

2021

1-2.

BŰNÖZÉS-FÖLDRAJZI KÖZLEMÉNYEK

II. évfolyam 1-2. szám

2021 január

ISSN 2732-1347

ANDROVICZ GÁBOR: A budapesti rendőri őrszemélyzet szolgálati elhelyezése és lakáskörülményei az 1880-as évektől az 1930-as évekig

MÁTYÁS SZABOLCS-LIPPAI ZSOLT-NÉMETH ÁGOTA-GÁL ERIKA-NAGY IVETT-FELFÖLDI PÉTER: Budapest kerékpáros baleseteinek bűnözésföldrajzi elemzése

PÖDÖR ANDREA-HUM ZALÁN: A bűnözéstől való félelem vizsgálata több településen

SIVADÓ MÁTÉ: A drogfogyasztás alapvető mintázatai a világ egyes tájain, és a különbözőségek lehetséges okai

A Magyar Rendészettudományi Társaság I. Nemzetközi Bűnözésföldrajzi Konferenciájának absztraktjai

BŰNÖZÉS FÖLDRAJZI KÖZLEMÉNYEK

A MAGYAR RENDÉSZETTUDOMÁNYI TÁRSASÁG
TUDOMÁNYOS FOLYÓIRATA

II. ÉVFOLYAM / 1-2. SZÁM / 2021 JANUÁR

BFK 

A Bűnözésföldrajzi Közlemények az MRTT tudományos és lektorált folyóirata

A szerkesztőbizottság elnöke:

MÁTYÁS SZABOLCS Ph.D. adjunktus (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

A szerkesztőbizottság tiszteletbeli elnöke:

SALLAI JÁNOS egyetemi tanár (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

Főszerkesztő:

TIHANYI MIKLÓS Ph.D. adjunktus (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

Szerkesztőbizottság:

BUDAHÁZI ÁRPÁD Ph.D. egyetemi docens (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

BUJDOSÓ ZOLTÁN Ph.D. főiskolai tanár (Szent István Egyetem)

CONSTANTIN -VASILE ȚOCA Ph.D. adjunktus (University of Oradea /Nagyvárad/, Románia)

ERDEI GÁBOR Ph.D. (ORFK NEBEK)

FORRÓ ANTAL doktorandusz (Debreceni Egyetem)

IGÉNYES LADISZLAV Ph.D. adjunktus (Academy of the Police Force in Bratislava /Pozsony/, Szlovákia)

MAJOR RÓBERT Ph.D. egyetemi docens (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

MÉSZÁROS EDINA LILLA Ph.D. tanársegéd (University of Oradea /Nagyvárad/, Románia)

PISKÓTI-KOVÁCS ZSUZSA Ph.D. adjunktus (Eszterházy Károly Egyetem)

PÖDÖR ANDREA Ph.D. egyetemi docens (Óbudai Egyetem)

SIVADÓ MÁTÉ Ph.D. adjunktus (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

ÜRMÖSNÉ SIMON GABRIELLA Ph.D. egyetemi docens (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

SZABÓ ANDREA Ph.D. egyetemi docens (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

SZABÓ KRISZTIÁN Ph.D. egyetemi docens (Debreceni Egyetem)

TÓTH ANTAL Ph.D. egyetemi docens (Eszterházy Károly Egyetem)

VÁRI VINCE Ph.D. adjunktus (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

Technikai szerkesztő:

FRIGYER LÁSZLÓ tanársegéd (Nemzeti Közszolgálati Egyetem)

Szerkesztőség:

1089 Budapest, Diószegi Sámuel u. 38-42.

criminalgeography@gmail.com

II. évfolyam, 2021/1-2. szám

A kiadvány logója Forró Antal alkotása

Megjelenik évente négy alkalommal.

TARTALOMJEGYZÉK

Lectori Salutem.....	7
ANDROVICZ GÁBOR: A budapesti rendőri őrszemélyzet szolgálati elhelyezése és lakáskörülményei az 1880-as évektől az 1930-as évekig.....	9
MÁTYÁS SZABOLCS-LIPPAI ZSOLT-NÉMETH ÁGOTA-GÁL ERIKA-NAGY IVETT-FELFÖLDI PÉTER: Budapest kerékpáros baleseteinek bűnözésföldrajzi elemzése.....	21
PÓDÓR ANDREA-HUM ZALÁN: A bűnözéstől való félelem vizsgálata több településen.....	35
SIVADÓ MÁTÉ: A drogfogyasztás alapvető mintázatai a világ egyes tájain, és a különbözőségek lehetséges okai.....	45
A Magyar Rendészettudományi Társaság I. Nemzetközi Bűnözésföldrajzi Konferenciájának absztraktjai.....	55

Lectori Salutem!

Tisztelt Olvasó!

A múltkori lapszám bevezetőjében azt írtam, hogy „Túlzás nélkül állíthatjuk, hogy a hazai bűnözésföldrajz egyre jelentősebb helyet foglal el a földtudományok és a rendészettudomány közötti térben.” Ezt a megállapítást jelen lapszámomban is tényként állíthatjuk. Bizonyítja ezt az is, hogy a Magyar Rendészettudományi Társaság szervezésében sikeresen megrendeztük 2020 decemberében a világ első nemzetközi bűnözésföldrajzi konferenciáját.

A konferencia felhívásának közzétételekor volt a szervezőkben egy kis félsz, hogy lesz-e elég jelentkező, ki tudunk-e tölteni néhány órát színvonalas előadásokkal. A félelem alaptalan volt, s néhány hét után már a szervezőknek az okozott „problémát”, hogy kit és milyen szekcióba soroljanak be.

Tizennégy előadó jelentkezett öt egyetemről és három országból. Külön öröm volt a szervezők számára, hogy a pozsonyi és nagyváradai egyetemekről is jelentkeztek résztvevők. A konferenciaszervezés sikerén felbuzdulva, a szervezők már a 2021. évi nemzetközi konferencia szervezésén dolgoznak.

A fentiek alapján egyértelműen látható, hogy jelentős igény mutatkozik a bűnözés térbeli vizsgálatára nemcsak hazai, hanem az országhatáron túli magyar nyelvű kutatók körében is. A széles körű érdeklődést ugyancsak jelzi, hogy a rendészettudomány kutatói mellett, a geográfia, a kriminológia, a mérnöki tudomány, a kartográfia, a történelem és a regionális tudomány kutatói is képviseltették magukat a konferencián.

Amennyiben bármilyen észrevétele vagy javaslata van a folyóirattal kapcsolatban, úgy kérjük, hogy azt írja meg a szerkesztőbizottság részére.

A folyóirat olvasásához kellemes időtöltést kívánok.

Mátyás Szabolcs
a Szerkesztőbizottság elnöke

A kötet szerzői

ANDROVICZ GÁBOR doktorandusz, Nemzeti Közszerológati Egyetem Rendészettudományi Doktori Iskola

FELFÖLDI PÉTER okleveles közlekedésmérnök szaktanár, Nemzeti Közszerológati Egyetem Rendészettudományi Kar

GÁL ERIKA r. őrnagy, mesteroktató, Nemzeti Közszerológati Egyetem Rendészettudományi Kar

HUM ZALÁN földmérő mérnök

LIPPAI ZSOLT r. alezredes, mesteroktató, Nemzeti Közszerológati Egyetem Rendészettudományi Kar

MÁTYÁS SZABOLCS Ph.D. r. őrnagy, adjunktus, Nemzeti Közszerológati Egyetem Rendészettudományi Kar

NAGY IVETT r. hadnagy, BRFK VII. kerületi Rendőrkapitányság

NÉMETH ÁGOTA r. alezredes, mesteroktató, Nemzeti Közszerológati Egyetem Rendészettudományi Kar

PÖDÖR ANDREA Ph.D. egyetemi docens, igazgató, Óbudai Egyetem Alba Régia Műszaki Kar Geoinformatikai Intézet

SIVADÓ MÁTÉ Ph.D. r. őrnagy, adjunktus, Nemzeti Közszerológati Egyetem Rendészettudományi Kar

A kötet lektorai:

SALLAI JÁNOS r. ezredes, tanszékvezető egyetemi tanár (Nemzeti Közszerológati Egyetem Rendészettudományi Kar)

TIHANYI MIKLÓS Ph.D. r. őrnagy, adjunktus (Nemzeti Közszerológati Egyetem Rendészettudományi Kar)

VÁRI VINCE Ph.D. r. alezredes, adjunktus (Nemzeti Közszerológati Egyetem Rendészettudományi Kar)

Androvicz Gábor

Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Doktori Iskola

*androviczgabor@gmail.com (ORCID: 0000-0002-3760-9712)***A BUDAPESTI RENDŐRI ŐRSZEMÉLYZET SZOLGÁLATI ELHELYEZÉSE ÉS
LAKÁSKÖRÜLMÉNYEI AZ 1880-AS ÉVEKTŐL AZ 1930-AS ÉVEKIG****Absztrakt**

A magyarországi bűnözéstörténet első modern feldolgozásának tekinthető Perényi Roland 2012-ben megjelent, a budapesti bűnözés társadalomtörténetével foglalkozó kötete (Perényi 2012), amely külön fejezetben kísérel meg a dualizmus kori budapesti bűnözés térbeli lokalizálását, valamint a „figyelő, megelőző és felfedező” rendőrség munkájának és a folyamatosan terjeszkedő város szociális térképének ismertetését. A korabeli kriminálgeográfiai viszonyok elemzésében fontos aspektus a rendőri jelenlét megléte vagy hiánya, valamint a rendfenntartás épített intézményei, a kapitányságok és őrszobák elhelyezkedése a városi térben. Jelen tanulmány gondolatiságának kiindulópontja, hogy a bűnözésföldrajzzal párhuzamosan, a bűnözés térbeli elemzése mellett vizsgálat tárgyát képezheti a rendőrségi épületek, illetve az állomány tagjainak lakásviszonyaira vonatkozó történeti források kutatása is. A budapesti rendőrök megfelelő életfeltételeinek, egyúttal a testület megtartó erejének sarkalatos pontját jelentette a lakhatás biztosítása, amely számottevő hatást gyakorolhatott a fővárosi rendőrőrszemélyzet tagjainak privát életterére és fegyelmi viszonyaira, a rendőri létszám változásaira és végső soron a büntetőeljárás és bűnüldözés eredményességére.

