



Erdeiné Késmárki-Gally Szilvia – Erdei Attila – Grotte Judit

A biztonság szerepe a kötöttpályás közösségi közlekedésben Budapest agglomerációjában

The role of safety and security in the suburban railway traffic in the urban agglomerations of Budapest

Absztrakt

Az 1867-es kiegyezés egy békés, gyarapodó korszak kezdetét jelentette Magyarország számára. A polgárosodás és az ipari termelés növekedésének hatására az ország egyre több városa vált regionális központtá. Különösen Budapest fejlődése volt erős, a századfordulóra igazi metropolisszá vált a Kárpát-medence szívében. Hatalmas gyárai egyre távolabbi környékről vonzották a dolgozókat, míg újonnan felépült vásárcsarnokai és forgalmas piacai a környező települések gazdáinak, kofáinak nyújtottak megbízható jövedelemforrást. Ebben az időszakban az ország és a települések gazdasági fellendülésének egyik alapfeltétele volt a megfelelő vasúthálózat és vasúti kapcsolatok kiépítése. Ennek megfelelően az emberek vándorlásához igazodva a közösségi közlekedési rendszerek is fejlődésnek indultak, amelynek fő funkciója a mobilitás. Ezzel lehet biztosítani a versenyképességet, a megfelelő életminőséget és a kohéziót a társadalom számára. A fejlődésnek ugyanakkor sajnos megvoltak az árnyoldalai is, az egyre növekvő utazó tömeget követve megjelentek az utasokat megkárosító, a személyzetet, a vasúti közlekedés biztonságát fenyegető egyének is. Napjainkban a MÁV-csoport Magyarország legnagyobb, legfontosabb kötöttpályás közlekedési szolgáltatója. A MÁV-START Zrt. a cégcsoport személyszállító leányvállalata. Ma országosan a MÁV-START mintegy 148 millió fő utasforgalmat bonyolít le évente. Ugyanakkor a kezelésében működő vasutakon sajnos az elmúlt években jelentős számban történtek jegyvizsgálók elleni bántalmazások és támadások, amelyek rendőri intézkedéseket is vontak maguk után. Tanulmányunk három fő részből áll: egyrészt a hazai vasút és a MÁV-START Zrt. rövid bemutatása, másrészt a MÁV-HÉV és a kezelésében működő helyiérdekű vasutak ismertetése, harmadrészt a vasúton megjelenő bűncselekmények,



különös tekintettel az utazó személyzet, a jegyvizsgálók bántalmazására vonatkozó helyzetvizsgálat, valamint hatásai a kötöttpályás közlekedési rendszerek biztonságára a budapesti agglomerációban.

