest megye, Heves megye (Nagy, 2019; Nagy, 2021).
- f) Rablás bűncselekménye: legtöbb – közép- és észak-magyarországi régió, Borsod-Abaúj-Zemplén megye; legkevesebb – Vas megye, Zala megye (Nagy, 2019; Nagy, 2021).

Egy terület bűnözési megoszlását nézve megállapítható, hogy vannak bűnkibocsátó és bűnvonzó területek. Más méretű a bűnözés a nagyvárosokban és más a falvakban, községekben (Mátyás, 2017). Egy tanulmányban megvizsgálták Magyarország 300 bűnözési szempontból legfertőzöttebb és 300 legkevesebb fertőzött települését. Azt találták, hogy a legfertőzöttebb települések vagy közkedvelt turisztikai célpontok (például a Balaton környéke), vagy határátkelőhelyek (például Hegyeshalom, Rösztke), vagy nagyvárosok, megyei jogú városok (például Debrecen, Eger, Budapest kerületei). A legkevesebb fertőzött települések Győr-Moson-Sopron, Vas és Veszprém megyében vannak, de ezek mindegyike kisebb méretű a nagyvárosoktól (Patkós & Tóth, 2012).

Vasúti közlekedés

Magyarországon a vasúti személyszállítás kizárólag közszolgáltatási szerződés keretében valósulhat meg a 2012. évi XLI. törvény értelmében. A MÁV-START Zrt. és a magyar–osztrák irányítás alatt álló GYSEV Zrt. biztosítja a belföldi helyközi személyszállítást (Vajda, 2017). A vasút 2019-ben 146,8 millió utast szállított, a közösségi vasúti helyközi személyszállítás teljesítménye utaskilométerben 7,7 milliárd volt. Az átlagos utazási távolság 52,8 km/fő volt ebben az évben (Központi Statisztikai Hivatal, 2020).

Hazánkban jelenleg közel 7500 km hosszú vasútvonal-hálózat van kiépítve, aminek a legnagyobb része az észak-alföldi régióban van (URL1). A MÁV és a GYSEV a vasútvonalakat számozással azonosította be 1-től 155-ig, emellett van még több mint 2000 megállóhely és vasútállomás. A belföldi elővárosi, távolsági személyszállítás mellett vannak nemzetközi vasútvonalak is, amik hazánkon átvezetnek (URL2).

Az elővárosi vonalon különböző vonattípusok közlekednek, mint a személyvonatok, zónázó vonatok és gyorsított személyvonatok. A távolsági vonattípusok két kategóriába sorolhatók, az alap (sebes, InterRégió, gyors és expressz) és a minőségi (InterCity, EuroCity, EuroNight, Railjet expressz) csoportba. A nemzetközi utazást segítik az olyan vonattípusok, amik más vasúttársaságok által vannak üzemeltetve, ilyen például a fent említett Railjet, amit az osztrák ÖBB (Osztrák Szövetségi Vasutak) tart fenn (URL3).

Különböző utastér típusok találhatóak az egyes vonatokon, ilyenek az 1. és 2. osztályú kocsik, az ülőhelyes kocsikban lévő termes, fülkés és többcélú teres kocsik, ezen kívül vannak hálókocsik, fekvőhelyes kocsik, étkező- és bisztró kocsik és poggyászkocsik (URL2). A vasúti személykocsik típusai alapján megkülönböztetjük a KISS, FLIRT, TALENT villamos motorvonatokat, a dízel motorvonatokat, a felújított (fecske) és sima ingavonati személykocsikat, a gyorsvonati személykocsikat (különböző ajtónyitási lehetőségekkel), távolsági és nemzetközi forgalmú személykocsikat (URL3).

A vonatokon utazó utasok, jegyvizsgálók, személyzet is sokszor célpontjaivá válnak a bűnelkövetőknek. A MÁV-START Zrt. Személyszállítási üzletszabályzatában (SZÜSZ) részletesen felsorolja azokat az eseteket, amikor ki kell zárni az utast az utazásból és rendőri intézkedést is lehet igényelni. Ilyen például az ittas állapotban botrányosan viselkedő utas, amikor a magatartásával az utastársai testi épségét vagy a berendezés épségét veszélyezteti, jogszabályba ütköző tárgy birtokol (csempészáru), vagy egyéb más bűncselekményt követ el. A MÁV-START Zrt. és a rendőrség is rögzíti ezeket a bejelentéseket és kivizsgálja őket. Az így keletkezett adatokból készült a kutatás (MÁV-START Zrt., 2010).

Bűnmegelőzés

A vonaton elkövetett bűncselekmények visszaszorítására, megelőzésére több módszert is igénybe lehet venni, úgymint a szituációs bűnmegelőzést vagy az építészeti bűnmegelőzést is. Emellett a Nemzeti Bűnmegelőzési Stratégiában olyan gyakorlatokat dolgoztak ki, amelyek elősegítik, hogy a vasúti megállók, a pályaudvarok és maguk a települések is biztonságosabbak legyenek [1744/2013. (X. 17.) Korm. határozat a Nemzeti Bűnmegelőzési Stratégiáról (2013–2023)].

A szituációs bűnmegelőzés nem az okságot keresi a bűnelkövetések mögött, hanem adott helyen és időben próbálja elkerülni az adott bűncselekményt (Borbíró, 2019). Ronald V. Clarke szerint a szituációs bűnmegelőzés a bűnalkalmak csökkentését előidéző intézkedéseket jelenti, amelyek egyes speciális bűncselekménytípusokra irányulnak. A közvetlen környezet folyamatos kontrollját, szervezését, alakítását igénylik azáltal, hogy a bűncselekmény elkövetését nehezebbé, megvalósíthatatlanná teszik, és csökkentik a bűncselekmény elkövetésével járó hasznot (Irk, 2008).

A Nemzeti Bűnmegelőzési Stratégia alapján a település elrendezése, a környezete hatással van az adott területen kialakuló bűncselekményekre. Az egyes települések közbiztonsága a helyi problémákból tevődik össze, amit helyben, helyi összefogással lehet megoldani. A településen történő bűncselekmények

okainál a mikro- és a makrokörnyezetet is meg kell vizsgálni, mert az általános gazdasági helyzet, a munkanélküliség mértéke, a lakáshelyzet és a szociális ellátottság is hatással vannak rá. Sok területen, településen csak bizonyos időszakokban növekszik meg a bűnözés (például nyáron, karácsonykor), ilyenkor a visszaszorításához is nagyobb, folyamatos intézkedés szükséges [1744/2013. (X. 17.) Korm. határozat a Nemzeti Bűnmegelőzési Stratégiáról (2013–2023)].

Emellett az áldozattá válás megelőzése is fontos. Többféle csatornán kell eljuttatni az állampolgárokhoz, hogy hogyan és milyen eszközökkel tudják elkerülni azt, hogy áldozattá váljanak (Molnár, 2020).