Kulcsszavak: rendőrség, rendészettörténet, rendőrségi lakások, rendőrségi lakótelep

1. A rendőri őrszemélyzet lakhatási lehetőségei a dualizmus időszakában

A rendőrlegénység egy része az 1860-as évektől a városi önkormányzattól bérelt épületekben kialakított laktanyákban kaphatott elhelyezést. Mivel ez a rendszer hosszútávon anyagilag nem lehetett kifizetődő, a belügyi kormányzat egy állami tulajdonú, korszerű, a rendőri szempontoknak maradéktalanul megfelelő, nagy befogadóképességű kaszárnyát szándékozott felépíttetni. 1884 áprilisában a belügyminiszter leiratában azzal a kérelemmel fordult a fővároshoz, hogy egy lovas-rendőrlaktanya, valamint egy tolonc-és fogház építése céljából a köztemető

(ma: VIII. kerület, Fiumei úti sírkert) mellett fekvő üres városi telkekből jelöljön ki ennek megfelelő területet. A kiküldött albizottmány a Kerepesi út jobboldalán, a Magyar Államvasutak Nyugdíjintézetének átengedett telekkel szemben fekvő, Mosonyi, Festetics és Juranics utcák által határolt 1500 négyszögölnyi területet jelölte ki a célra legalkalmasabbnak (Fővárosi ügyek 1884).

Az építkezés két évvel később kezdődhetett el. A Tisza Kálmán miniszterelnök és belügyminiszter általa előterjesztett törvényjavaslat indoklásából megtudható, hogy ekkor az államrendőrség négy fővárosi ingatlant bérelt laktanyai célokra az Eötvös utcában, az Aradi utcában, a Városligetben és a Lipót körúton. 1886-ban a végrehajtó rendőrség állományából 578-an rendelkeztek szállással valamelyik laktanyában, továbbá 192 fő részesült lakáspénzben. Két tisztnek – a rendőrfőparancsnoknak és egy felügyelőnek –, valamint 273 rendőrnek sem szállása, sem lakpénze nem volt, továbbá három laktanya bérleti ideje is a végéhez közeledett. A miniszterelnök érvelése szerint a közszolgálati érdek megköveteli a rendőrség megfelelő módon történő elhelyezését, ezért elkerülhetetlen és szükséges egy rendőrlaktanya felépítése, amelyben a tervek szerint 400 gyalogos és 120 lovasrendőr, 4 tiszt és a rendőraltisztok egy része nyer lakást, valamint 120 szolgálati ló részére istállórész is épül. A laktanya helyét nem véletlenül jelölték ki a Keleti pályaudvar mellett. A frekventált, forgalmas pont közelében történő elhelyezéssel az innen futó egyenes, széles utcákon a főváros pesti oldalának legkülönbözőbb részeibe könnyen el lehetett jutni. Az épületben koncentrált, aránylag nagy létszámú legénység irányítása, felügyelete és ellenőrzése szolgálati szempontból szintén előnyösnek bizonyult. A miniszterelnök ugyanakkor jelezte, hogy a későbbiekben újabb építkezésekre lesz szükség, mivel a laktanya nem elég nagy az összes rendőr befogadására, ezért a meglévő bérszerződések lejártával a maradék állomány elhelyezéséről is gondoskodni kell (a képviselőház ülése 1886 május 3-án). A tárgyan születt XV. törvénycikkét május 22-én hirdette ki a törvényhozás (1886. évi XV. törvénycikk). A Mosonyi utcai laktanya ünnepélyes átadására 1886. november 15-én került sor. Itt kapott ingyenes (természetbeni) lakást a rendőrfőparancsnok és helyettese, a rendőrfőfelügyelő, a lovasfelügyelő, egy gyalogrendőri és a lovassági őrmester. Az 1894. évi főkapitányi jelentés szerint a végrehajtó rendőrséget magába foglaló rendőrfőparancsnokság lovasrendőrei, a hathónapos oktatásukat itt töltő rendőrújoncok, illetve a belőlük álló tartalékosztály kaptak ingyenes szállást a laktanyában (Jelentés 1895).

Az 1896-os millenniumi ünnepek alkalmából a fővárosi Ezredéves Kiállítás időtartamára külön kiállítási laktanya felépítése vált szükségessé a Városligetben megrendezésre kerülő ünnepsorozat zavartalan lefolyását biztosító rendőrök elszállásolására. A belügyminiszter és Sélley Sándor főkapitány meggyőzte a fővárost arról, hogy a kiállítás területén kívül, a Hermina út 65. szám alatt felépített laktanya a kincstár tulajdonába kerüljön, s hogy ott egy 100-120 főből álló őrséget helyezzenek el, amely közbiztonsági szolgálatát a Városligetben, Angyalföldön és a környék külterületén látja el (A kiállítási rendőrség 1895). Az állam tulajdonában lévő Mosonyi utcai és Hermina úti laktanyák véges helykapacitása miatt további, kaszárnyának alkalmas épületek bérlése is folytatódott¹, azonban a Monarchia időszakában a legnagyobb anyagi erőfeszítések mellett sem valósulhatott meg az 1881 és 1914 között a 620-ról közel 2570 főre szaporodó budapesti rendőrlegénység teljeskörű elhelyezése.

A rendőrszállás másik formája az őrszobai elhelyezés volt. Budapest ellenőrzés alá vont területeinek növekedése és a nagyarányú népességgyarapodás miatt egyre nagyobb számban létesített őrszobahelyiségeket 2-3 évente kellett bérbe vennie a rendőrségnek, de voltak köztük, amelyeket hatóságok, állami és magánintézetek, vállalatok vagy gyárak engedtek át díjmentesen. Rendszerint egy-egy hálóteremből és tisztogató kamrából, valamint az illető őrszoba parancsnokának irodájából álltak. Minden őrszoba esetében nagy figyelmet fordítottak a higiénikus körülményekre, valamint arra, hogy az épület külön bejelentő helyiséggel rendelkezzen, nehogy a civil polgárok az éppen pihenőidejüket töltő rendőröket megzavarják. Az őrszobai szállás alapvetően csak pihenőhelyként funkcionált azon rendőrök számára, akiknek szolgálata egyhuzamban tartott. Lakásul csakis a nőtlenek, özvegyek, vagy családjuktól távol élő rendőrök használták (Jelentés 1895, Jelentés 1900, Jelentés 1909).

2. A rendőrök egyéni lakásproblémái

A rendőrőrszemélyzet egyéni lakhatási gondjairól Rudnay Béla budapesti főkapitány első ízben 1899. évi összefoglaló jelentésében tett említést a belügyminiszter felé. A lakáskérdés elsősorban a legénységi ranglétra alsó fokán álló, tényleges szolgálatuk első néhány évét töltő II. osztályú rendőröket (757 fő) és a Mosonyi utcai laktanyában elhelyezett lovasrendőröket (141 fő) érintette, akiknek túlnyomó többsége – az őrszemélyzet többi tagjához hasonló

¹ Az éves főkapitányi jelentések az alábbi bérelt laktanyákról tesznek említést: II. Iskola u. 44., II. Medve u. 3., VI. Felső erdősor 50., VII. Bíbor u. 8., IX. Remete u. 5-7.

arányban – családos ember volt.² E két csoportnak nem járt lakpénzilletmény, ha pedig a rendőr valamelyik laktanyában igényelt szállást, családjától óhatatlanul elszeparálódott. „*Tehát éppen a nők, családos emberek, akiknek legnagyobb szükségük van minden garasra, a csekély 420 forint fizetésükből még lakást is kénytelenek tartani. S ez a körülmény, szemben a nagy drágasággal, csaknem elviselhetetlenné teszi a megélhetési viszonyukat, életük csak tengődés, adósságokba keverednek, lakást pedig a távoli külteleken, sőt a közeli falvakban kénytelenek fogadni, ami megint csak nem válik a szolgálat előnyére.*” (Jelentés 1990, 56.)

Bár a tapasztalatok szerint a nők rendőrök alkották az őrszemélyzet stabil, szolgálatban hosszabb ideig megmaradó részét, a lakpénz hiányából származó súlyos anyagi és családi bajok (pl. rossz lakáskörülmények és az ebből fakadó betegségek, házastársi viszálykodás) visszahatottak a szolgálatra és a rendőri létszám állandóságára. A demoralizáló körülmények következtében ezek a rendőrök a szolgálatban inaktívvá, kedvtelenné válhattak, és a legszigorúbb ellenőrzés és felügyelet mellett is előfordult, hogy könnyebben elhagyták szolgálatukat, vagy szándékosan fegyelmi vétséget követtek el, hogy elbocsássák őket. Mindez természetesen a szolgálat és a kincstár kárára történt, mert a már betanított, rendőriskolát végzetek helyére ismét újoncok kerültek, a taníttatásukra fordított költség, idő és fáradozás pedig kárba veszték. A gyalogrendőrök többségének szolgálati helyétől távol estek a fővárosi laktanyák, az őrszobák pedig csak pihenőhelyként szolgáltak (azokban elegendő fekhely sem volt minden rendőr számára), ugyanakkor a vezetőség sem támaszthatott olyan embertelen elvárást, hogy a rendőr a családjától elkülönítve lakjon. Ennek ellenére anyagi megfontolásból gyakori esetnek számított, hogy a családfő kénytelen volt hozzátartozóit vidékre hazaküldeni. Mivel egymaga így sem tudott feltétlenül magánlakást fenntartani, a nők rendőrök rendszerint alacsonyabb társadalmi osztályú családokkal közös lakásban, a nőtlenek pedig leginkább „*magányos nőszemélynél*” ágyrajáróként laktak. A főkapitányi jelentések külön kitérnek arra, hogy ez az életmód olyan erkölcsi züllésnek és devianciáknak engedhet utat, amelytől meg kell óvni a rend katonáját: „*A rendőri állás tekintélyével semmiképp sem fér össze, hogy rendőreink akárhányszor rendőrileg kifogás alá eső egyénnel is egy lakásba, sok esetben nem is lakásnak nevezhető – a főváros kültelekein és a közeli falvakban – különösen a nők, családos rendőrök – szűk helyiségekben összezsúfolva rendszerint kifogásolható magaviseletű mindenféle néppel együtt lakjanak.*” A főkapitány feltétlenül szükségesnek tartotta, hogy a véglegesítésük napjától