Kulcsszavak: bántalmazások, biztonság, HÉV, kötöttpályás közlekedés, vonat

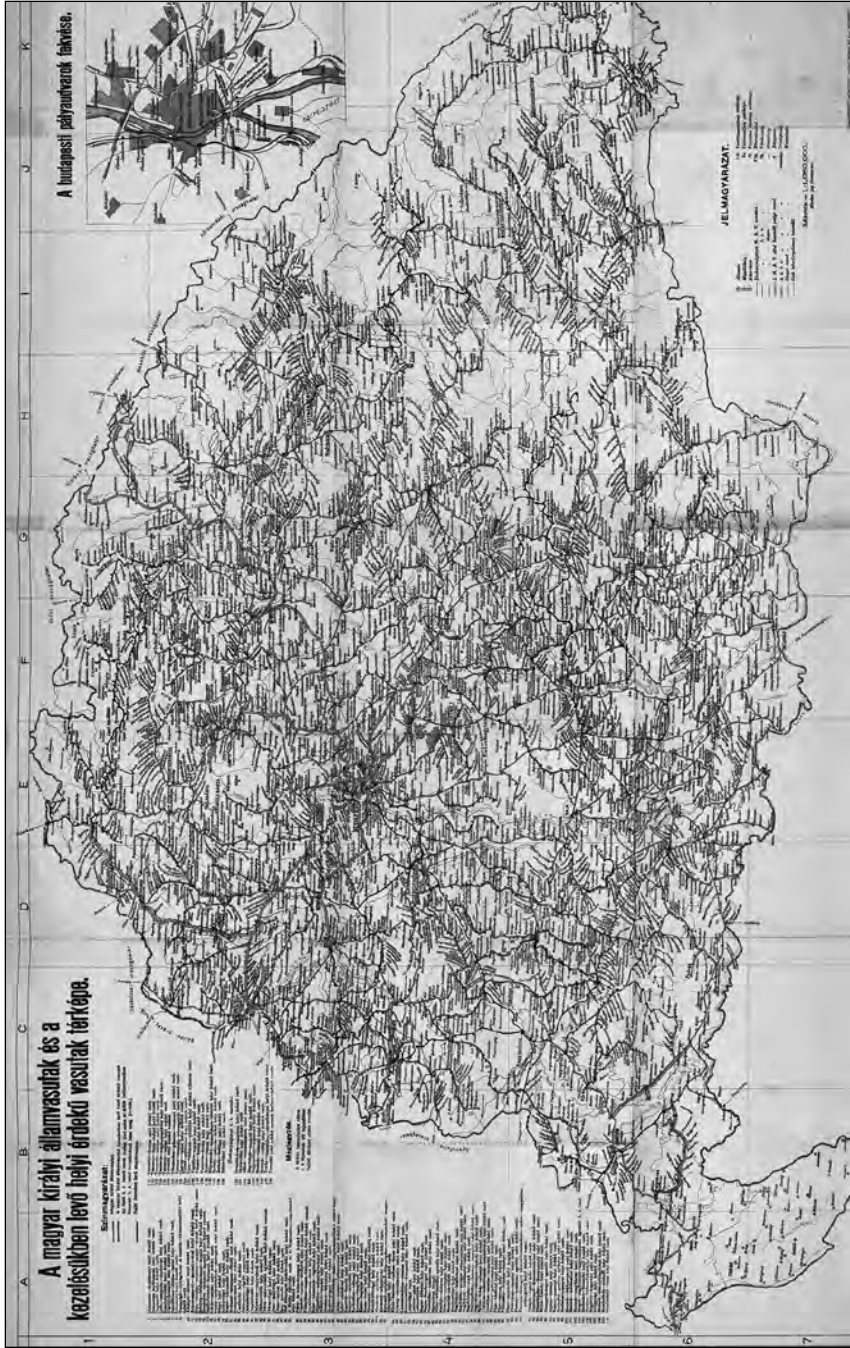
Abstract

The Compromise of 1867 marked the beginning of a peaceful, prosperous era for Hungary. Due to the increased industrial production and the embourgeoisement, more and more cities in the country became regional centres. Especially the development of Budapest was impressive, which made the capital to a real metropolis in the heart of the Carpathian-Basin by the turn of the century. Its huge factories attracted workers even from long distances, while the newly built market halls and well-known markets provided a reliable source of income for farmers and hawkers of the surrounding settlements. That time, the establishment of a proper railway network and railway connections, gave the basis for the economic prosperity of the country. Thus, in response to “migration” of people, the public transport systems also evolved, having as main function mobility. This could ensure an appropriate level of competitiveness for the economy, a good quality of life and a strong cohesion for the society. Development had not just positive, but also negative sides, such as the appearance of the criminals who harmed the passengers and threatened the safety of rail transport. Nowadays the MAV-Group Zrt is the biggest and most important railway public transport service provider in Hungary. The MAV-START Zrt, a subsidiary exclusively owned by MÁV ZRt, is responsible for the passenger transportation. Today, the MAV-START Zrt handles around 148 million passengers on a yearly basis. However, in the past years increased the number of attacks against the conductors of the trains needing police actions. Our study consists of three main parts. The first part includes a short introduction of the national railway system and the MAV-START Zrt, the second part focuses on the suburban railways, and the third part describes the offences against conductors and their impacts on safety and security regulations of the suburban railways in the urban agglomerations of Budapest.

Keywords: offences, safety and security, suburban railway, railways, train

A hazai vasút és a MÁV-START Zrt. rövid bemutatása

Az első magyarországi vasútvonal 1846-os átadása óta eltelt több mint 150 év alatt a folyamatosan bővülő magyar vasúthálózat képes volt követni az iparosodó társadalom igényeit, közben mintegy motorját képezte a korabeli fejlődésnek. A Magyar Államvasutak (MÁV) Magyarország egyik legpatinásabb közlekedési vállalata. Az 1867-es kiegyezést követően az állam mind jelentősebb szerepet vállalt a vasúthálózat fejlesztésében, ehhez pedig felhatalmazást kért és kapott jelentős mértékű, a vasút fejlesztésére fordítható államkölcsön felvételére. Ez a jelentős pénzügyi keret tette lehetővé az állam számára, hogy felvásárolja a csődbe ment Cs. Kir. szabadalmazott Magyar Éjszaki Vasúttársaságot és az általa épített Pest-Hatvan-Losonc-Selmezbánya vasútvonalat. A Közmunka- és Közlekedési Minisztérium 1869-ben úgy döntött, hogy az állami tulajdonba vett vasútvonal és a hamarosan átadandó Zákány-Zágráb vonal neve Magyar Királyi Államvasutak legyen. Ezt az évet tekintjük a MÁV alapítási évének, és a megvásárolt vonal lett a MÁV első vasútvonala. A magyar vasút I. világháborúig terjedő korszaka szerencsésen egybeesett az ország európai gazdasági rendszerbe való intenzív beintegrálódásával és a vasúti szállításnak, mint fejlődésben lévő szállítási ágazatnak nemzetközi viszonylatban is meghatározó, fellendülésben lévő ütemével. Ebben az időszakban az ország, az egyes régiók és települések gazdasági fellendülésének egyik alapfeltétele volt a megfelelő vasúthálózat kiépítése, illetve a vasúti kapcsolat létesítése. Ennek az igénynek megfelelően néhány évtized leforgása alatt jött létre a korabeli Európa egyik legdinamikusabban fejlődő vasúthálózata (Köller, 2003). A magyar vasúthálózat legnagyobb kiterjedését az I. világháború kezdetére érte el, amikor a történelmi Magyarország területén 21 200 km hosszúságú normál nyomtávú és kb. 1 600 km hosszúságú keskeny nyomtávú vasútvonal épült meg (1. számú ábra). Ekkorra már a vasútvonalak jelentős része, mintegy 19 000 km a MÁV tulajdonában vagy kezelésében működött, csak töredékük volt magántársaságok kezelésében (például Duna-Száva-Adria Vasúttársaság, amelynek vonalait csak 1932-ben államosították). E vasúti hálózat fontos részét képezte a helyi érdekű vasutak hálózata. A helyi érdekű vasutak építéséhez kapcsolódó engedélyezési eljárás alapja volt az 1880. évi XXXI. törvénycikk, majd később az ezt kiegészítő 1895. évi XXI. törvénycikk, amely a szabályozást egységes keretbe foglalta. A törvénycikk lehetővé tette, hogy a hagyományos vasútnál egyszerűbb, ezáltal olcsóbban üzemeltethető, a városi környezetbe jobban illeszkedő, regionális célú vasútvonalakat hozzanak létre. A kivitelezés fő szempontja a takarékoság, a helyi anyagok, az eszközök, a tőke és a munkaerő bevonása, valamint a működtetés kis forgalomhoz illeszkedő alacsony költségszintje volt (Tisza, 1996).