Az építészeti eszközökkel végzett bűnmegelőzés lényege, hogy a település épített környezetét úgy kell kialakítani, hogy a bűnalkalmak számát visszaszorítsák, a közösség biztonságérzetét megteremtsék és lakókörnyezetük iránt érzett felelősségtudatukat felerősítsék (Molnár, 2020).

A vasútállomásokon és a vonatokon is alkalmaznak bűnmegelőzési technikákat, például az áldozattá válás megelőzésére plakátokat helyeznek ki, vagy a hangosbemondó megszólítja az utasokat, hogy vigyázzanak az értékeikre (Kara, 2017). Emellett biztonsági személyzetet, rendőri, vagyonőri jelenléteket rendeltek el a vonaton dolgozó személyzet számára, és hangos figyelemfelhívások történnek a közfeladatot ellátó személyekkel szembeni bűncselekményekről (URL4). Továbbá már majdnem az összes vonaton és vasúti megállóban található vészhelyzetet bejelentő telefon, vészgomb, hangszóró, videókamera, ezen kívül a járművezetőnek is van külön mikrofonja, hangszórója, monitorja, hogy összeköttetésben legyen az utasokkal. A vasúti megállóknál is helyeztek el videókamerákat, hangszórót, utasinformatikai végberendezést (Csiszár, 2006). A jegyvizsgálók jegyellenőrző készülékére S.O.S. funkciót telepítettek, és testkamerát is viselhetnek, emellett konfliktuskezelési tréningeket is szerveznek számukra (URL5; MÁV-START Kommunikáció, 2020).

2021 márciusában a RAILPOL (Vasúti Rendőrségek Európai Szervezete) által irányított 21. Rail Action Day 24 Blue elnevezésű bűnmegelőzési akciót hajtottak végre a vonatokon, amiben Magyarország is részt vett. Ennek keretében 24 órán keresztül fokozott rendőri intézkedések voltak a személyvonatokon az utasok és a jegyvizsgálók elleni támadások kiszűrésére, és a vasúti határátkelőhelyeknél a vasúti fém vezetékek ellopása és a kábítószerrel kapcsolatos bűncselekmények visszaszorítása érdekében (URL6).

A kutatási módszerről

A vonaton elkövetett bűncselekmények nagy részét a közvetlen környezetből adódó kedvező hatás miatt létrejött potenciális bűnalkalmak kihasználásával

követik el az elkövetők. Ehhez fontos volt tisztázni a kriminológiai elméleteket, módszereket, a települések szerkezetét, a bűnözésre ható tényezőket. A vasúti közlekedéssel kapcsolatban elengedhetetlen, hogy képet kapjunk a jelenlegi vasúthálózatról, vonattípusokról, és az elkövetőket hátráltató bűnmegelőzési berendezésekről. Ezek az információk képezték az alapját a kutatásban a statisztikai adatok elemzésének.

Az adatokat a MÁV-START Zrt. Biztonsági Igazgatóság Személy- és vagyoni védelem munkatársai és az Országos Rendőr-Főkapitányság Bűnügyi Főigazgatóság Bűnügyi Elemző-Értékelő Főosztálya szolgáltatták. A szükséges adatokhoz közérdekű adatkérésen keresztül jutottam hozzá.

Ezek a statisztikai adatok a következő témakörök alapján voltak elemezve:

- bűncselekménytípusok;
- helyszín, települések;
- vasútvonalak, állomások;
- vonatok;
- időszak.

A MÁV-START Zrt. Biztonsági Igazgatóság Személy- és vagyoni védelem munkatársaitól kapott adatok a MÁV saját adatrögzítő rendszeréből valók. Tartalmazzák a bűncselekmény, panaszészlelés időpontját, a vasútvonal sorszámát, a vonatok számát, az esemény helyszínét, a cselekmény leírását. A rögzítés gyakran attól függ, hogy az utas tesz-e bejelentést, panaszt, vagy sem, így nagy mértékű lehet a látencia.

Az Országos Rendőr-Főkapitányságtól kért adatok a rendőri eljárásban regisztrált vasúti jármű helyszínen elkövetett bűncselekmények, elkövetők és elkövetések számát tartalmazták, az Egységes Nyomozóhatósági és Ügyészségi Bűnügyi Statisztika (ENyÜBS) 2016–2020. évi adatai alapján.

Kutatási eredmények

1. Bűncselekménytípusok

Az 1. számú táblázat azt mutatja, hogy 2016-tól 2020-ig milyen bűncselekmény-kategóriák fordultak elő a vonatokon és ezeknek hogyan alakult a számuk.

1. számú táblázat

A bűncselekmények megoszlása 2016–2020 között

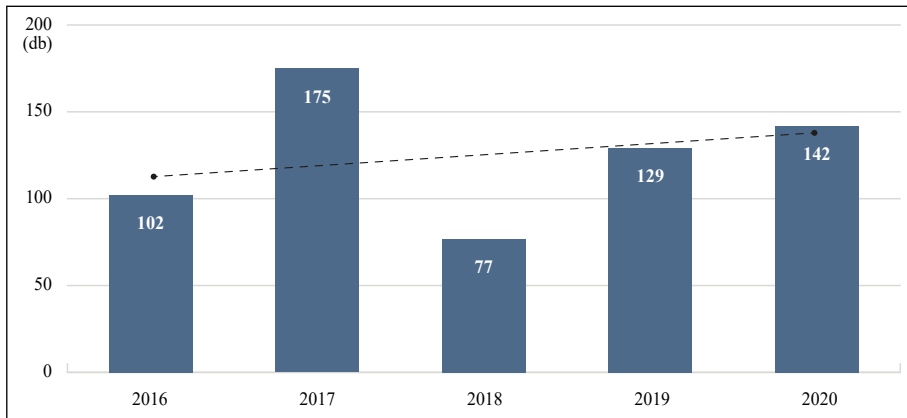
Bűncselekmény típusa	Bűncselekmények száma (db) 2016 és 2020 között					Összesen
	2016 év	2017 év	2018 év	2019 év	2020 év	
Lopás	91	106	61	106	115	479
Rablás	5	7	6	1	3	22
Testi sértés	1	0	1	5	5	12
Kábítószer-birtoklás	1	3	6	0	4	14
Garázdaság	0	24	1	8	2	35
Közfeladatot ellátó személy elleni erőszak	0	26	0	4	3	33
Szemérsérsítés	4	5	0	5	5	19
Közveszéllyel fenyegetés	0	1	0	0	1	2
Rongálás	0	2	1	0	0	3
Embercsempészet	0	1	1	0	0	2
Szexuális kényszerítés	0	0	0	0	2	2
Kifosztás	0	0	0	0	2	2
Összesen	102	175	77	129	142	625

Forrás. A táblázatot a szerző készítette az ENYÜBS és a MÁV által közölt adatok alapján.

A fenti táblázat alapján 2016 és 2020 között a legtöbbet elkövetett bűncselekmény a vonatokon a lopás volt, öt év alatt összesen közel 500 eset. Azt fontos megemlíteni, hogy ezek a bejelentett, regisztrált esetek, de sokan nem tesznek panaszt, ezért nagyon magas lehet a látencia mértéke.