² 1899-ben az őrszemélyzet 82%-a (1356 fő) volt nő, 16%-a nőtlen (274 fő) és 2%-a özvegy (43 fő). A családi állapotokra vonatkozó kimutatások a rendőrök gyermekeit nem tartották számon (Jelentés (1900) 51–52; 56.)

kezdve kivétel nélkül minden rendőr lakáspénzt kapjon, „*hogy ilykép a nős, családos rendőrök elviselhetetlen helyzetén segítve s ezzel a szolgálat érdeke biztosítva legyen*”. (Jelentés 1901, 60.; Jelentés 1902, 57.; Jelentés 1903, 68–69.) A kormányzat végül 1904-ben törvényi és rendeleti úton szabályozta az állami alkalmazottaknak – köztük a budapesti államrendőrség tagjainak – járó személyi pótlék mértékét. A II. osztályú rendőrök és a lovasrendőrök lakpénzpótlékát a jogszabály évi 240 koronában állapította meg (1904. évi I. törvénycikk az állami alkalmazottaknak engedélyezendő pótlékokról; 1904. évi 530. M. E. számú rendelet az állami alkalmazottak részére pótlékok engedélyezése tárgyában). Az 1909-ben kiadott illetményszabályzat szerint már rendfokozati különbség nélkül, egyéenként évi 400 korona lakpénzt folyósítottak előleges negyedéves részletekben minden olyan rendőr számára, aki nem nyert természetbeni elhelyezést (Illetményszabályzat 1909). A lakbérrendezés némileg javított az őrszemélyzet életkörülményein, ugyanakkor megszilárdította a rendőri testület megtartó erejét a hátralévő békeévekben.

3. Rendőrlakások a Citadellán

Az 1848-1849-es forradalom és szabadságharc leverését követő megtorlás időszakában az osztrák parancsnokság elhatározta, hogy erődöt emelnek a Gellért-hegyre (a korábbi harcokban a honvédtüzérség innen is lőtte a budai vár osztrák őrségét). A Citadella építése 1850 áprilisától 1854 júniusáig tartott. Az építmény robusztus falai 3-4 méter szélesek és 12-16 méter magasak voltak. A vízellátást az udvarban lévő 80 méter mély ciszterna biztosította a fellegvár lakóinak. Hosszas egyezkedés után 1899. február 23-án vonult ki a katonaság a „gellérthegyi Bastille”-ből (Róbert 2020).

Az erődjelleg megszűnésével, már 1899-1900 folyamán új lakók költöztek a Citadellába: „*A főváros az óriás épülettel nem tudott mit kezdeni s hogy üresen ne álljon, megengedte, hogy a Gellérthegyen állomásozó rendőröknek ott legyen a tanyája. Ez az engedelem nagy népszerűséget keltett a rendőrök között a Czitadella iránt. [...] Ez idő szerint 29 rendőrcsalád lakik benne, és pedig 29 rendőr, 28 asszony és 80 gyermek. Amíg tehát eldől a kérdés, hogy mi legyen a sorsa a hírhedt fellegvárnak, a főváros – merő humanitásból – ingyenes hajlékul engedi át a közbiztonság szegényesen dotált öreinek leginkább azért, hogy a hegyvidék személy- és vagyonbiztosságát emelje.*” (A Czitadella sorsa 1903, 11.) A családos rendőrök (többnyire olyanok, akik a budai részeken teljesítettek szolgálatot) a régi kazamatában lévő legénység szobákat használták lakóhelyül. A Budapesti Cím- és Lakjegyzék lakásnévsorát

át tanulmányozva látható, hogy 1904 után a rendőrlakók létszáma drasztikusan csökken. Ennek egyik kiváltó oka valószínűleg a rendőrségen belüli teljeskörű lakbértámogatás bevezetése volt, azonban ekkorra tehető a gellérthegyi viskóikból kilakoltatott, hajléktalanná váló szegény emberek önkényes beköltözése az erőd falai közé (A citadella új lakói, 1904). 1905-ben a kolera elleni védekezés miatt több szükséglakás lakóját is a Citadellában helyezik el (A kolera 1905). 1908-ra már szinte egyáltalán nem maradt rendőr lakója az épületnek.

4. A rendőrök lakáskörülményei az 1920-as évek első felében

Az 1920. évi főkapitányi jelentés szerint az őrszemélyzet rendszeresített létszámát már hosszú évek óta nem tudták teljesen feltölteni, állandóan 600-800 főnyi hullámzó, de inkább emelkedő létszámhiányt lehetett kimutatni. 1921-ben a rendszeresített – tehát rendészeti szempontból elérni kívánt – 4500 fő helyett csupán 3100 volt a tényleges létszám, amelyből mindösszesen 2262 rendőr teljesített utcai szolgálatot (Jelentés 1921). Az okok között egyértelműen a főváros vidékhez képest hatványozottan nehezebb megélhetési viszonyait, elsősorban a lakáshiányt jelölték meg. Mivel az őrszemélyzet tagjai a korábbiakhoz hasonlóan, legnagyobb számban a vidéki földműves rétegből került kiválogatásra, nyilvánvalóvá vált, hogy a rendőri létszámot addig nem lehet teljesen feltölteni, amíg azt a lakáshiány akadályozza.

Hiába állt rendőrségi használatban a Mosonyi utcai mellett három másik laktanya is, ezek nem nyújtottak elegendő férőhelyet. Ezek az épületek a békekorszak igényeinek feleltek meg, amikor a családos rendőrök a nekik kiutalt lakpénztámogatásból viszonylag jó áron tudtak albérletet fenntartani (A budapesti rendőrök lakásviszonyai 1925). A főváros területén a létszámhiány miatt a rendőrőrszemek túlszolgálata annyira terhessé vált, hogy már-már az közrendvédelem összeroppanástól kellett tartani. 1921-ben 719 rendőr került kórházba, 2572 esetben betegség miatti szolgálatfelmentésről, továbbá tizenegy halálesetről is beszámol a statisztika. A rendőri vezetésnek tudomásul kellett vennie azt a tényt is, hogy a vidéki ember ugyanazért a fizetésért szívesebben szolgált az otthonához közelebb fekvő és kedvezőbb, olcsóbb megélhetést biztosító városokban, mint Budapesten. A városi származású jelentkezőket (jellemzően ipari és egyéb szakmunkásokat) továbbra is fenntartással kezelték, ugyanis a tapasztalatok szerint ők a rendőri pályát csak átmeneti megélhetési forrásnak tartották, és ha jobb elhelyezkedésre volt kilátásuk, akár még fegyelmi retorziók árán is, de menekültek a testületből (Jelentés 1922).

A természetbeni lakáshoz nem jutó rendőrök többsége dohos pincékben, padlásokon, tömeglakásokban zsúfolódott össze. Akadtak nagy számban ágyrajáró, gyakorlatilag hajlékkal nem rendelkező rendőrök is. 1919 és 1925 között összesen 6000 embert képeztek ki rendőrnek a fővárosban, amelyből mindössze 3916 fő maradt meg a testületnél, mert a többiek leginkább a lakáshiány miatt elbocsátását kérte. 1925-ben még mindig 467 lakásnélküli rendőr tengődött Budapesten (A budapesti rendőrök lakásviszonyai 1925). A nélkülözők száma csupán azért nem öltött nagyobb méreteket, mert az 1920-ban elindított lakásépítési akció keretében a népjóléti miniszter és munkatársai a lehetőségekhez mérten felkarolta a hajléktalan rendőrök ügyét. Intézkedéseinek köszönhetően a Gyáli úti Zita-hadikórház területén három barakkot építtetett fel, illetve tett lakhatóvá, továbbá az ezekben az években kialakított szükséglakótelepeken: a kőbányai Augusztá-telepen, a cinkotai Ehmann-telepen, a Mária Valéria-telepen és a kispesti Wekerle-telepen is mintegy 120-150 lakást létesített a rendőrök számára (Uo.; Akció az őrszemélyzet lakásínségének enyhítésére 1927). A rendőrség használatában lévő kincstári épületekben, ott ahol lehetséges volt, a hivatalos célokra szolgáló helyiségek számát csökkentették, és az így felszabadult szobákat alakították ki lakásoknak, mint például az I. kerületi rendőrkapitányság Fortuna utcai épületében, a Mosonyi laktanyában és a főkapitányság központi, Ferenc József téri épületében. A főváros kislakásépítő akciója során szintén sok rendőr jutott lakáshoz a belügyminiszter és Török János rendőrfőparancsnok közbenjárására (Akció a budapesti rendőrőrszemélyzet lakásínségének megszüntetésére 1927).