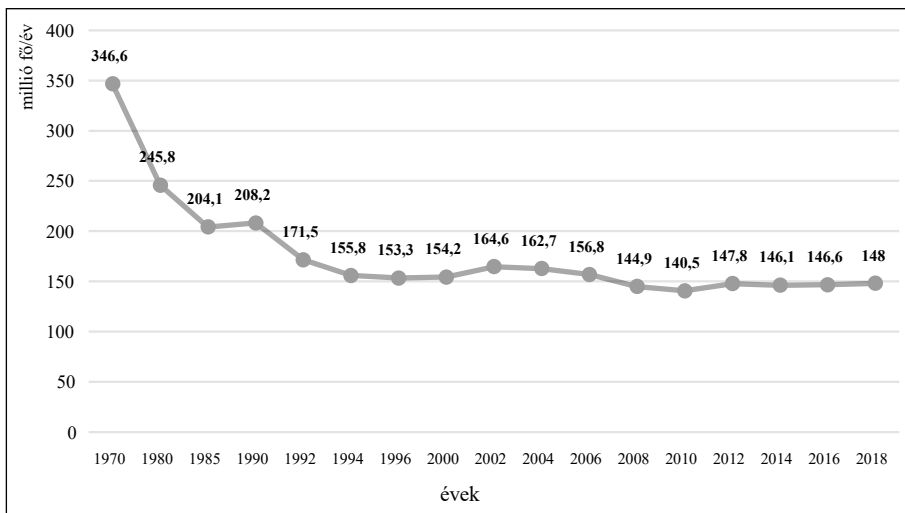


1. számú ábra: A magyar királyi államvasutak és a kezelésükben lévő helyi érdekű vasutak térképe 1914-ben. Forrás: URL1

A törvénycikk, valamint az állam által biztosított adó- és egyéb kedvezmények hatására egyre-másra alakultak meg országszerte a vasútépítési társaságok. Azonban ezek a társaságok sok esetben csak a pálya építésére szerveződtek, az üzemeltetést rögtön a MÁV látta el. Ilyen volt például a Budapestről Esztergomba, illetve a Budapestről Lajosmizsén át Kecskemétre vezető helyiérdekű vasutak, amelyek ma a MÁV-vonalhálózatának részeit képezik. Az 1. számú ábrán látható a magyar királyi államvasutak és a kezelésében levő helyiérdekű vasutak térképe 1914-ből. A térképen 138 helyiérdekű vasutat tüntettek fel, amelyből 129 normál nyomtávú vasútvonal, 9 pedig úgynevezett keskeny nyomtávú vonal volt. E vonalak nagyrészből alakult ki később a MÁV mellékvonali hálózata. Az 1918. évi 23 ezer kilométeres magyar vasúthálózat 57%-a (kb. 13 000 km) volt a HÉV társaságok kezében (Wettstein–Szabó, 2005).

Az I. világháborút követő területi változások jelentős átalakulást jelentettek a társaság életében, mivel a vonalhálózat jókora része más országok területéhez került. A magyar vasúthálózat az európai fejlődéssel szinkronban jött létre és a II. világháború időszakáig folyamatosan lépést tudott tartani a műszaki fejlődéssel (hálózatsűrűség, kétvágányú vonalak aránya, villamosított vonalak aránya, pályára engedélyezett sebesség, hézagnélküli felépítmény aránya, nagytömegű sínek aránya, állomások száma, szintbéli útátjárók, műtárgyak, biztosítóberendezés, járművek stb.). Napjainkban a MÁV-csoport Magyarország legnagyobb, legfontosabb kötöttpályás közlekedési szolgáltatója. A cégcsoport 30 tagvállalatának feladatai közé tartozik többek között a pályahálózat üzemeltetése, a személyszállítás, a vontatás, a karbantartás, illetve a járműgyártás. 2007. július 1-jén alakult meg a személyszállító leányvállalat, a MÁV-START Zrt., amely a hazai 7273 km-es vasúthálózaton, összesen 1344 ponton (pályaudvar, vasútállomás, megállóhely) szolgálja ki minden nap az utasokat, napi több ezer járattal. A vállalat szolgáltatási tevékenységét jelenleg 1863 személykocsi, 467 motorkocsi, valamint 976 (dízels/villamos) mozdony segítségével látja el. Az elmúlt évtizedekben végbement változások (például motorizáció, közlekedés fejlődése, utazási szokások és igények változása, digitalizáció, környezetvédelem stb.) éreztetik környezeti hatásukat, a vasút számára is kihívást jelentenek, amelyekre reagálnia szükséges. Megvizsgálva a személyszállítási adatokat látható (2. számú ábra), hogy az adatokban folyamatos csökkenés tapasztalható az 1970-es évektől, és a motorizáció fejlődésével a vasút fokozatosan kiszorult a hagyományos közlekedési piacról. Az 1990-es évektől, a piacgazdaság megjelenésével a korábban mesterségesen fenntartott gazdasági környezetben lévő vasút összeomlott, mivel a vasúti közlekedést érintő kedvezőtlen hatások egyszerre, egyidejűleg, sokszerűen érvényesültek. Mindezek a vasúti személy- és

áruszállítási teljesítmények visszaeséséhez vezettek. A 2010-es év mélypontja után a fejlesztések és vasútfelújítások hatására a visszaesés megállt, sőt az elmúlt 10 évben mintegy 10 millió fővel növekedett az utasok száma.