1. számú ábra

A vonaton elkövetett bűncselekmények száma 2016–2020 között

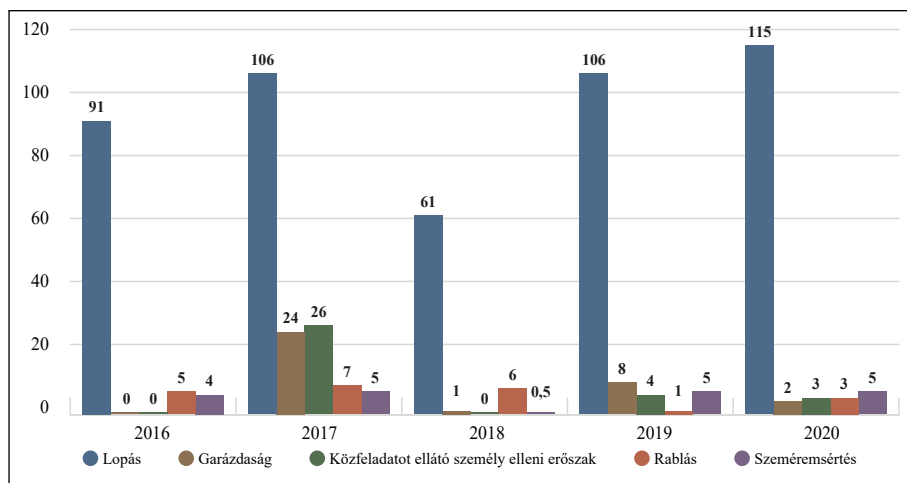


Forrás. Az ábrát a szerző készítette az ENYÜBS és a MÁV által közölt adatok alapján.

2016-tól 2020-ig a vonaton elkövetett bűncselekmények száma fokozatosan emelkedett, ez olvasható az 1. számú ábrán. Ennek ellenére Magyarországon a regisztrált bűncselekmények száma 2016-tól 2020-ig csökkenő tendenciát mutatott. Az emelkedés hátterében az is állhat, hogy egyre többen jelentik, hogy bűncselekmény áldozatai lettek a vonaton.

2. számú ábra

Kiemelt bűncselekmények számának változása 2016–2020



Forrás. Az ábrát a szerző készítette az ENYÜBS és a MÁV által közölt adatok alapján.

A 2. számú ábrán jól látható hogyan változott 2016 és 2020 között az az öt bűncselekmény, amelyek a legtöbb esetben fordultak elő a vonatokon. A lopás, a rablás és a szeméremsértés bűncselekménye növekszik, míg a garáždaság, közfeladatot ellátó személy elleni erőszak bűncselekménye csökken.

A lopások tárgya legtöbbször az utasok mellől eltulajdonított értékek vagy a vonaton fent felejtett táskák. Ezeknek a lopásoknak többfajta módszere ismert, egy ilyen például, amikor a vonat indulása előtt az egyik elkövető felszáll, végigsétál rajta, míg a társa a peronon sétál vele párhuzamosan. Ezután kiválasztják a célpontjukat, majd a kívül álló ember bekopog az ablakon az utashoz egy kérdéssel. Amíg ő kihajol válaszolni, a vonaton lévő társa elemeli az utas táskáját, majd leszáll (URL7). A rablás bűncselekményénél az elkövető erőszakkal, bántalmazással, fenyegetéssel vagy sarokba szorítással szerezte meg az áldozattól az értékeit. A jegyvizsgálók elleni támadások általában a menetjegy hiánya miatt történnek, gyakran az ilyen utas alkohol vagy egyéb szerek hatása alatt áll. Az agresszív utas ilyenkor köpköd, fenyegeti a jegyvizsgálót,

megüti, akadályozza a munkájában, más utast inzultál. De tömegverekedés, késelés, fegyvernek látszó tárgyval való fenyegetés és bombariadó is történt. A vonatok rongálása általában kővel vagy más tárgyval való dobálás, belső berendezés eltulajdonítása, de felsővezeték lopás is megnehezíti a vasúti közlekedést. A szexuális kényszerítés vagy szemérem sértés sok esetben a vonatok mosdójában történik.

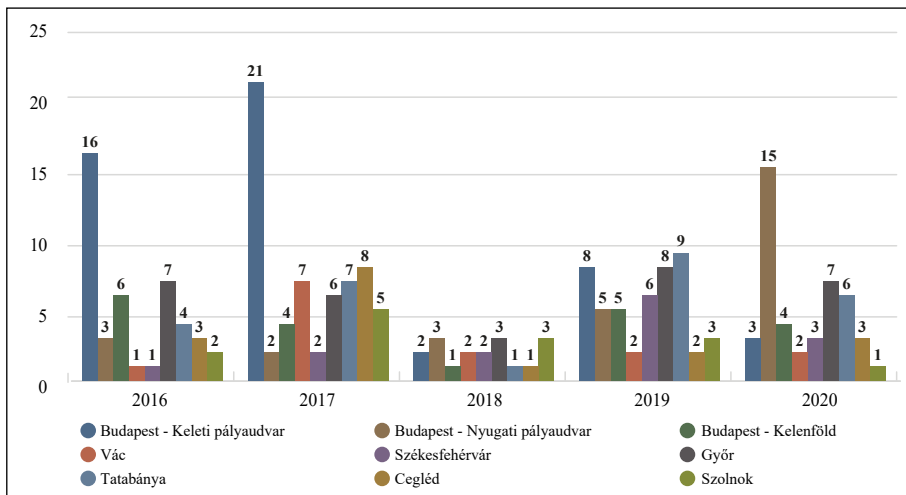
Sokszor fordult elő, hogy a sértett külföldi állampolgárságú utas volt, például lengyel, ukrán, amerikai, kanadai, brazil, perui, indiai, kínai, koreai, ausztrál. Ellenük leggyakrabban a lopás bűncselekményét követték el, Ausztriába és Szlovákiába tartó vasútvonalon, valamint a nagyobb turisztikai célpontok közelében, mint a Balaton vagy Hajdúszoboszló.

2. Helyszín, települések

Összesen 282 db települést rögzítettek a bűncselekmények helyszínéül. Ezek alapján a legtöbb bűncselekményt a vonatokon Budapest Keleti pályaudvaron követték el, összesen 49 db-ot. Utána Győr következik 31 db esettel, majd Budapest Nyugati pályaudvar 28 db esettel, Tatabánya 27 db bűncselekménnyel. Kelenföldön 20 db eset történt, Cegléden pedig 17 db. Ezt mutatja be a 3. számú ábra.

3. számú ábra

A vonaton elkövetett bűncselekmények száma és az elkövetés helyszínei, települések



Forrás. Az ábrát a szerző készítette az ORFK és a MÁV által közölt adatok alapján.