Az 1920-as évek első felében egyre több olyan fegyelmi vétséget követtek el az őrszemélyzet tagjai, amelyeket a lakáshiány generált. A rendőri szaklapok beszámoltak olyan – nem egyedülálló – esetről, amikor a Budapestre kerülő újoncrendőr vidéken hagyott felesége mihasznának nevezte férjét, amiért az nem tudott megfelelő fővárosi lakást találni. A családfő tehetetlenségében alkoholba fojtotta a bánatát, amely később családon belüli erőszakhoz vezetett. Egyes rendőrök Pesten élő rokonaik tanácsára illegális lakásfoglalókká, vagy élelmes lakáscsalók és felelőtlenül kötött bérleti szerződések áldozataivá váltak. A felsorolt esetekben a fegyelmi ügyekkel foglalkozó szakemberek kiemelték a lakáshiány demoralizáló hatását a családra: az apa az italhoz nyúl, a feleség hűtlenné válik, a gyerekek elzülленnek. Egy másik kategóriát jelentett azon opportunistá rendőrök csoportja, akik kivárták, amíg előjáróik közbenjárásával lakáshoz jutottak, majd rögtön más foglalkozás után néztek, így ezek a lakáshivatal által kiutalt otthonok gyakorlatilag elvesztek a rendőrség számára (Benedek 1925).

1926-ra a magyar korona stabilizálásával megszűnt a gazdasági bizonytalanság, helyreállt az állami költségvetés egyensúlya, és a kiadások már alig haladták meg a bevételt. A kormány állami építkezéseket, illetve tömeges házépítéseket indított el. A belügyminisztérium a rendőrség részére szintén nagyívű építési, illetve épülettatarozási programot dolgozott ki, amellyel lehetővé vált a legnagyobb elhelyezési nehézségek megszüntetése. Ennek keretében kerülhetett sor a vidéki városok rendőrségei és a budapesti kerületi rendőrkapitányságok ingatlanjainak felújítására, bővítésére és új épületek vásárlására (Szelecsényi 1929).

5. Rendőrlakótelepek

A rendőri lakáskérdés megoldásaként már 1920-ban felmerült az az ötlet, hogy a családos rendőrök számára olyan telepeket kell létrehozni, amelyekkel az elhelyezést 99%-os arányban biztosítani lehet (Jelentés 1922). 1925-ben ez a gondolat újra előtérbe került egy szakcikkből: *„Ideális volna egy rendőrtelep megteremtése, ahol a homogén rendőrelem, távol minden téveszmétől, a felforgatás miazmáinak fertőző levegőjétől, olyan erőt képviselne az együttélő rendőrkolónia, mely a társadalmi rend szempontjából felbecsülhetetlen volna. Nem kellene hirtelen szükség esetén a város különböző részeiből összetoborozni a rendőröket, hanem azok egy tömegben, megingathatatlan falanx gyanánt állhatnának az első hívó szóra, a köz védelmének szolgálatára.”* (A budapesti rendőrök lakásviszonyai 1925, 2.) Az 1926-ban elindított szanálási program első hulláma csak az államrendőrség hivatalos épületeit érintette. A politikai ellenzék részéről egyre türelmetlenebb hangok hívták fel a figyelmet a budapesti rendőrök elviselhetetlen életkörülményeire. 1927 májusában a belügyi tárca költségvetésének tárgyalásán Pakots József képviselő szerint Budapesten 700 rendőr kénytelen ágyrajárni és pária módjára, rendőri felügyelet alatt álló nők és férfiak között élni, egyes örszobákon pedig a közegek kétóránként egymást váltva tudnak csak ugyanabban az ágyban pihenni. Felszólalásában konkrét példákat is sorol: *„A Grassalkovich u. 18. sz. ház egy pincéjében Gazdag János rendőr kénytelen együttlakni egy nővel, annak nagy leányával, egy pincérrel, egy másik nővel, annak két gyermekével és ez az asszony be sincs jelentve és neve nem állapítható meg. Kovács XXIX. István rendőr egy fél konyhában lakik ötödmagával. Máté József r. őrmester a Kelenföldi úttól autón is messze eső helyen családjával egy fűskamrában lakik, ahová becsurog az eső. Egy őrmester hosszú évek óta olyan nedves odúban lakott hétagú családjával, hogy ezalatt az idő alatt három gyermeke tüdővészben elpusztult, azóta egész családja tüdővész, ebből őket már nem lehet kigyógyítani előrehaladott állapotuk miatt.”* (Képviselőházi napló 1927, 2.) Scitovszky Béla belügyminiszter válaszában elismerte a

felvázolt problémát, és hangsúlyozta, hogy a kormány anyagi lehetőségeihez mérten igyekszik folyamatosan enyhíteni ezen a súlyos állapoton, amely már csak erkölcsi szempontból sem megengedhető. A pénzügyminisztertől 1.100 000 pengő hitelösszeget igényelt, amelyből első lépésként 100-150 lakásból álló rendőrotthonokat kívánt létesíteni, kanadai mintára olyan kertvárosias jellegű, villaszerű egyemeletes palotákat, amelyek egyenként négy, higiénia szempontoknak mindenben megfelelő lakásból állnak. A tömeglakásépítés ötletét a belügyminiszter elvetette: szerinte legfeljebb a nőtlen rendőrök lehetne kaszárnyaszerűen elhelyezni (uo.). A hivatalos rendőri lap szerint Budapesten 4000 fős őrszemélyzetből kb. 550 nős, családos rendőr élt elfogadható, rendes lakás nélkül. Családjuk főképp vidéken, rokonoknál húzták meg magukat, míg a családfő albérlőként próbált boldogulni. A Rendőr című szaklap felhívta a figyelmet a lakástalanságból eredeztethető züllés és eladósodás veszélyeire: *„A rendőrnek a lakása lesz a legutolsó, amire pénzt fordít, itt akar takarékoskodni és fölkeresi azokat a szállásokat, ahol a legkevesebbet kell fizetnie. Útja a kültelki tömeglakásokra, nyomortanyákra vezet, ahol aránylag mégis csak drága pénzen, a társadalom legalsó rétegeihez tartozó egyének társaságában, tehát éppenséggel nem hozzáillő környezetben tölti el szabad éjszakáit. Elképzelhetjük, hogy a rendőr jelenléte nem fog épületes hatást gyakorolni a hálótársakra, hanem ellenkezőleg: a kétésgzisztenciájú háló- és lakótársak méltatlanságukat a tisztességes gondolkozású, derék rendőr puritán lelkét. Az ilyen kikezdett rendőr pedig a testület szellemére is ártalmas! A tömeglakásokban, albérleti helyeken egyedül, vagy családjukkal együtt meghúzódó rendőrök alig-alig bírják az ilyen páriák kiuzsorázásából élő szállásadók által követelt béreket, eladósodnak a szállásadónál, a fűszeresnél, a hentesnél. Független viszonyba kerülnek éppen azokkal az egyénnel, akiket ellenőrizni vannak hivatva! Mindezek a körülmények oly veszélyeket eredményezhetnek, hogy azok megelőzése országos érdekű kérdéssé dagad.”* (Akción a budapesti rendőrőrszemélyzet lakásinségének megszüntetésére 1927, 7-8.)

A rendőrök lakáskérdésének végleges rendezése 1928-1929 folyamán valósult meg két kislakásos rendőrlakótelep felépítésével, amelyek fejlett felszereltsége már minden modern elvárásnak megfelelt. Az első, Horthy Miklós kormányzó nevét viselő telep 1928 novemberében nyitott meg a Fehérvári, Kanizsai-Fadrusz utcák és az itt futó vasúti töltés által határolt, hatezer négyszögöles területen. A telep hat épületében nyolcvan családos és közel 50 nőtlen rendőr jutott elhelyezéshez. A nős rendőrök 2 szoba, konyha, kamra, előszobás, fürdőberendezéssel ellátott lakást foglalhattak el, a nőtlenek pedig közös szobákban kaptak

elhelyezést mindenkori lakpénztámogatásuk fejében. A nőtlen rendőrök épületében közös fürdő- és tusolóhelyiségek, könyvtár, olvasószobák, sporttermek, díszterem és orvosi rendelőhelyiségek kerültek kialakításra, a komfortot melegvízfűtés és melegvízszolgáltatás tette teljessé. Minden lakóépület egyemeletes, lépcsőházanként két-két lakással, összesen nyolc-nyolc lakást foglalt magában, tágas, egészséges szobákkal, amelyek erkélyei a füvesített udvarra néztek (Szelecsényi 1929; Felépült a rendőrtelep 1928). Ezzel a vállalkozással sikerült 400-ra leszorítani a lakás nélküli rendőrök létszámát. Már 1928 második felében elkezdődött a második, nagyobb telep létesítése a pesti oldalon, a Margitsziget északi csúcsával egy vonalban fekvő Dagály utcában, ahol 7000 négyszögöles területen, hat darab háromemeletes épületben 280 nős és 150 nőtlen rendőr elhelyezése vált lehetővé, az előző rendőrlakótelepéhez hasonló helyiségekkel, továbbá éttermekkel, számos üzlethelyiséggel és egy rendőrőrszobával. A létesítménybe 1929 novemberében költözhetek be az első lakók (Szelecsényi 1929; A Dagály-uccai rendőri lakótelep 1929). A Dagály utcai rendőrlakótelep az 1930-as évek elejétől az újoncrendőrök képzését irányító és felügyelő tanosztálynak is otthont adott.

Összegzés

A budapesti rendőrség őrsemélyzetének megfelelő életterének és lakókörnyezetének kialakítása jelentősen javított a rendőrök életkörülményein, ugyanakkor megszilárdította a rendőri testület megtartó erejét. A rendőrök elhelyezésének szempontjai bűnözésföldrajzi aspektusokat is hordozott magában. A lakótelepek mint mikroközösségek létrehozásával a belügyi kormányzat igyekezett a rendőrt és családját a kriminalizált elemektől elszeparálni, ezáltal erősítve a belső fegyelmet és minimalizálva a fegyelmi vétségek elkövetésének lehetőségét. Megfigyelhető ugyanakkor, hogy a rendőrök lakókörnyezetének felülről irányított megteremtése hosszútávon szolgálati célokat is szolgált: a laktanyákban elhelyezett rendőrök mellett a kisebb-nagyobb rendőrkolóniák lakói koncentrált, gyorsan mozgósítható fegyveres erőt jelentettek a testület számára.