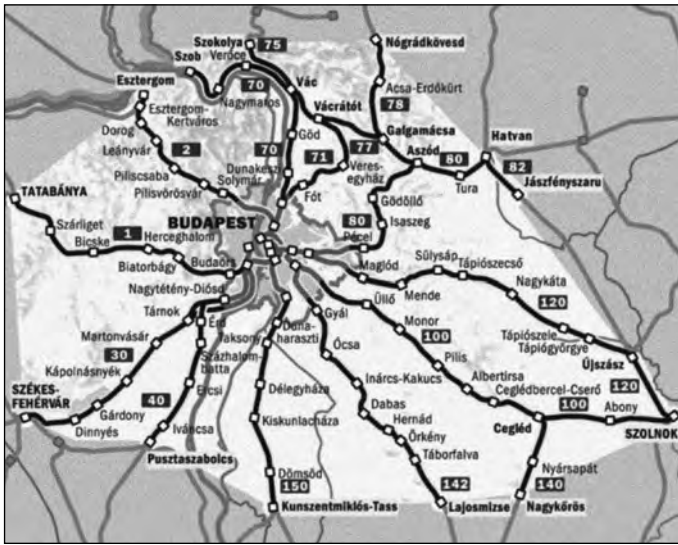


2. számú ábra: A vasúti személyszállítás statisztikai adatai (1970–2018; millió fő/év).
Forrás: Köller, 2002, 3.; KSH, 2019.

Elővárosi vasutak Budapest agglomerációjában

A főváros 1873-as egyesítését követően rohamosan nőtt azok száma, akik Budapesten dolgoztak ugyan, de a környező települések olcsóbb területein építkeztek és laktak. A mai értelemben vett ingázók részéről egyre nagyobb igény jelent meg arra, hogy növekvő létszámban és főleg egyre nagyobb távolságra juthassanak el a lakó- és a munkahelyük között. Az is világossá vált, hogy a közúti vasutak (villamosok) ezt az igényt nem képesek kielégíteni, valamint, hogy a fővárosban terebélyesedő közúti vasúthálózat mellett egyre inkább igényként jelentkezett a Budapesttől nem túl távoli községek bekapcsolása a helyi forgalomba. Napjainkban a hazai vasútvonal-hálózat jellemzője a többször dicsért és még többször elátkozott centrális elrendezés, amely követi az ország történelmi és gazdasági adottságokból fakadó Budapest központúságát. A főváros érintésével történik a vasúti személy- és áruszállítás tranzit- és távolsági szegmenseinek jelentős hányada. Az országos hálózati struktúra az agglomerációs és távolsági viszonylatok közvetlen kiszolgálása Budapest számára kedvező

hatású. A távolsági, a nemzetközi és a teherforgalom is a főváros érintésére kényszerül a gyűrűirányú hálózati kapcsolatok hiánya miatt, így jelentős átmenő forgalom halad át a budapesti belső vonalszakaszokon. A főváros központi szerepe a munkavállalók, tanulók körében megjelenő ingázásban csúcsosodik ki. A hazai vasúti személyforgalom volumenének több mint 50%-a Budapest és környékének vasúthálózatán jelenik meg. A 3. számú ábrán jól látható Budapest környékének vasúthálózati térképe.



3. számú ábra: Budapest elővárosi vasúti hálózata. Forrás: URL2

A budapesti elővárosi forgalomban a legnagyobb vasúti forgalmat a 100a (Budapest–Cegléd–Szolnok), a 70-es (Budapest–Vác–Szob) és a 30a (Budapest–Székesfehérvár) vonalak bonyolítják le. Alacsonyabb forgalom a 142-es (Budapest–Lajosmizse), a 150-es (Budapest–Kunszentmiklós–Tass) és a 71-es (Budapest–Veresegyház–Vác) vonalakon mérhető (1. számú táblázat). Ezeknél a vonalknál jelentős befolyásoló tényezőként jelenik meg a vasúti infrastruktúra rossz állapotára visszavezethető alacsonyabb szolgáltatási színvonal. Budapest legforgalmasabb pályaudvarai a felmérések szerint a fejpályaudvarok (Budapest Nyugati, Budapest Keleti, és Budapest Déli pályaudvar), illetve Budapest-Kelenföld, valamint Kőbánya-Kispest állomások.

Vonal	Napi utasszám (fő)	Százalékos megoszlás (%)	Szolgáltató
H5 (Battyány tér – Szentedre)	95 030	26	MÁV-HÉV
H7 (Boráros tér – Csepel)	48 341	13	MÁV-HÉV
H8-H9 (Örs vezér tere – Gödöllő/Csömör)	35 597	10	MÁV-HÉV
70 (Budapest – Vác – Szob)	34 488	9	MÁV-START
100a (Budapest – Cegléd – Szolnok)	34 374	9	MÁV-START
30a (Budapest – Székesfehérvár)	25 809	7	MÁV-START
120a (Budapest – Újszász – Szolnok)	22 878	6	MÁV-START
H6 (Közvágóhíd – Ráckeve)	21 934	6	MÁV-HÉV
1 (Budapest – Tatabánya)	13 031	3	MÁV-START
2 (Budapest – Esztergom)	10 607	3	MÁV-START
80a (Budapest – Hatvan)	10 571	3	MÁV-START
40a (Budapest – Pusztaszabolcs)	6398	2	MÁV-START
150 (Budapest – Kunszentmiklós – Tass)	4944	1	MÁV-START
71 (Budapest – Veresegyház – Vác)	4388	1	MÁV-START
142 (Budapest – Lajosmizse)	4104	1	MÁV-START
Összesen	372 494		