A fenti kiemelt városokban a lopás bűncselekményét követték el a legtöbbször. Tatabányán és Budapest Keleti pályaudvaron a lopás mellett a garázdaság és közfeladatot ellátó személy elleni erőszak volt jelen nagyobb mennyiségben, Cegléden ezeken kívül rablás és kifosztás is történt, Szolnokon kábítószer-birtoklás, Budapest Nyugati pályaudvaron pedig testi sértés. Győrben csekély számú rongálást, szeméremsértést és kábítószer-birtoklást követtek el.

A megyéket nézve elmondhatjuk, hogy a vonaton elkövetett bűncselekmények legtöbbször 2016 és 2020 között Budapesten történt, 144 db, ebben az öt évben elkövetett összes bűncselekmény 23%-a. Ezután következik Pest megye, Győr-Moson-Sopron megye, Komárom-Esztergom megye, Fejér megye, Jász-Nagykun-Szolnok megye, Tolna megye, Zala megye, Somogy megye és Baranya megye. A legkevesebb bűncselekmény Nógrád megyében volt, mindössze kettő.

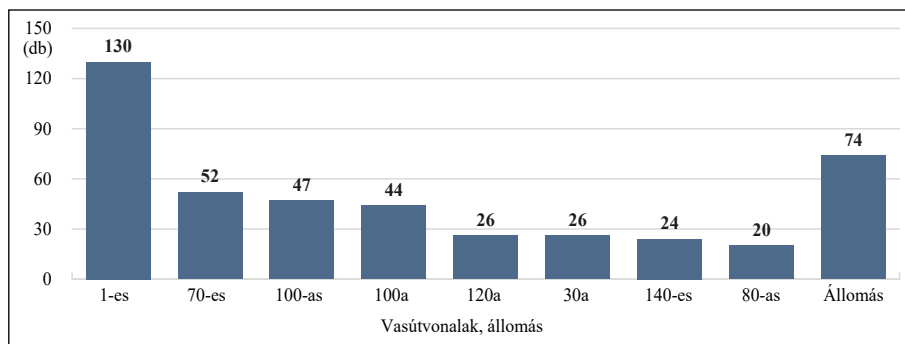
Budapesten és Pest megyében egyébként is magas a regisztrált bűncselekmények száma, Zala megyében pedig alacsony. Azonban a dél-dunántúli és az észak-magyarországi régióban sokkal több bűncselekményt regisztráltak, mint amennyit a vonatokon elkövettek. A nyugat-dunántúli régióban a 100 000 lakosra jutó regisztrált bűncselekmények száma a legalacsonyabb, míg a vonaton elkövetett bűncselekményeknél ez a régió a legfertőzöttebb. Ennek az oka az lehet, hogy a vasútvonalak hossza minden megyében eltérő, és a menetrend szerint közlekedő vonatjáratok sűrűsége is. Nógrád megyében csupán 201 km hosszú a vasútvonal, nincs nemzetközi járat, csak pár vasútvonal fut ott (75, 78 és 81-es vasútvonal). Ezáltal kevesebb bűnalkalom nyílik a rövid vonatút alatt, mert helyi lakosok használják, nincsenek nagy értékekkel utazók az amúgy is nehéz gazdasági helyzetben lévő területen. Nem a bűnelkövetőkből van kevesebb ezen a területen, hanem a vonaton létrejövő bűnalkalmakból.

Ugyanúgy történtek bűncselekmények az Ausztria, Szlovákia, Svájc, Németország, Horvátország, Csehország, Románia és Szlovénia felé/felől haladó vonatokon is.

3. Vasútvonalak, állomások

4. számú ábra

A bűncselekmények megoszlása a vasútvonalakon, állomáson 2016–2020



Forrás. Az ábrát a szerző készítette a MÁV által közölt adatok alapján.

A 4. számú ábrán jól látható, hogy 2016 és 2020 között a legtöbb bűncselekményt az 1-es vonalon közlekedő vonatokon követték el, az összes bűncselekmény 21%-át. Ezután a 70-es vonal következik, majd a 100-as vonal, a 100a vonal, ezután a 120a, a 30a, a 140-es és a 80-as vonal.

Az 1-es vonal megállói közé tartozik Budapest Keleti pályaudvar, Kelenföld és Győr. A 70-es vonal mentén van Budapest Nyugati pályaudvar és Vác. A 100-as, a 100a és a 120a vonal áthalad Szolnokon, a 100a és a 140-es vonal mentén Cegléd található. A 30a vonal egyik megállója pedig Székesfehérvár. Tehát így kapcsolódnak össze azok a települések és vasútvonalak, amiken a legtöbb bűncselekményt elkövették a vonatokon. Ugyanis a legtöbb bűncselekmény Budapest Keleti pályaudvaron történt, azután Győr városában, Budapest Nyugati pályaudvaron, Tatabányán, Kelenföldön, Cegléden és Szolnokon.

A lopások mellett az 1-es vasútvonalon a kábítószer-ás és az embercsempészet bűncselekménye volt jelen, a 70-es vonalon a közfeladatot ellátó személy elleni erőszak és a garázdaság száma volt magas. A 100a vonalon a rablás száma, a 100-as és a 140-es vonalon pedig a rablás és a szeméremsértés bűncselekményének a száma nőtt meg.

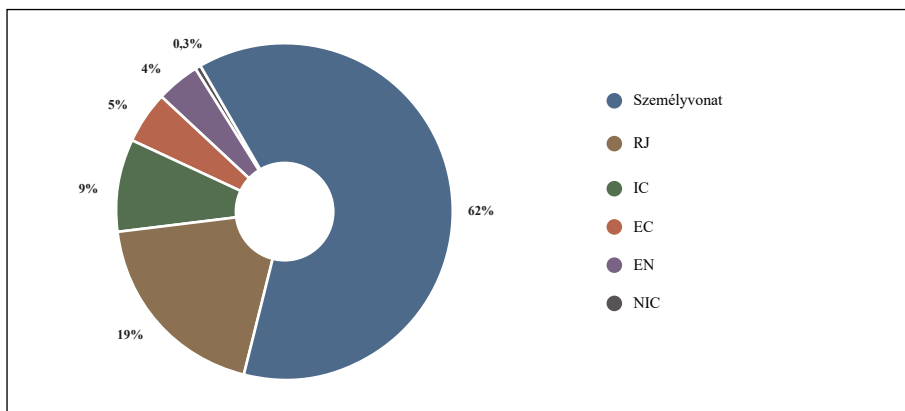
4. Vonatok

Az adatbázisban a következő vonattípusokat tüntették fel: InterCity (IC), EuroCity (EC), EuroNight (EN), Nemzetközi InterCity (NIC), Railjet (RJ) és személyvonat.

Az öt év alatt elkövetett bűncselekmények 62%-át személyvonatokon követték el, összesen 390 db-ot. Ezután a Railjet vonatok következnek a bűncselekmények 19%-ával (118 db). A sort az InterCity vonatok folytatják, majd az EuroCity vonatok, az EuroNight vonatok és végül a NIC vonatok.