Felhasznált irodalom

1886. évi XV. törvénycikk a budapesti fővárosi m. kir. államrendőrség részére Budapesten építendő laktanyáról

1904. évi I. törvénycikk az állami alkalmazottaknak engedélyezendő pótlékokról

1904. évi 530. M. E. számú rendelet az állami alkalmazottak részére pótlékok engedélyezése tárgyában

A budapesti fő- és székvárosi m. kir. rendőrség működése az 1894. évben. Pesti Lloyd-társulat, Budapest, 1895

A budapesti rendőrök lakásviszonyai. In: A Rend, 1925. 21. sz. pp. 1-2.

A citadella új lakói. In: Pesti Hírlap, 1904. 197.sz. pp. 18-19.

A Czitadella sorsa. In: Magyarország, 1903. 191. sz. 11. p.

A Dagály-uccai rendőri lakótelep. In: Magyar Detektív, 1929. 20. sz. pp. 25-28.

A képviselőház ülése május 3-án. In: Nemzet, 1886. 1319. sz. 1. p.

A kiállítási rendőrség. Fővárosi Lapok, 1895 (32. évf.) 210. sz. 2444. p.

A kolera. In: Budapesti Hírlap, 1905. 248.sz. 12. p.

Akció a budapesti rendőrőrszemélyzet lakásinségének megszüntetésére. In: Rendőr, 1927 (1. évf.) 7. sz. pp. 7-8.

Akció az őrszemélyzet lakásinségének enyhítésére. In: Rendőr, 1927. (1. évf.) 1. sz. pp. 3-4.

BENEDEK, GEZA: Lakásinség és fegyelem. In: A Rend, 1925. 80. sz. 3. p.

Felépült a rendőrtelep. In: Magyar Detektív, 1928. 23. sz. pp. 8-9.

Fővárosi ügyek. In: Pesti Hírlap, 1884 (6. évf.) 118. sz. 2. p.

Illetményszabályzat a Székesfővárosi Magyar Királyi Államrendőrség számára. Budapest. 1909

Jelentés a Budapest fő- és székvárosi állami rendőrség 1899. évi működéséről. Rózsa Kálmán és Neje Könyvnyomdája, Budapest, 1900

Jelentés a Budapest fő- és székvárosi állami rendőrség 1900. évi működéséről. Országos Központi Községi Nyomda Részvény-társaság, Budapest, 1901

Jelentés a Budapest fő- és székvárosi állami rendőrség 1901. évi működéséről. Országos Központi Községi Nyomda Részvény-társaság, Budapest, 1902

Jelentés a Budapest fő- és székvárosi állami rendőrség 1902. évi működéséről. Országos Központi Községi Nyomda Részvény-társaság, Budapest, 1903

Jelentés a budapesti állami rendőrség 1908. évi működéséről. Budapest, Radó Izor Nyomdai Műintézete, Budapest, 1909.

Jelentés a budapesti állami rendőrség 1918-1920. évi működéséről. Radó Izor Nyomdai Műintézete, Budapest, 1921

Jelentés a budapesti állami rendőrség 1921. évi működéséről. Radó Izor Nyomdai Műintézete, Budapest, 1922

Képviselőházi napló. IV. kötet. Athenaeum, Budapest, 1927

PERÉNYI ROLAND (2012): A bűn nyomában. A budapesti bűnözés társadalomtörténete 1896-1914. Uránia Ismeretterjesztő Alapítvány – L'Harmattan, Budapest

RÓBERT PÉTER (2020): 125 éve határozták el a Citadella lebontását. In: Budapest (43. évf.) 10. sz. pp. 6–7.

SZELECSÉNYI ANDOR (1929): A m. kir. állami rendőrség anyagi ellátásának fejlődése. In: Rendőr, 1929. jubileumi szám pp. 95-106.

Budapest kerékpáros baleseteinek bűnözésföldrajzi elemzése

Dr. Mátyás Szabolcs Ph.D. r. őrnagy, adjunktus

Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar
Nyomozáselméleti Tanszék

matyas.szabolcs@uni-nke.hu (ORCID: 0000-0001-9529-7596)

Lippai Zsolt r. alezredes, mesteroktató

Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar
Magánbiztonsági és Önkormányzati Rendészeti Tanszék

lippai.zsolt@uni-nke.hu (ORCID: 0000-0003-4211-2249)

Dr. Németh Ágota r. alezredes, mesteroktató

Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar
Bűnügyi, Gazdaságvédelmi és Kiberbűnözés Elleni Tanszék

nemeth.agota@uni-nke.hu (ORCID: 0000-0002-1956-2033)

Dr. Gál Erika r. őrnagy, mesteroktató

Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar
Közbiztonsági Tanszék

gal.erika@uni-nke.hu (ORCID: 0000-0003-1676-0381)

Nagy Ivett r. hadnagy, főnyomozó

BRFK VII. kerületi Rendőrkapitányság

nagy.ivett@uni-nke.hu (ORCID: 0000-0001-7195-7000)

Felföldi Péter okleveles közlekedésmérnök szaktanár

Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar
Közbiztonsági Tanszék

felfoldi.peter@uni-nke.hu (ORCID: 0000-0002-7768-2164)

Kulcsszavak: bűnözésföldrajz, közlekedés, baleset, kerékpár, közlekedési baleset

Absztrakt

Számos tanulmány tett már arról említést, hogy a bűnözésföldrajzi módszerek alkalmasak a közlekedési balesetek és bűncselekmények elemzésére is. Az elméleti feltevést azonban gyakorlati munka nem követte, így számos elvi kutatási témához hasonlóan ez is csupán az elmélet szintjén rekedt meg. A tanulmány része annak a tanulmánysorozatnak, amely sorra veszi a bűnözésföldrajz lehetséges kutatási területeit. Jelen tanulmány a fővárosban bekövetkezett kerékpáros közlekedési balesetek térbeli elhelyezkedését vizsgálja. Megpróbál olyan törvényszerűségekre rávilágítani, amely elősegítheti a Budapesti Rendőr-főkapitányság illetékességi területén a kerékpáros közlekedési balesetek okának felderítését és a balesetek számának a csökkenését. A fókusz jelen írásban a budapesti Nagykörútra, annak is a pesti szakaszán bekövetkezett balesetekre helyezzük.

1. Bevezetés

Bertrand Russel Nobel-díjas angol tudós kijelentése szerint „A bűn földrajzi fogalom”. E megállapítás megállja a helyét a közlekedési balesetek vizsgálata során is, mivel megfigyelhetők földrajzi törvényszerűségek a közlekedési balesetek vizsgálata során is. Természetesen a baleset nem „bűn”, de ha kellőképpen nagyszámú baleseti statisztika áll rendelkezésünkre, akkor lehetséges az egyes balesetek között olyan térbeli összefüggéseket megállapítani, amelyek a későbbi balesetmegelőzési munka során is sikerrel felhasználhatók. Mint az a bevezető gondolatokban is megfogalmazásra került, számos szerző elvi szinten foglalkozott már a bűnözésföldrajz közlekedésrendészet területén történő alkalmazhatóságának lehetőségével (pl. Mátyás-Sallai 2014, Tóth 2007), azonban ilyen irányú kutatások ez idáig hazánkban még nem voltak.

A bűnözésföldrajzi kutatások többnyire a főváros területét érintették, azonban ezek a kutatások rendszerint csak néhány kerület bűnözésföldrajzi viszonyait elemezték, s kizárólag a bűncselekmények térbeli eloszlását vizsgálták. A főváros egészére kiterjedő vizsgálatot a Sallai János – Kobilka István szerzőpáros (2008), illetve Michalkó Gábor végzett; utóbbi kutató a főváros bűnözésföldrajzát turizmusbiztonsági aspektusból elemezte (2002). A fentiek alapján kijelenthetjük, hogy jelen kutatás unikálisnak és újszerűnek tekinthető úgy a bűnözésföldrajz, mind a rendészettudomány területén.

Örömmel konstatálhatjuk, hogy a bűncselekmények és balesetek digitális térképen történő ábrázolása egyre elterjedtebb hazánkban is. Jelenleg is számos olyan honlap létezik, ahol

megjeleníthetők bizonyos típusú balesetek és bűncselekmények (pl. www.police.hu, <https://prestat.lechnerkozpont.hu>), azonban ezek korlátozott hozzáférést engedélyeznek csak a lakosság számára és számos esetben – nyomozás érdekeire való tekintettel – késleltetve is vannak az elérhető adatok. A Robotzsaru rendszerből viszont ugyancsak elérhető a PRESTAT rendszer, amely ebben az esetben naprakész adatokat tartalmaz és utca szintű elemzéseket is lehetővé tesz. Nyilvánvaló azonban, hogy önmagában egy térkép semmit sem tud megoldani. Szükséges a hozzáértő szakember, aki következtetéseket tud levonni, törvényszerűségeket tud megállapítani, s rávilágítani a baleseti okokra, esetlegesen pedig előrejelzést adni a jövőre vonatkozólag.

Jelen tanulmányban a szerzők a Budapesti Rendőr-főkapitányság illetékességi területén bekövetkezett kerékpáros közlekedési balesetek elsődleges okait kívánják megtalálni³, és ennek ismeretében pedig balesetmegelőzési javaslatokat megfogalmazni.