1. számú táblázat: Napi utasszám a Budapest agglomerációjában működő kötőtpályás vonalakon. Forrás: URL3

Az elővárosi vonalak menetrendi struktúrájára jellemző az ütemes menetrend. Az elővárosi vonalak alapüteme normál esetben jellemzően 30 perc (vagyis 30 percnél közlekedik egymás után egy vagy két vonat). Az ütemes menetrendek bevezetésével jelentek meg Budapest elővárosi vonalain az úgynevezett zónázó vonatok, amelyek az agglomeráció távolabbi régióit nyitják meg az utasok számára a vasút szempontjából, gyorsabb eljutást biztosítva ezzel a főváros irányába.

Helyiérdekű vasútvonalak (HÉV) Budapest agglomerációjában

Ahogy az 1. számú táblázatban is látható Budapest és az agglomeráció közlekedésének szempontjából fontos pillér a MÁV-HÉV Zrt. és a kezelésében működő helyiérdekű vasutak. A helyiérdekű vasutak építési láza az ország középpontjának és szívének számító Budapestet sem kerülte el. Első fecskéként a Budapest–Szent-Lőrinci Helyiérdekű Vasút Rt. (BLVV) már 1887 áprilisában átadta az Üllői út és a Lőrinci Téglagyár között megépített keskeny nyomtá-

vú vágányait. A vonal azonban nem lett része a későbbi törzshálózatnak, HÉV jellege rövid idő alatt megszűnt, és a villamoshálózat részévé vált, ezért nem tekintik igazi, klasszikus HÉV-vonalnak. Az első tíz kilométeres HÉV-vonalat 1887. augusztus 7-én adták át Budapest Közvágóhíd és Soroksár között, ezt még abban az évben Harasziig, majd 1892-ben Ráckeveig hosszabbították meg. A gödöllői vonal első (a Keleti pályaudvartól Cinkotáig) megépített szakaszát 1888. július 20-án, míg a Filatorigát–Szentendre vonalat 1888. augusztus 17-én adták át a forgalomnak. 1912-ben nyitották meg a ráckevei HÉV szárnyvonalaként az első csepeli HÉV-et, majd 1951-ben megépült a Boráros térre vezető csepeli gyorsvasút. Ezek a HÉV-vonalak ma is működnek, igaz némelyik kissé megváltoztatott nyomvonalon. Az egykori Budafok–Tétény, Budaörs–Törökbalint, Rákosszentmihály–Rákospalota–Taksony HÉV-vonalak szerepét villamosok, illetve autóbuszok vették át. A Vác–Budapest–Gödöllő – nem kifejezetten fővárosi – HÉV-vonal volt, de mindenképpen említést érdemel. A vonal 1911. októberi átadásakor ilyen tekintetben Magyarország első villamosított nagyvasúti vonala volt. A pálya mindhárom végpontján kapcsolódott a MÁV vágányhálózatához. Rákospalotán és Vácott a MÁV szobi fővonalához, Gödöllőn a Budapest–Hatvan–Miskolc MÁV fővonalhoz, illetve a Budapest–Gödöllő BHÉV vonalhoz rendelkezett közvetlen kapcsolattal. A villamosított vonal két része a Rákospalota–Veresegyház–Vác közti 41 kilométeres fővonal és az abból Veresegyháznál kiágazó, Gödöllőig tartó 11 kilométeres szárnyvonal volt (Lovas, 1999). A vonalon a MÁV végezte az üzemeltetést. A II. világháborút követő újjáépítés után gőzvontatással indult meg a forgalom mind a fő-, mind a mellékvonalon. 1970-ben a MÁV bezárta a Veresegyház–Gödöllő vonalat. Jelenleg a Vác–Veresegyház–Budapest Nyugati pályaudvar vonal ismét villamosított, a MÁV 71-es vonalaként üzemel. Budapest agglomerációját ma és a múltban is sűrűn behálózzák a kötöttpályás közlekedés (vasút, HÉV) vonalai. Napjainkban a HÉV öt vonalán, alig 100 kilométeres hálózaton, 174 kilométer fővonalis vágányhosszon, tanítási munkanapokon kiemelkedő menetrendszerűséggel 892 vonat közlekedik. A napi utasszám kb. 200 ezer fő (1. számú táblázat). A MÁV-HÉV által üzemeltetett vonalak utasszámának több mint 80%-a Budapest közigazgatási határán belül jelentkezik. Békásmegyér, Kaszásdűlő, Csepel közlekedése megoldhatatlan lenne az itt működő HÉV vonalak nélkül. Ugyanakkor a HÉV legnagyobb problémáját az jelenti, hogy megépítésük óta a megállóhelyek, nyomvonalak szinte változatlanok, nem követték az utazási szokások megváltozását, a város fejlődését, illetve Budapesten a múlt század első harmadában nem alakult ki olyan S-Bahn jellegű hálózat, mint például Berlinben vagy Bécsben, és a metróépítés sem folytatódott a keletkező igényeknek megfelelően, jellemzően a források és megfontolt stratégia hiánya miatt.