5. számú ábra

A bűncselekmények megoszlása vonattípusok szerint 2016–2020



Forrás. Az ábrát a szerző készítette a MÁV által közölt adatok alapján.

A Railjet vonatok az 1-es vonalon közlekednek. Az InterCity vonatok leggyakrabban a 80-as, 100-as és 140-es vonalon jártak az elkövetések idején. Az EuroCity vonatok a 70-es vonalon, az EuroNight vonatok az 1-es és 70-es vonalon, a NIC vonatok pedig a 100-as és a 30-as vonalon közlekedtek a bűncselekmények elkövetésekor.

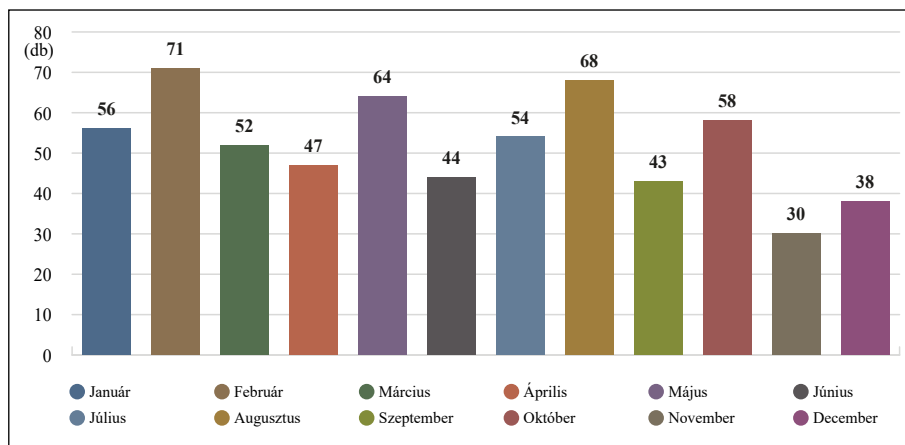
A legtöbb bűncselekmény – szinte minden bűncselekménytípus – a személyvonatokon történt 2016 és 2020 között. Utánuk a Railjet vonatok következtek, ahol lopás, garázdaság és a kábítószer-birtoklás bűncselekménye valósult meg. Az IC vonatokat előszeretettel használták a lopás mellett garázdaság, rablás, közfeladatot ellátó személy elleni erőszak és szexuális kényszerítés bűncselekményére.

A Railjet vonatok modern berendezésűek, fel vannak szerelve automatikusan nyíló ajtókkal, termes és fülkés kocsikkal. Mindez azonban nem tartja vissza az elkövetőket, hiszen az 1-es vonalon és a Railjet vonatokon történt a bűncselekmények nagy része. Az InterCity vonatok sokszor kevésbé modernek a régi, kézi erővel kinyitható ajtókkal. A személyvonatok sokfélék lehetnek, s manapság egyre több vonatba szerelnek fel járműfedélzeti kamerarendszert.

5. Időszak

6. számú ábra

A bűncselekmények hónapokra lebontva 2016–2020



Forrás. Az ábrát a szerző készítette az ORFK és a MÁV által közölt adatok alapján.

2016-tól 2020-ig a legtöbb bűncselekmény a februári hónapokban történt, összesen 71 db, ebből 49 db lopás volt. A következő hónap a sorban az augusztus, ekkor 68 db bűncselekmény történt.

Februárban a lopás mellett előfordult rablás, garázdaság, szemérem sértés, kábítószer-birtoklás, testi sértés, közfeladatot ellátó személy elleni erőszak és szexuális kényszerítés bűncselekménye is. Ebben a hónapban Győrben történt a legtöbb bűncselekmény, majd Budapest Nyugati pályaudvaron és Kelenföldön. Összesen 42 településen és vasúti megállóban történtek bűncselekmények a februári hónapokban. A megyék körében a legtöbb eset Budapesten történt, majd Pest megyében és Győr-Moson-Sopron megyében. A vasútvonalak közül a legtöbb bűncselekmény februárban az 1-es vonalon történt, ezután a 120a vonalon és a 100a vonalon, ezen kívül a külföldi esetek voltak nagy számban. A személyvonatokon 46 db eset volt, a Railjet vonatokon 17 db.

2016 és 2020 között a garázdaság bűncselekményét és a közfeladatot ellátó személy elleni erőszak bűncselekményét májusban követték el a legtöbbször. A rablás, szemérem sértés, kábítószer-birtoklás és lopás bűncselekményét pedig februárban jelentették legtöbbször, míg a testi sértéseket augusztusban.

Az évszakokat tekintve a legtöbb bűncselekmény nyáron történt, 27%-a (166 db) az öt év alatt elkövetett összes bűncselekménynek. Ezután a tél következik, majd a tavasz és végül az ősz. Az öt év közül 2017-ben történt a legtöbb

bűncselekmény, 175 db. Ezután 2020 következett, majd 2019, utána 2016 és 2018-ban volt a legkevesebb, 77 db.

Összefüggések

1. Mivel magyarázható, hogy egyes bűncselekményeket többször követnek el a vonaton, mint másokat?

Az eredmények alapján a lopás a legnépszerűbb a vasúton elkövetett bűncselekmények között. Ez az utazás körülményei miatt történhet, hosszú út, elalszik az utas, vagy épp sok csomaggal utazik, nem tud mindegyikre odafigyelni, esetleg egy-egy csomag fent marad a vonaton. A külföldre vezető vasútvonalon sok a külföldi utas, akiknek az érdekvégyesítő képessége akár a nyelv különbözősége miatt is akadályokba ütközhet.

A lopás után a garázdaság, közfeladatot ellátó személy elleni erőszak és rablás bűncselekménye a legtöbbször előforduló bűncselekmény. A vonat berendezése is adhat kínáló bűnalkalmat az elkövetőnek, amennyiben éjszakai órában egy fülkés kocsiban egyedül utazó személyt talál. Az elkövető feltételezi, hogy a többi utas, a megfigyelő rendszer nincs olyan közelségben, hogy segítséget tudjon adni, a vonat zúgása elnyomja a zajokat, segítségkérést. A szűk helyek, a mosdók sokszor elegendők a sarokba szorításhoz, megfélemlítéshez. A vonat gyors haladása, sok megállója miatt az elkövető hamar le tud szállni egy állomáson és el tud vegyülni a tömegben. A jegyvizsgálóval szemben a menetjegy és információ hiánya miatt alakul ki indulat az elkövetőben, amit az alkohol és kábítószer hatása csak fokozni tud. Az utasok, az útvonal mind hatással vannak az elkövetőre.

2. Milyen tényezőkre vezethető vissza, hogy egyes településeken, vasúti megállóhelyeken kevesebb a bűncselekmény, míg másokon több?