2. A kerékpáros közlekedés történetének mérföldkövei

A Lech Walesa-nak tulajdonított mondás szerint „*Lusta ember vagyok. De a lusta ember találta fel a kereket és a biciklit is, mert utált gyalogolni meg cipekedni.*” (<https://www.brainyquote.com>) Valóban lusta ember találta fel a kerékpárt? Ha olasz lennék, tiltakoznék és Leonardo da Vinci *Codex Atlanticus*, nyers kerékpárszerű vázlatára hivatkozva érvelnék⁴, míg németként a Karl Freiherr von Drais (1785-1851) báró futógépét említeném. A „Draisine”-nek keresztelt futógépet vegyes érzelmekkel fogadták. A két vaskerékből álló, az első kerekre szerelt irányítható rúddal ellátott, egynyomvonalú, pedál nélküli jármű óránként akár 15 kilométeres sebességgel is képes volt gurulni, azaz négyszer gyorsabban, mint az akkor használt lovaskocsik (<https://ng.24.hu>).

A pedál nélküliség problémáját orvosolandó, *Kirkpatrick Macmillan* skót kovácmester a Dumfriesshire-ben lévő falusi műhelyében készítette el a világ első pedállal felszerelt futógépét

³ Az okok között számos olyan tényező is szerepet játszik, amit jelen kutatás során a tanulmány szerzői nem vizsgáltak. A balesetek okainak vizsgálatakor szükséges a közlekedésföldrajzi, a településföldrajzi, a természetföldrajzi stb. tényezők vizsgálata is, illetve egy adott település vonzáskörzetének a vizsgálata is (lásd bővebben: Bujdosó 2004). A baleseti okok között sajnos egyre gyakrabban szerepel a drogfogyasztás is, mint oksági tényező. Jelen kutatás során sem az alkohol, sem a drog nem lett vizsgálva a baleseti okok között, ami azonban csak nemzeti keretek között vizsgálható, mivel az ittasság és a drogos befolyásoltság szabályozása minden országban más és más, nincs egységes európai szabályozás (Mészáros 2016). Számos kutatás bizonyította már, hogy a különféle drogok – a közlekedési balesetek mellett – az élet számos területén sajnos egyre nagyobb arányban fordulnak elő (Major 2013, Sivadó 2016, Sivadó 2017).

⁴ Bizonyították, hogy Leonardo biciklijé nem is Leonardoé, még csak nem is egy eszes tanítványáé, hanem egy, az 1960-as években a kéziratokat restauráló szerzetes rajza. Elemezték a papír és a tinta anyagát, és bár a papírt eredeti XV. századi, de a tinta sajnos XX. századi volt.

(Németh 2012). (Továbbá, az ő nevéhez kötődik a világtörténelem első kerékpáros bírsága is, melyet Glasgow rendőrei öt schillingben állapítottak meg egy járókelő gyermeknek okozott sérülésért /<http://www.bbc.co.uk/>.) Az 1860-as évek elején *Piere Michaux* (1813-1883) fejlesztette tovább a dandy horse-t⁵, amelynek eredményeképp megszületett a mai kerékpár elődjének tekinthető velocipede⁶. A *Michaux et Cie* nevezetű vállalat fogott bele a kezdetben egyszerű favázra, majd a kifinomultabb, kétrészes öntöttvas keretekre, később pedig az átlós kovácsoltvas vázra szerelt kerékpárok tömeggyártásába. A nemzetközi és a kontinenseken átívelő kerékpár értékesítés, valamint a kerékpárok kereslete iránti növekvő érdeklődés számos kiegészítő termék (pl. kényelmesebb ülés, gumiabroncs, lánchajtás, sárhányó, golyóscsapágy) gyártását és a kerékpár további folyamatos fejlesztését eredményezte. (A kerékpár technikai tökéletesítésére csak Nagy-Britanniában több mint száz szabadalmat nyújtottak be.) A 19. század végi velocipéd, mint a tehetős polgárok sporteszköze, azonban ekkor még jelentős technikai hiányosságokkal küzdött. Ebben az időben a kerékpár széles körű elterjedéséről semmiképp sem beszélhetünk, elsősorban a kerékpározásra fordítható szabadidő hiánya és az alsóbb osztályok csekély vásárlóereje következtében. A mai napig megállíthatatlanul zajló fejlesztések részeként, *John Kemp Starley* (1854-1901) megalkotta a fékkel lassítható, mai értelemben is biztonságosnak mondható kerékpárt. *John Boyd Dunlop* (1840-1921) újításait felhasználva *Edouard Michelin* (1859-1940) alkotta meg a szelepen át pumpálható kerékpár abroncsot.

1878-ban jelent meg hazánkban az első, lábbal tekerhető kerékpár. 1881-ben a szerkezet idegen hangzású elnevezése helyett magyar szót kívántak választani a közlekedési eszköz megnevezésére. A bizottság végül a kerékpár mellett döntött (a vasparipa és a kerékpár szavak közül választott), és azt hivatalos elnevezésként a Magyar Tudományos Akadémia is felvette a szótárába (1883) (<https://sportszertar.wordpress.com>). A későbbiekben kerékpárüzletek nyíltak, a nagy kerékpárgyártó cégek a növekvő keresletet látva, egymás után létesítettek lerakatokat. Szerte az országban kerékpáros iskolák nyíltak és megjelentek a kerékpár karbantartásáról szóló könyvek, illetve megszülettek a kerékpáros sporttal foglalkozó újságok is. A kerékpározás kultúrájának megteremtésében nagy szerepet játszottak (és jelenleg is játszanak) a kerékpáros egyesületek, ugyanis ezek tanították meg az embereket a kerékpár

⁵ A *dandy horse* lekicsinylő kifejezése annak az emberi erővel hajtott kétkerekű járműnek, amelyet a kerékpár előfutárának tekintenek.

⁶ A velocipéd a mai kerékpár előfutára. A különbség a mai kerékpár és a velocipéd között a meghajtásban van. A velocipédek esetében ugyanis közvetlenül az első kereket hajtották meg.

helyes használatára. Ezek a szervezetek napjainkban széles körű tevékenységet fejtenek ki a kerékpár, mint közlekedési eszköz népszerűsítése érdekében (Frisnyák 1988).

3. Budapest közlekedésének helyzetképe

A kerékpáros közlekedés ma ismét reneszánszát éli a városi közlekedésben. A 2010-es évek kezdetén Budapesten is felfutó szakaszban volt a kerékpározás a forgalomban betöltött részarányát tekintve (Felföldi 2020). Ez elsősorban a közlekedési mód rugalmasságának, valamint a belvárosi területeken a torlódások megnövekedésének volt köszönhető, amelynek magyarázata a motorizációs szint (Holló 1998) növekedésével is indokolható volt. A kerékpározás, mint fiatalos, a többi közlekedőtől látszólag független helyváltoztatási mód divatos alternatívaként jelent meg a 2010-es évek elejére. Ez a növekedés azonban elért egy felső korlátot az évtized közepére, s elmondható lett, hogy aki Budapesten a feltételeket komfortosnak érezte a kerékpározásra, az addigra változtatott a közlekedési szokásain, azonban ez a kör a forgalmi adatok alapján nem bővült számottevően 2019-ig.

A 2020-ban hazánkban is megjelenő SARS-COV-2 vírus által okozott COVID-19 világjárvány azonban merőben új helyzetet teremtett a városi közlekedésben. Korábban el sem képzelhető dinamizmussal alakult át a nagyvárosok közlekedése, köszönhetően a lezárásoknak, illetve az emberek óvatosságának. Ez a közösségi közlekedés drasztikus utasvesztését eredményezte (Ekés et al. 2020) az egyéni közlekedés javára. A forgalom teljes volumene szintén csökkent (Nagy 2020), azonban a megmaradó forgalom jelentősen átstrukturálódott, tehát nem azonos mértékben történt meg a forgalomcsökkenés. Ennek az átstrukturálódásnak köszönhetően világszerte érezhető volt a közlekedésszervezésben egy „most, vagy soha”-jelleg, az egyes városok a régóta meglévő közlekedésszervezési problémáik kezelésére kaptak egy olyan lehetőséget, ami a COVID-19 által teremtett helyzet nélkül nem állt volna elő, és ebben a megváltozott helyzetben a közlekedési folyamatok új mederbe terelésének a lehetősége is benne volt. Budapesten ennek az egyik legszembetűnőbb példája volt a Nagykörúton fokozatosan kiépülő, először még ideiglenesnek tartott, 2020 őszén azonban több forgalomtechnikai változtatás után véglegesített kerékpáros infrastruktúra.

3.1. Kerékpáros balesetek a budapesti Nagykörúton

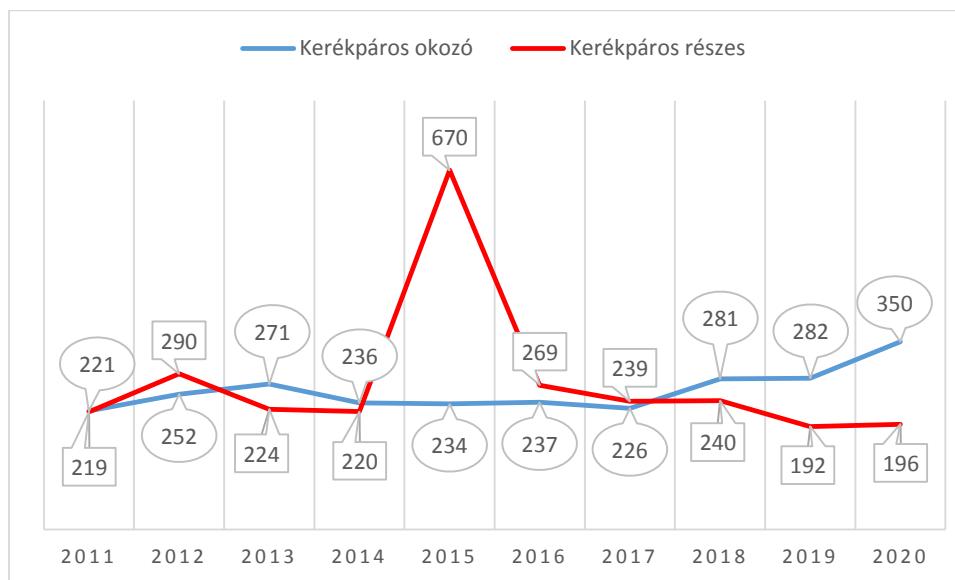
Jelen kutatás elsődleges kiderítendő céljaként azt fogalmazzuk meg, hogy a balesetek eloszlása mutat-e valamilyen földrajzi jellegzetességet Budapest belvárosában. A teljes belváros alatt jelen dolgozatban a Nagykörúton belüli területet értjük, amely a Margit-hídtól délre, a Petőfi-