A helyzet kezelésére, a 11 elővárosi MÁV és az öt MÁV-HÉV vonal fejlesztése megalapozásának tekinthetjük az 1563/2018., 1564/2018. és 1565/2018. (XI. 10.) kormányhatározatokat, amelyek egy átgondolt, egységes kötőtpályás hálózatok létrehozásának szándékát fogalmazzák meg, hogy megfelelő alternatívát biztosítsanak az egyéni közlekedéssel szemben.

Budapest agglomerációjában a MÁV-START kezelésében működő vasutakon történt bűncselekmények és támadások

A vasúti forgalomban nap mint nap utasok tízezrei vesznek részt, sajnos köztük – mint ahogy az élet más területein is – megjelennek olyan utasok, akik nincsenek tekintettel sem utastársaikra, sem a MÁV-START Zrt. alkalmazásában álló jegyvizsgálók, vonatkísérő személyzetre. Rendszeresek a jegy nélküli, esetleg bódult állapotban levő utasok által elkövetett inzultusok mind az utasok, mind az utazó személyzettel szemben. A vasúttársaság minden lehetséges intézkedést megtesz a jegyvizsgálók, fedélzeti jegyellenőrök biztonságának garantálása érdekében. Ennek érdekében az elmúlt években a MÁV számos rendőrségi és polgárőrségi megállapodást kötött, biztonsági személyzetet, vasútőri kíséretet rendelt meg, biztonságtechnikai beruházásokat valósított meg. A vasúttársaság kiemelt figyelmet fordít a dolgozók sérelmére elkövetett bűncselekmények miatt indított büntetőeljárások segítésére.

A Büntető Törvénykönyvről szóló (Btk.) 2012. évi C. törvény szerint a jegyvizsgálók közfeladatot ellátó személyek, ezért az őket ért támadások bűncselekménynek minősülnek és szigorúan büntetendők. A Btk. 310. §-a szerint:

„Hivatalos személy elleni erőszak

(1) Aki hivatalos vagy külföldi hivatalos személyt

a) jogszerű eljárásában erőszakkal vagy fenyegetéssel akadályoz,

b) jogszerű eljárásában erőszakkal vagy fenyegetéssel intézkedésre kényszerít, vagy

c) eljárása alatt, illetve emiatt bántalmaz, büntett miatt 1 évtől 5 évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(2) A büntetés 2 évtől 8 évig terjedő szabadságvesztés, ha a hivatalos személy elleni erőszakot csoportosan, fegyveresen vagy felfegyverkezve követik el.

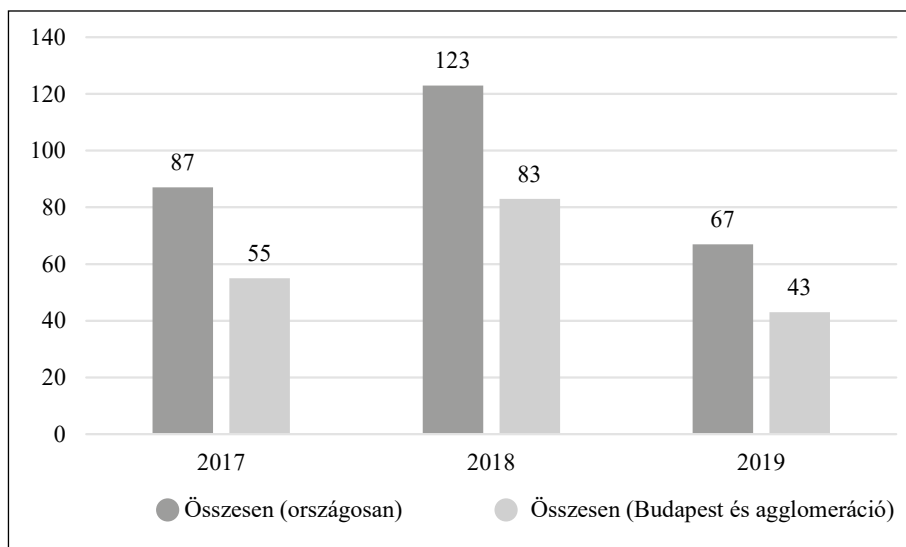
(3) A (2) bekezdésben meghatározott csoport szervezője vagy vezetője 5 évtől 10 évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(4) Aki hivatalos személy elleni erőszak elkövetésére irányuló csoportban részt vesz, vétség miatt 2 évig, a csoport szervezője és vezetője büntett miatt 3 évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(5) Aki hivatalos személyt vagy külföldi hivatalos személyt az eljárása miatt bántalmaz, az (1)-(4) bekezdés szerint büntetendő akkor is, ha a bántalmazott a bűncselekmény elkövetésekor már nem hivatalos személy vagy nem külföldi hivatalos személy.