A legtöbb bűncselekményt Budapest Keleti pályaudvaron követték el, ami Budapest egyik forgalmas pályaudvara. Kedvező alkalom az elkövetőnek a sok utas, a zűrzavar és a kapkodás. A Keleti pályaudvar Budapest VIII. kerületében található, 2019-ben ebben a kerületben 76 653 fő volt a lakónépesség. Sok külföldi állampolgárnak és az ország más pontjairól idevándorlónak ez a végállomás ([URL8](#)). Ezután Győr városa a második. Itt a bűncselekmények nagyrésze az 1-es vasútvonalon történt az Ausztriába, Bécsbe tartó vonatokon. A külföldre tartó vonat utolsó nagy települése Győr, utána már csak Mosonmagyaróvár és Hegyeshalom van, de ezek kisebb népességű városok. 2020-ban Mosonmagyaróvár népessége 34 439 fő volt, Hegyeshalom népessége pedig 3 704 fő. Ezzel ellentétben Győrben 2020-ban 132 735 fő élt ([URL9](#)). Ezáltal a pályaudvar

is nagyobb, így az elkövető könnyen el tud veszni a tömegben. A megyék esetében Budapest után Pest megyében, Győr-Moson-Sopron megyében és Komárom-Esztergom megyében történt a bűncselekmények nagy része. Ez ismét alátámasztja, hogy a Budapestről nyugat felé közlekedő vonatokon tevékenykednek legtöbbször az elkövetők.

3. Hogyan befolyásolja a vasútvonal a bűncselekményt, van-e összefüggés a vasútvonal és a bűncselekmény típusa között?

A legtöbb bűncselekményt az 1-es vasútvonalon rögzítették, ami Budapest Keleti pályaudvarról Tatabányán, Győrön, Mosonmagyaróváron és Hegyeshalmon át Bécsbe tart, onnan Svájc vagy Németország felé. Az elkövetők az 1-es vonalon Győr és Tatabánya állomáson követték el a legtöbb bűncselekményt, ami a lopás volt. Ez magyarázható az utasokkal, ugyanis a nyugati országok gazdasági helyzete jobb, mint hazánké, és aki errefelé utazik több értéket tarthat magánál. Ezen kívül Győr-Moson-Sopron megye és Komárom-Esztergom megye is élen jár a havi nettó átlagkeresetben, és a munkanélküliségi ráta is alacsony, vagyis jobb helyzetben van az ország ezen területe, mint a keleti. Az elkövetők inkább ezen a területen vadásznak, jobban megéri nekik (URL10).

A következő a 70-es vasútvonal, amin Budapestről Vácon át Szlovákiába lehet eljutni, majd Csehországba és Lengyelországba. Ezután a 100a vonal jön Budapestről Szolnokig, onnan a 100-as vonal Debrecenre, Nyíregyházán keresztül Záhonyba, ahonnan Ukrajnába és Oroszországba megy. Mindhárom vonal esetében a közfeladatot ellátó személy elleni erőszak száma volt magas, emellett jelentős mennyiségű volt a 70-es vonalnál a garázdaság, a 100 és 100a vonalon pedig a rablás. Ezek a vonalak az északi és nyugati megyéken mennek keresztül, itt sok helyen magas a munkanélküliség, mint például Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, Jász-Nagykun-Szolnok megyében és Hajdú-Bihar megyében is. Ezekben a megyékben a havi nettó átlagkereset is nagyon alacsony (URL10). Gyakran kell nagyobb városokba, Budapestre ingázniuk az itt lakóknak, mert a környéken nincs munka. A kedvezőtlen gazdasági helyzet azt eredményezheti, hogy sokan a tömegközlekedést használva mennek haza a munkából, szórakozóhelyről, gyakran nem veszik meg a jegyet és akár alkohol befolyásoltsága alatt is állhatnak. Ezek miatt lehet sok ezen a vonalon a jegyvizsgálók elleni támadás, agresszív fellépés. A vasútvonalak tehát hatással vannak a bűncselekményekre.

4. Van-e összefüggés a település és a bűncselekmény típusa között?

A település helyett a vasútvonal a meghatározó. A nagyobb településeken több bűncselekmény történik, de elszórtan az országban sok kis településen is történik bűncselekmény. Ezekben nincs összefüggés, mint ahogy abban sincs,

hogyan az egyes települések csak a bűncselekmények egy típusát vonzzák. A vasútvonalak és a bűncselekménytípusok között azonban már van összefüggés. A vasútvonal mentén lévő településekre igaz, hogy azt a bűncselekménytípust vonzzák, amit az egész vasútvonal. Az 1-es vonalon a lopás a népszerű, így tehát Győrnél és Tatabányánál is, a 100-as, 100a vonal a lopás mellett a rablást, közfeladatot ellátó személy elleni erőszakot vonzza, így tehát Cegléden, Szolnokon ezek vannak többségben. A települések helyett a megyék, régiók szerepe a fontosabb ott, ahol a vasútvonalak áthaladnak. A megyék, régiók gazdasági, demográfiai, szerkezeti jellemzői hatással vannak a bűncselekményekre. Ahol jobb a gazdasági helyzet, onnan van mit eltulajdonítani, ahol rosszabb, ott az elkövető a jegy árát se hajlandó kifizetni, ami esetleg garázdasággá, vagy a jegyvizsgáló bántalmazásává is fajulhat.

5. Befolyásolja-e a vonat típusa és a rajta lévő bűnmegelőzési eszközök a bűncselekményt?

A legtöbb bűncselekmény a személyvonatokon történt, ezután a Railjet majd az InterCity vonatokon. A Railjet vonatok az 1-es vonalon közlekednek, a fedélzetükön nincs kamera, azonban modern felszereltségűek. A kamerarendszer hiánya vonzóbbá teszi a lopás elkövetését, azonban a hosszú út alatt állomás hiányában a vonaton ragad az elkövető. A személyvonatokon a vonatút alatt gyorsan követik egymást az állomások, ahol az elkövetőnek van lehetősége elmenekülni, akár felvette a kamera, akár nem. Egyre több vonaton van járműfedélzeti kamera és más biztonsági felszerelés, aminek a hatására csökkennie kellene a vonaton elkövetett bűncselekményeknek. Azonban 2016 és 2020 között ez a szám növekedett, ami arra enged következtetni, hogy önmagában csak a járműfedélzeti kamera megléte nem mindig visszatartó erő az elkövetőknél.

A közfeladatot ellátó személy elleni erőszak bűncselekményének a száma azonban csökkent, ami részben a kamera meglétének is köszönhető, ezen kívül annak, hogy az állomások utastájékoztató rendszere a hangosbemondóban a jegyvizsgálók elleni támadások bűncselekményére hívja fel a figyelmet. Ezek alapján elmondható, hogy a vonat típusa, az út iránya, a megálló sűrűsége, egymás közötti távolsága, a vonat berendezése hatással van az elkövetőre. Azonban önmagukban, külön-külön a bűnmegelőzési technikák jelenléte, a vonat modernizálása gyenge visszatartó erővel bír a bűnözésre.