hídtól északra, Pesten a Ferenc-, József-, Erzsébet-, Teréz- és Szent István körutak által, Budán pedig az Irinyi József utca, Karinthy Frigyes út, Villányi út, Alkotás út, Széll Kálmán tér és Margit körút által határolt területet jelenti. Ez a terület azonban a maga nagyjából 12 km²-es kiterjedésével meghaladja a jelen kutatás terjedelmi korlátait. Így kizárólag a Nagykörút pesti szakaszára korlátoztuk a vizsgálat súlypontját. A 2020-as forgalmi átalakítások, a vírushelyzet első hulláma alatti, a kerékpáros közlekedést előtérbe helyező intézkedések ugyan nem korlátozódtak csak Pestre, illetve csak a belvárosra, azonban a Nagykörút, mint a város egyik legismertebb, nagy forgalmat lebonyolító úthálózati eleme intenzíven megjelent a szakmai és a laikus közbeszédben is, amely során a kérdéses kerékpársávok kiépítésének kapcsán időnként éles, elítélő vélemények is elhangzottak a szükségességet illetően.

Az egyik gyakran felmerülő kérdés az, hogy érdemes-e, illetve szükséges-e egy városi környezetben kerékpáros infrastruktúrát kialakítani, hiszen a kerékpár jármű, használója a közúton a szabályok betartása mellett kerékpáros felületek kialakítása nélkül is közlekedhet. Mint azt a forgalomszámlálásokból (Felföldi 2020) láthattuk, ez az arány az utóbbi 4-5 évben stagnált, tehát nem érezték a közlekedési infrastruktúra-kínálat által új közlekedő rétegek is megszólítva magukat, nem volt vonzó a kevésbé „eltökélt” használók számára ez a közlekedési mód. Ehhez képest a kínálatbővítés hatására 2020-ban még az időjárás szempontjából kevésbé vonzó hónapokban is megugrott a kerékpáros arány, amelyet egyértelműen nem lehet véletlen hatásnak tulajdonítani (Halász 2021).

Ebben a megváltozott helyzetben azonban felmerül a kérdés, hogy hogyan hat a megváltozott infrastruktúra illetve a közlekedők megváltozott összetétele a közlekedésbiztonságra. Ennek a megválaszolását a Budapesti Rendőr-főkapitányság (BRFK) által regisztrált balesetek részletesebb elemzésével lehet kideríteni. A kutatáshoz 2011-től 2020-ig állnak rendelkezésre adatok oly módon, hogy 2013-tól 2020 végéig a kerékpárosok részvételével bekövetkezett és a BRFK által helyszínelte balesetek helyszíne is ismert, amennyiben a kerékpáros volt a baleset okozója. Amennyiben csak részese volt a balesetnek, abban az esetben csak mélyebb elemzéssel lehetne kideríteni a pontos címet. Ilyen mélyebb elemzés megtörtént a 2011-es és 2012-es adatok vonatkozásában (Felföldi 2013), amelynek a segítségével megállapítható az okozók és a részesek aránya az említett két évre vonatkozóan. A 2013-tól gyűjtött adatokból megállapítható az összes budapesti balesetre vonatkoztatva az okozók és a részesek aránya. Valamint kiszűrhető az a baleseti esetszám illetve súlyosság is, amely kizárólag a vizsgált pesti körút szakaszra vonatkozik.

Mindenekelőtt vizsgáljuk meg a 2011-es és 2012-es balesetszámokat, mivel itt rendelkezésre állnak a kerékpáros okozók és a részesek helyadatai. A későbbi években csak az okozók helyadatai ismertek. Az 1. diagramon megtekinthetjük ezek alakulását 2011-től 2020-ig bezárólag.



1. diagram: A kerékpáros balesetek alakulása Budapesten (2011-2020)

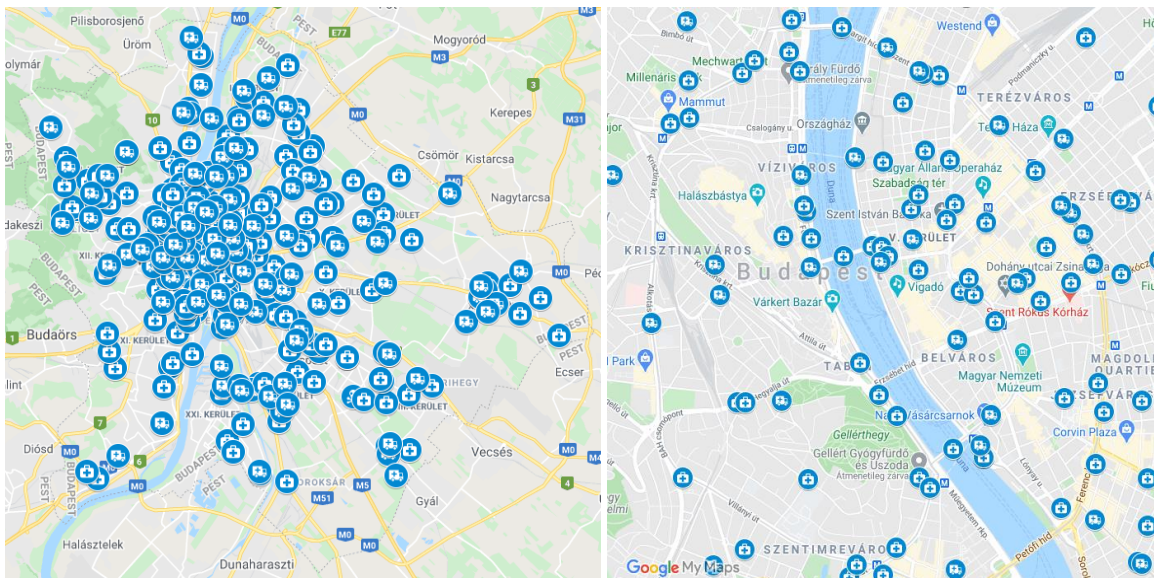
Forrás: BRFK baleseti adatok alapján saját szerkesztés

A diagramból elsöre kitűnik a 2015-ös év magas sértetti aránya a kerékpárral balesetet szenvedők körében. Erre nem található logikus magyarázat, mivel a BRFK balesetfelvételi módszertanában nem volt változás ebben az évben, ugyanakkor a kerékpáros forgalmi adatok sem mutatnak akkora eltérést, amely ezt a kiugrást indokolná.

Jelen vizsgálat szempontjából azonban sokkal érdekesebb a 2017-től 2020-ig terjedő időszak, amelyben megfordulni látszik a balesetben betöltött szerep, a kerékpáros balesetknél a kerékpáros okozók trendszerű növekedést produkálnak az elmúlt 3 évben. Ez azt eredményezte, hogy a 2020-as évben a 2011-2019-ig terjedő időszak átlagos éves balesetszámához képest (534 baleset/év) a 2020-as 546 baleset csupán 2,26%-os emelkedés, azonban az okozók aránya és számszerű értéke sem volt a vizsgált 10 évben egyszer sem olyan magas, mint 2020-ban.

Amennyiben ugyanezen logika mentén haladva az okozók és a részesek 2020-as értékeit is összehasonlítjuk a COVID-19-nek is köszönhető kerékpáros fellendülés évében mérttel, akkor megállapítható, hogy az átlaghoz képest okozóként 28,89%-os emelkedés, míg részesként 45,29%-os csökkenés tapasztalható. Ebben a nagy csökkenésben benne van a 2015-ös év kiugróan magas sértetti arányának felhúzó hatása is, de a tendencia sem ezzel a hatással, sem e nélkül nem nevezhető jónak. Úgy is meg lehet fogalmazni, hogy miközben megugrott a

kerékpározás részaránya, a kerékpározók újonnan megjelenő rétege egyben kisebb közlekedési rutinnal is rendelkezhet. Mindemellett a csökkenő sértetti arány arra is enged következtetni, hogy a többi közlekedő jobban odafigyel a kerékpáros közlekedőkre, viszont az is valós szempont, hogy 2020-ban a lezárások miatt a többi közlekedési mód mindegyike alacsonyabb jelenlétet generált.