(6) Aki hivatalos személy elleni erőszakra irányuló előkészületet követ el, vétség miatt 1 évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő”

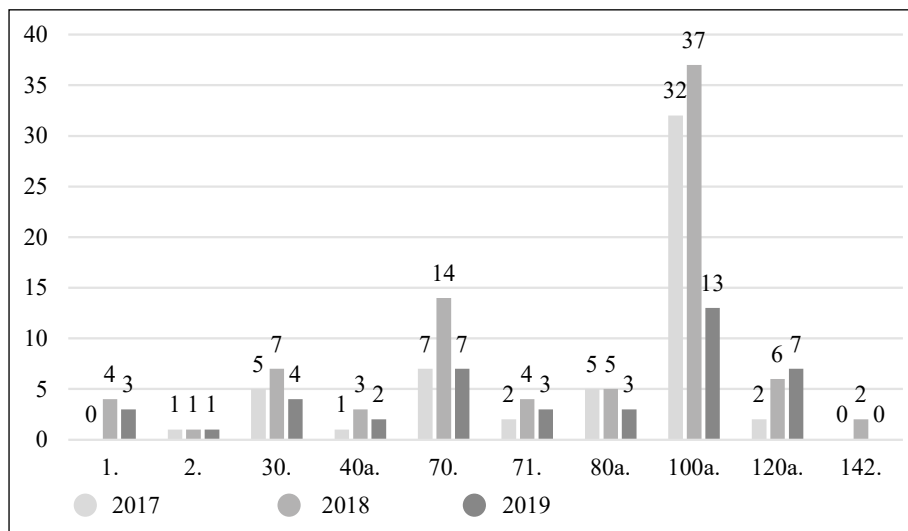
A MÁV-START Zrt. Biztonsági Igazgatóságának segítségével kutatást végeztünk annak megállapítására, milyen számban és jellemzően hol történnek ilyen jellegű bűncselekmények (4. számú ábra).



4. számú ábra: A vonatkísérő személyzet elleni bántalmazások száma a MÁV-START Zrt. vonalain (2017–2019). Forrás: MÁV-START (2019) adatai alapján a szerzők saját szerkesztése

2017-ben 87 alkalommal ért valamilyen támadás jegyvizsgálókat. Jellemzően arcon ütötték, leköpték őket vagy verbális agressziót kellett elszenvedniük. Előfordult az is, hogy késsel fenyegették, megrúgták, megütötték, szabad mozgásukban akadályozták őket. Az elkövetők nagy többsége (több mint 3/4-e) menetjegy nélkül, érvénytelen vagy átruházott jeggyel akart utazni. 2017-ben összesen 75 feljelentést tettek és egy bírósági ítélet született (a többi eljárás folyamatban van). A következő évben, 2018-ban már 123 esetben ért inzultus jegyvizsgálókat. 2019-ben 67 esetben történt jegyvizsgálót érintő támadás, amiből 32 tettelegesséig fajult (ütés, lökés, karmolás, rúgás), egy eset pedig nyolc

napon túli sérüléssel járt. A vasúttársaság adatai alapján a vizsgált három évben a bántalmazások csaknem 70%-a a legnagyobb forgalmú budapesti elővárosi vasútvonalakon történt (5. számú ábra).



5. számú ábra: A vonatkísérő személyzet elleni bántalmazások száma a MÁV-START Zrt. budapesti elővárosi vonalain (2017–2019). Forrás: MÁV-START (2019) adatai alapján a szerzők saját szerkesztése

Az 5. számú ábrában látható, hogy a budapesti elővárosi forgalomban a leginkább problémás vonal biztonsági szempontból a 100a (Budapest–Cegléd–Szolnok) vonal, ahol mindhárom vizsgált évben kiugróan magas volt a jegyvizsgálók elleni bántalmazások száma a többi elővárosi vonalhoz képest.

A tarthatatlanná váló helyzet kezelésére a vasúttársaság intézkedéscsomagot vezetett be:

- Az intézkedéscsomag részeként figyelemfelhívó kampányt is indítottak.
 - Hangos utastájékoztató berendezéseken keresztül hívják fel az utasok figyelmét arra, hogy a közfeladatot ellátó emberek elleni erőszak minden esetben rendőri intézkedést von maga után és büntetőjogi következményekkel jár.
 - Figyelemfelhívó matricákat helyeztek ki az állomások jegypénztárainak ablakaiba, illetve a járművek belső utasterébe.
- Egyes vonalokon bizonyos időszakokban a jegyvizsgálók párosan ellenőrzik a jegyeket, valamint az este hat és reggel hat óra között egyedül dolgozók mellé vasútórt vagy készenléti rendőrt állítanak.

- A támadások megelőzése érdekében évente csaknem 80 ezer vonatot biztonsági személyzet, 8000–8500 vonatot pedig a rendőrség munkatársai kísérnek.
- A vasútvállalat 2017-től új kamerarendszer gyakorlati tesztelését végezte el. A rendszer 2018-ban kiterjesztésre került a budapesti agglomeráció egyes részeiben is. Országos lefedettségű mobil kamerás rögzítőrendszer kiépítését kezdték meg.
- 2019 szeptemberétől a korábbiak mellé további 103 tesztkamerát kaptak (6. számú ábra) a vállalat jegyellenőrei, valamint 12 telephelyre telepítettek dokkolókat.
- Mivel gyakran megfelelő konfliktuskezelő módszerekkel elejét lehet venni a komolyabb inzultusnak, ezért a készségek fejlesztése érdekében speciális konfliktuskezelő tréningeken vesznek részt az érintett munkavállalók.