6. Hogyan befolyásolja az időszak a bűncselekmények elkövetését a vonatokon?

2016 és 2020 között a februári hónapokban történt a legtöbb bűncselekmény, ami a lopás volt, a legkevesebb pedig novemberben és decemberben. A februári hónapokban rablás, szemérem sértés és kábítószer-birtoklás bűncselekményéből

is ekkor történt a legtöbb, míg a garázdaságból és közfeladatot ellátó személy elleni erőszakból májusban. A februári hónap az év végi költekezéssel és az év eleji rossz anyagi helyzettel magyarázható. A téli időszakban sok munkahely leáll, például az építkezés, mezőgazdaság, és aki decemberben még dolgozott, de az év végével megszűnik a munkahelye, az januárban még megkapja a fizetését, de a februárt fizetés nélkül indítja. A téli hónapokban több pénzt költ az ember a korai sötétedés miatt áramra, fűtésre, tüzelőre, és ezeket már nehezen tudja finanszírozni. Az évszakok közül 2016 és 2020 között nyáron történt a legtöbb bűncselekmény. Ez a nyaralásokkal, kirándulásokkal köthető egybe, többen használnak tömegközlekedést, több a turista. Az évek közül 2017-ben történt a legtöbb bűncselekmény, ugyanekkor jelentették a legtöbb közfeladatot ellátó személy elleni erőszakot is. Tehát a hónapok, az évszakok, az évek befolyásolják a bűnelkövetőket, az épp aktuális időszak magával hozhatja, megváltoztathatja az épp aktuális motivációt, és az utasok összetétele is időszakonként változik.

7. Milyen egyéb bűnmegelőzési stratégiát lehetne kifejleszteni a vonaton elkövetett bűncselekmények ellen?

2016-tól 2020-ig nőtt a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok száma, azonban 2020-ban feltehetőleg a járvány és a kijárási korlátozás hatására visszaesett az utasforgalom. 2016-ban 146,6 millió fő vett részt az utazásban, míg 2020-ban 100,7 millió fő. Ezek a számok még a csökkenés ellenére is sokkal magasabbak, mint a kutatásban megjelent 77–175 db bűncselekmény (URL11). A kevés bűncselekmény pozitív eredmény, azonban nagy a valószínűsége annak, hogy nagyon magas a látencia. Nagyon sokan nem tesznek panaszt, így a kapott eredmény sem tudja tükrözi teljes mértékben a valóságot.

A MÁV Zrt. és a rendőrség is elhivatott a vonaton elkövetett bűncselekmények visszaszorításában és az utasok biztonságának megőrzésében. Sok programot és újítást vezettek már be. Ilyen például a MÁV Zrt., a GYSEV Zrt és a rendőrség által 2021-ben megosztott kampány, ami a zsebtolvajlás, vasúti csomaglopás veszélyeire hívja fel a figyelmet (URL12). Ennek eredetijét a Németországi Szövetségi Rendőrség, az Europol és a Railpol szervezetek együtt készítették (URL13). Ebben hat elkövető típust mutatnak be jellemzéssel, rajzzal, YouTube videóval együtt (URL13). Ez a kampány nagyon jól ábrázolja az elkövetők módszereit, figyelemfelhívó, a megelőzés és a tájékoztatás a célja, egyben a fiatalabb korosztályt is megszólítja. Annak ellenére, hogy több éve vonattal utazom napi szinten, ezzel a kampánnyal még nem találkoztam, pedig nagy hasznát vennék az utasok.

Fontos lenne, hogy a külön területeken lévő bűnmegelőzési módszereket egyeítsék, mert akkor bárki, aki kapcsolatba kerül a vasúttal, tudomást szerezne ezekről, ezáltal a bűncselekmények ellen mozgósítható erő is nagyobb lenne.

Összegzés

A tanulmányomban egy átfogó képet szerettem volna adni a 2016 és 2020 között a vonatokon elkövetett bűncselekményekről, ezek feltételezhető okairól, és hogy a vonaton a szituációs bűncselekmények elkövetőire milyen tényezők hatnak egy lopás vagy jegyvizsgáló elleni támadás kapcsán.

Az eredmények azt mutatják, hogy az utasforgalomhoz képest kevés a bűncselekmény a vonatokon. Ez azonban nagy látenciára is utalhat. A vonaton kialakuló bűnalkalmak legtöbbször a kontroll, a közösség védelmének hiánya, az anyagi haszon reménye és az alkalmas helyszín egybeesésével valósulnak meg. Az adatok alapján a legtöbb bűncselekmény a lopás volt. Helyszínnek az 1-es vasútvonalat használták leggyakrabban, főleg Budapest Keleti pályaudvart és Győr vasútállomását. A nemzetközi vonal, hosszú utazás, a külföldi utasok, a nagyobb értékek és a forgalmas nagyvárosok vasútállomásai mind fontos tényezők a bűncselekmény elkövetésének. A vizsgált időszak februári hónapjaiban történt a legtöbb elkövetés az anyagi szükségletek kielégítése miatt. Emellett a nyári hónapokban is sok bűncselekmény történt, aminek a megnövekedett utasforgalom lehet az oka. Mindez arra utal, hogy mivel a vasútvonal különböző területeken, városokon megy keresztül, ahol a terület társadalmi, szociális, gazdasági és természeti tényezői (vonaton kívüli és belüli tényezők is) együttesen befolyásolják az utasokat és a bűnözést is, ezért arra a bűncselekményre, amit a vonaton egy adott helyen elkövetnek, az összes tényező együttesen hatással van.

A MÁV Zrt. és a rendőrség is több bűnmegelőzési módszert vezetett be. Ezek mellé nagy segítség lehet olyan bűnmegelőzési program, ami minden területet összefog, ezáltal az utasok is aktívan részt tudnak venni a saját értékeik megvédésében. A figyelemfelhívás és a tájékoztatás is cél, ezzel csökkenteni lehet a bűnalkalmak megteremtését.

Felhasznált irodalom

-
- Borbíró A. (2019). Bűnmegelőzés. In Borbíró A., Gönczöl K., Kerecsi K. & Lévay M. (Szerk.), *Kriminológia* (2. kiadás). Wolters Kluwer Hungary Kft. <https://doi.org/10.55413/9789632959313>
- Clarke, R. V. (1983). Situational crime prevention? It's theoretical basis and practical scope. *Crime and Justice*, 4, 225–256. <https://www.journals.uchicago.edu/doi/abs/10.1086/449090>
- Csiszár Cs. (2006). A biztonság fokozása tematikai rendszerekkel a közforgalmú közlekedésben. *Közlekedéstudományi Szemle*, 56(1), 7–17.
- Irk F. (2008). Szituációs bűnmegelőzés lakóövezetekben. In Barabás T., Dallos E., Irk F., Kovács R. & Windt Sz. (Szerk.), *Épített környezet – bűnözés – szituációs bűnmegelőzés. A lakótelepi bűnmegelőzés alapkérdései* (pp. 78–106). Országos Kriminológiai Intézet.

- Kara L. (2017). *Bűnmegelőzés építészeti eszközökkel*. Lechner Nonprofit Kft.
- Központi Statisztikai Hivatal. (2020). *Magyar statisztikai évkönyv, 2019*. Xerox Magyarország Kft. https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv_2019.pdf
- Mátyás Sz. (2017). A bűnelemzés kartográfiai lehetőségei – avagy a bűnözési térképek alkalmazása a mindennapi rendőri munka során. *Pro Publico Bono – Magyar Közigazgatás*, (2), 158–175.
- Mátyás Sz. (2020). *Bűnözésföldrajz. Egyetemi jegyzet*. Didakt Kiadó.
- Mátyás Sz., Bói L., Frigyer L., & Nyitrai E. (2019). Településszerkezet és kriminalitás. *Nemzetbiztonsági Szemle*, 7(1), 42–51. <https://doi.org/10.32561/nsz.2019.1.4>
- MÁV-START Kommunikáció. (2020). Testkamerával biztonságosan. *Vasutas Magazin*, 70(8), 34–35. https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/vm275x210mm_okt_magazin.pdf
- MÁV-START Zrt. (2010). *A MÁV-START a vasúti személyszállító zártkörűen működő részvénytársaság személyszállítási üzletszabályzata. A vasúti személyszállítási szerződés általános feltételei* (pp. 12–14). MÁV-START Zrt. <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/dokumentumok/uj-szemelyszallitasi-uzletszabalyzat-es-az-uzletpolitikai-kedvezmenyek>
- Molnár I. (2020). A bűnmegelőzési stratégia. In Barabás A. T. (Szerk.), *Alkalmazott kriminológia* (pp. 305–318). Dialóg Campus.
- Nagy T. (2019). A bűnügyi statisztika. In Borbíró A., Gönczöl K., Kerezsi K. & Lévay M. (Szerk.), *Kriminológia* (2. kiadás) (pp. 313–350). Wolters Kluwer Hungary Kft.
- Nagy T. (2021). *Tájékoztató a bűnözés 2020. évi adatairól*. Legfőbb Ügyészség. <http://ugyeszseg.hu/wp-content/uploads/2022/01/tajekoztato-a-bunozes-2020.-evi-adatairol.pdf>
- Patkós Cs. & Tóth A. (2012). A bűnözés néhány térbeli jellemzője a rendszerváltás utáni Magyarországon. *Területi Statisztika*, 52(3). <https://www.ksh.hu/terstatkereso#/year/2012?c=t#03>
- Podoletz L. (2019). Környezeti kriminológia. In Borbíró A., Gönczöl K., Kerezsi K. & Lévay M. (Szerk.), *Kriminológia* (2. kiadás) (pp. 233–251). Wolters Kluwer Hungary Kft. <https://doi.org/10.55413/9789632959313>
- Vajda A. (2017). Vasúti személyszállítás 2. *Infojegyzet*, 82(1–4). https://www.parlament.hu/documents/10181/1202209/Infojegyzet_2017_82_vasuti_szemelyszallitas_2.pdf/c3fcd84a-d620-4153-916d-e87ea4b134c5

A cikkben szereplő online hivatkozások

- URL1: Központi Statisztikai Hivatal: *A vasútvonalak hossza megye és régió szerint [kilométer]*. https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0041.html
- URL2: MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt: *Bevezetés a diákmunkába. Alapvető vasúti ismeretek*. https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/diakmunka_alapismereitek_online_01-2_2020-06-08.pdf
- URL3: MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt: *Nemzetközi utazás*. <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/nemzetkozi-utazas>

URL4: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság: Jelentősen csökkent a jegyvizsgálókat ért támadások száma. <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/jelentosen-csokkent-jegyvizsgalokat-ert-tamadasok-szama>

URL5: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság: Fontos a jegyvizsgálók biztonsága. <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/fontos-jegyvizsgalok-biztonsaga>

URL6: Mátyási György: Ellenőrzött vonatok. <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/zsaru-magazin/ellenorzott-vonatok-0>

URL7: Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság Bűnmegelőzési Osztály: Kihajolni veszélyes! Lopásveszély a vonaton. <https://www.dombrod.hu/hirek/rendorsegi-hirek/694-kihajolni-veszelyes-lopasveszely-a-vonaton.html>

URL8: Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer. <https://www.teir.hu/>

URL9: Belügyminisztérium Nyilvántartások Vezetéséért Felelős Helyettes Államtitkárság: Statisztikák.

<https://nyilvantarto.hu/hu/statisztikak?stat=kozerdeku>

URL10: Központi Statisztikai Hivatal: Fókuszban a megyék – 2019. I. negyedév. Térségi összehasonlítás.

<https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/megy/191/index.html>

URL11: Központi Statisztikai Hivatal: 24. 1. 1. 16. Helyközi személyszállítás közlekedési módok szerint.

https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0016.html

URL12: ORFK Kommunikációs Szolgálat: Így dolgoznak a zsebtolvajok. <https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/bunmegelozes/vagyonvedelem/igy-dolgoznak-a-zsebtolvajok?fbclid=IwAR18P-k39itYcCI-izGKU8Bvh1ajVtUpKvVwv1b3QCpXf-vWAg60nIEXmpI>

URL13: German Federal Police: The tricks of the pickpockets. https://stop-pickpockets.eu/Webs/SPP/EN/Home/home_node.html?fbclid=IwAR1ElyM5sEWZ4brtn15oyju6eLaM63X-QipB7Hir9Sz7q7LUHxda_tANbvt8

Alkalmazott jogszabályok

1744/2013. (X. 17.) Korm. határozat a Nemzeti Bűnmegelőzési Stratégiáról (2013–2023)
2012. évi XLI. törvény a személyszállítási szolgáltatásokról

A cikk APA szabály szerinti hivatkozása

Palásti L. D. (2025). Bűnelkövetés a vasúton 2016–2020 között. *Belügyi Szemle*, 73(2), 363–387. <https://doi.org/10.38146/BSZ-AJIA.2025.v73.i2.pp363-387>

Nyilatkozatok

Összeférhetetlenség

A szerző nem jelentett összeférhetetlenséget.

Finanszírozás

A szerző nem kapott pénzügyi támogatást a kutatáshoz, a szerzőséghez és/vagy a cikk publikálásához.

Etikai nyilatkozat

Az adatokat kérésre rendelkezésre bocsátják.

Nyílt hozzáférésről szóló tájékoztatás

Jelen cikk a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY NC-ND 2.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/>) feltételei szerint publikált Open Access közlemény, melynek szellemében a cikk bármilyen médiumban szabadon felhasználható, megosztható és újraközölhető, feltéve, hogy az eredeti szerző és a közlés helye, illetve a CC License linkje feltüntetésre kerülnek.

Levelező szerző

A cikk levelező szerzője Palásti Lia Dana, aki a palastilia@gmail.com e-mail címen érhető el.