6. számú ábra: DAHUA MPT210-4X típusú tesztkamera. Forrás: URL4

A MPT210-4X tesztkamera egy bűnüldözésben is használatos, akár nyolcórás üzemre is képes, a fokozott igénybevételt is jól tűri. Ezalatt folyamatos felvételt tud készíteni, akár éjszakai körülmények között is. A készülék full HD minőségű felvételt készít, a felvételt a felhasználó bármikor elindíthatja és leállíthatja a készülék egyetlen gombjának megnyomásával. A kamera a gombnyomást megelőző 20 másodperc videóanyagát is rögzíti, és 5 megapixeles fotó készítésére is alkalmas. A mobil kamera az adatokat kódolt formában, jelszóval védetten tárolja, így nincs lehetőség hozzáférni azokhoz az eszközön. A vasúttársaság minden területi igazgatóságán telepítenek legalább egy gyűjtőállomást, amelyek

a munkavállaló azonosítására, a rögzített adatok letöltésére, a kamerák ellenőrzésére és az akkumulátorok feltöltésére szolgálnak. A dokkolóra mentett felvételeket csak és kizárólag a rendőrség tekintheti meg. A dokkolón tárolt adatok pedig – a személyszállítási törvénynek megfelelően – a 16. napon automatikusan törölődnek. A legtöbb készülék a ceglédi, a váci és az esztergomi vonalakon került bevetésre, mert mint a vizsgált adatokból látható, ezeken a vonalakon éri a legtöbb támadás, atrocitás a jegyvizsgálókat. A budapesti elővárosi forgalomban elsődleges irányelv, hogy a jegyvizsgálók ne egyedül dolgozzanak a fedélzeten. Mindezekén túl az új beszerzésű, felújítás alatt lévő járművek, illetve a saját gyártású járművek esetében már követelmény, hogy azokat pedig belső kamerarendszerrel szereljék fel.

Következtetések

A közlekedés biztonsága az egyre fokozódó mobilitási igény mellett mind nagyobb kihívást jelent nemzetközi és hazai viszonylatban egyaránt. A kötöttpályás vasúti közlekedés és a biztonság egymástól elválaszthatatlan fogalmak: szigorú, a biztonság magas szintjét biztosító szabályok nélkül a kötöttpályás közlekedés nem tudott volna fejlődni, hiszen az utasok és a személyzet sem utaztak volna vonattal. A vasútbiztonság két, egymással szorosan összefüggő területre bontható: az üzembiztonság vagy baleseti kockázat mérséklésére, illetve a vagyonbiztonság növelésére. A MÁV-csoport által a vagyonvédelmi ráfordítások pozitív hatása érezhető. A vagyonbiztonság területén a vasúttársaság számára a pálya, építmény, távközlő, biztosító és erősáramú berendezésekkel kapcsolatos rongálások és lopások, az anyaglopások, valamint az egyéb vagyon elleni cselekmények előfordulása, illetve megakadályozása jelenti a legnagyobb kihívást. A vasúttársaság által bevezetett intézkedések már a 2019-es évben kézzel fogható eredményt mutattak. Az elmúlt évben jelentősen mérséklődött a bűncselekmények száma, például az előző évhez képest közel felére csökkent a jegyvizsgálók elleni bántalmazások száma, amelyben a hatóságok fokozott ellenőrzésének meghatározó szerepe is érezhető.

Felhasznált irodalom

Köller L. (2003): *A különböző vasúti hálózatok vonali és hálózati hatékonysága, illetve a versenyképesség értelmezése a vasútnál hazai tapasztalatok és nemzetközi példák alapján.* <http://www.vki.hu/~tflfleisch/~haver/szakirodalom/haver-KOLLER-vasut.pdf>

- KSH (2019): *Helyközi személyszállítás közlekedési módok szerint*. https://www.ksh.hu/docs/hun/xstataadat/xstataadat_eves/i_odme003.html
- Lovas Gy. (1999): A Budapest-Gödöllő-Vác helyiérdekű vasút. In: Villányi Gy., Varga K., Keller L., Horváth F., Molnár E., Kubinszky M. (szerk.): *Vasúthistoria Évkönyv*. Magyar Állam Vasutak, 240–288.
- MÁV-START (2019): *MÁV-START Zrt. belső adatai*
- Tisza I. (1996): A magyar állami, magán- és helyiérdekű vasúttársaságok fejlődése 1876-1900 között. In: Kovács L. (szerk.): *Magyar Vasúttörténet 2. kötet*. Közlekedési Dokumentációs Kft., 83–84.
- Wettstein D., Szabó A. (2005): Helyiérdekű vasutak építészet. *Architectura Hungariae*, 7, 3. http://www.arch.et.bme.hu/arch_old/korabbi_folyam/27/27szabow.html

A cikkben található online hivatkozások

- URL1: *A magyar királyi államvasutak és a kezelésében levő helyiérdekű vasutak térképe*. <http://vasutallomasok.hu/terk/MAVterkep.jpg>
- URL2: *A Budapesti Elővárosi Vasúthálózat Fejlesztése Projekt összefoglaló jelentés*. https://kozlekedes.org/wp-content/uploads/2014/04/Elovarosi_vasut_BP.pdf
- URL3: *Bemutakoznak Budapest elővárosi vasútvonalai*. <https://mav-hev.hu/hireink/bemutakoznak-budapest-elovarosi-vasutvonalai-0>
- URL4: *Szeptembertől még több testkamera segíti a jegyvizsgálók munkáját*. <https://www.mav-csoport.hu/mav-csoport/szeptembertol-meg-tobb-testkamera-segiti-jegyvizsgalok-munkajat>

Hivatkozott jogszabályok

2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről

1563/2018. (XI. 10.) Korm. határozat az egyes kiemelt projekteknek az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program éves fejlesztési keretében előkészítési célú projektként történő nevesítéséről, valamint az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program éves fejlesztési keretének megállapításáról szóló 1247/2016. (V. 18.) Korm. határozat módosításáról

1564/2018. (XI. 10.) Korm. határozat a budapesti vasúti pályaudvari rendszer fejlesztésének irányairól

1565/2018. (XI. 10.) Korm. határozat a budapesti elővárosi gyorsvasúti vonalak (HÉV) egységes rendszerben történő fejlesztéséről