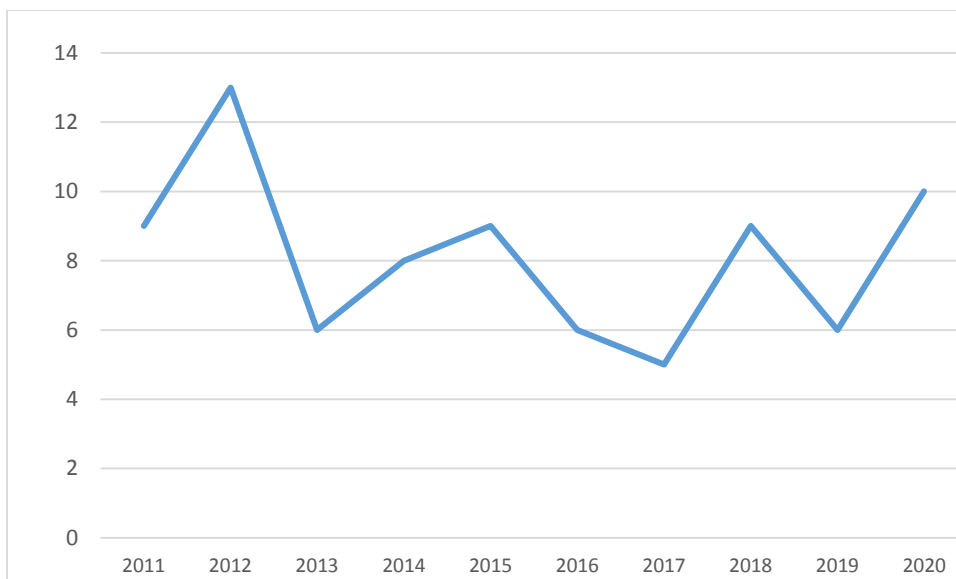


1. ábra: Könnyű, súlyos és halálos balesetek helyszínei kerékpáros okozókkal Budapesten, balra csak a belváros (2020) (elsősegély-láda: könnyű sérüléssel; mentőautó: súlyos sérüléssel; halálfejl: halálos balesettel)

Forrás: BRFK baleseti adatok és Google Maps alapján saját szerkesztés

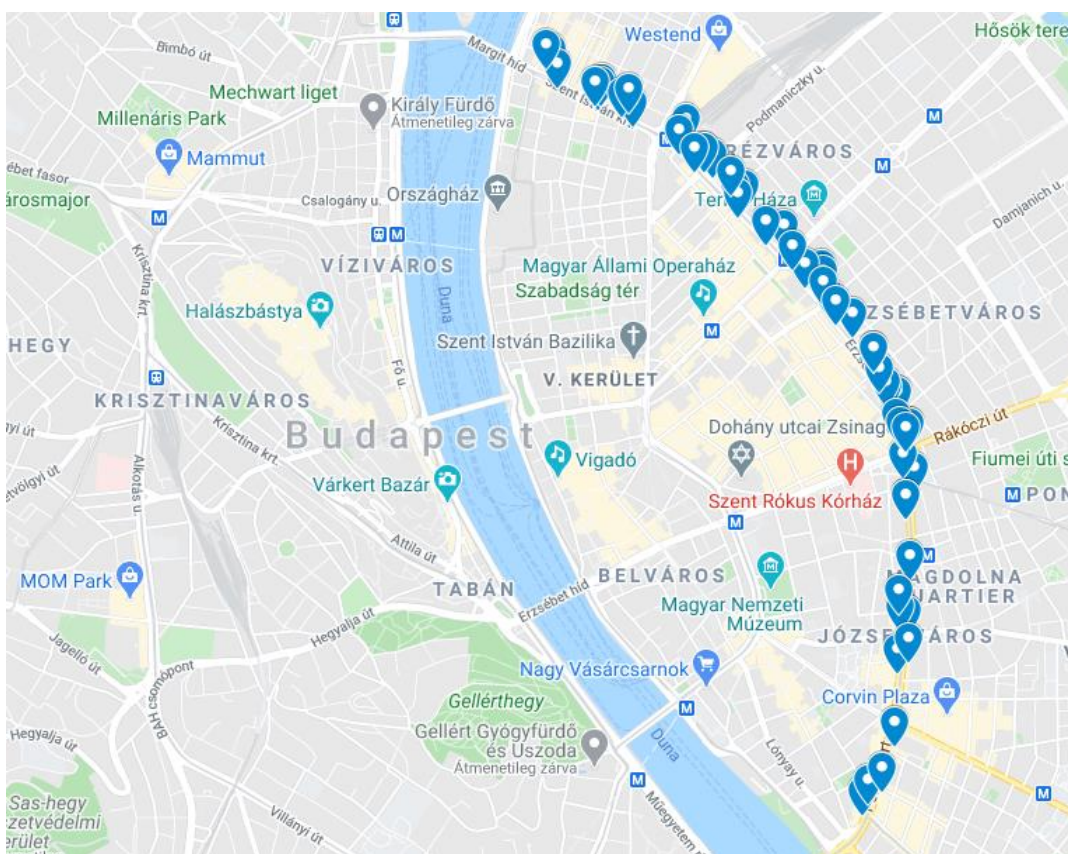
Mivel 2020-ban volt a legmagasabb az okozók aránya, ezért ezt az évet külön is ábrázoltuk térképen az egész város tekintetében, illetve a vizsgált területre részletesebben ráközelítve. Látható, hogy a belvárosban, ahol az áttekintő térkép alapján sűrűsödést feltételezünk, közelebről nézve nem találhatunk komolyabbnak mondható gócpontot. Ez azonban csak egy év, és csak az okozók kerültek ábrázolásra, de mint azt az 1. diagramon láthatjuk, 2020-ban az okozók aránya 1,77-szeres a részesekhez képest, így amennyiben a részeseket is ábrázolnánk a térképen, feltételezhetően nem okozna változást a 2020-as évről.

A pesti Nagykörút kapcsán a 2. diagramon láthatjuk, hogyan alakultak a kerékpáros okozók részvételével bekövetkezett balesetek. Az esetszámok nem magasak, emiatt sztochasztikus hatást kelt a görbe, ugyanakkor az elmondható, hogy a 2010-es év első felében az átlagérték magasabb volt, mint az évtized vége felé. Ilyen kis esetszámmal mindenképp érdekes lesz a sértetti számok feltárása is, amely egy későbbi kutatás részét képezi.



2. diagram: Nagykörút, kerékpáros okozók (2011-2020)

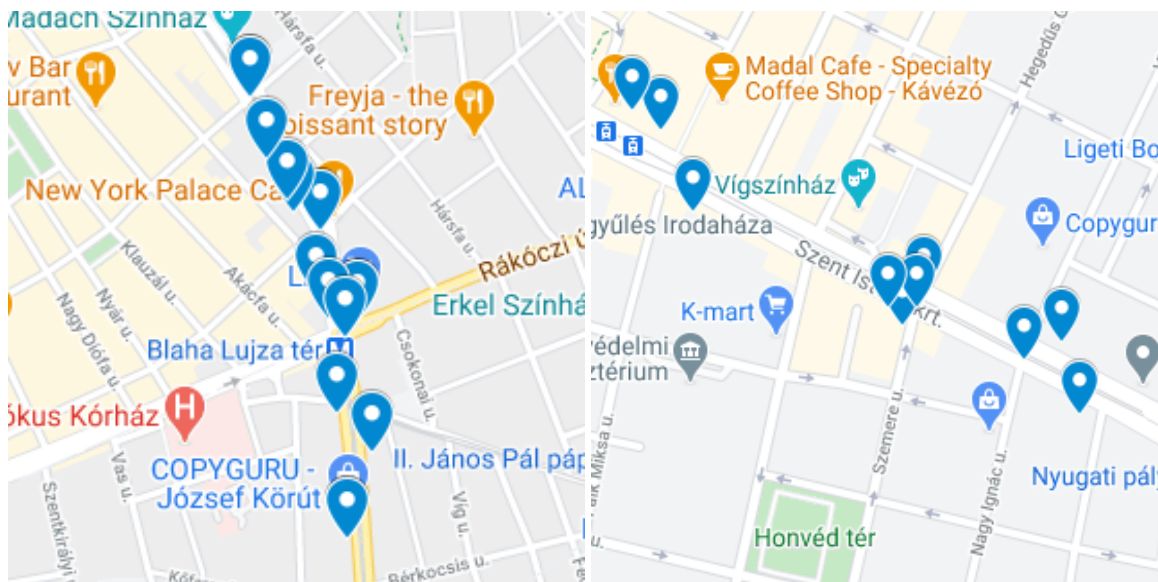
Forrás: BRFK baleseti adatok alapján saját szerkesztés



2. ábra: Kerékpáros balesetek a Nagykörút pesti szakaszán (2013-2020)

Forrás: BRFK baleseti adatok és Google Maps alapján saját szerkesztés

A 2. ábrán a vizsgált pesti Nagykörút-szakaszon 2013 és 2020 között bekövetkező baleseteket ábrázoltuk. Budapest egésze tekintetében azt lehet mondani, hogy gócpontok helyett inkább veszélyesebb, nagyobb baleseti sűrűségű útvonalakat lehet megnevezni. Távolról nézve a teljes Nagykörút ilyennek mondható, de közelebből tanulmányozva még ezen belül is felfedezhetők baleseti sűrűsödések, sőt két esetben baleseti gócpontnak mondható helyszínek is adódnak.



3. ábra: Baleseti sűrűsödések a Nagykörút pesti szakaszán, balra a Blaha Lujza tér környezetében, jobbra a Szent István körút és a Hegedűs Gyula utca csomópontjában (2013-2020)

Forrás: BRFK baleseti adatok és Google Maps alapján saját szerkesztés

Megtévesztő lehet az, hogy a 2. és a 3. ábrán nem látjuk idő szerint differenciálva a baleseteket. Nem szabad elfelejteni, hogy ezek a jelölők 8 év összesített adatát mutatják. Ilyen időtávlatban 3-4 baleset ugyanazon a címen, vagy egymás melletti címeken regisztrálva nem számít rendkívülinek. Amellett, hogy alapvetés az, hogy a nullánál nagyobb balesetszámok nem elfogadhatók, és törekedni kell a minél nagyobb közlekedésbiztonságra, egy 8 éves összesített adatból nem lehet egyértelműen forgalomtechnikai hiányosságra következtetni még egy ilyen gócponti jelleget mutató helyszínen sem.

Lényeges szempont még az a megállapítás is, hogy a 2020-as évből semmiféle hosszútávú következtetést nem szabad levonni sem a közlekedésbiztonságra, sem a városfejlesztésre vonatkozóan. A fejlődésnek van egy organikus üteme, amit egyes hatások tudnak katalizálni. Ilyen lehet például az egyes közlekedési módok előtérbe helyeződése vagy háttérbe szorulása, amely mindig valamilyen paradigmaváltás eredménye. Gondoljunk a kerékpározás XX. század eleji népszerűvé válására, majd háttérbe szorulására, a lovas közlekedés jóformán teljes

eltűnésére, vagy a XXI. század elejére körvonalazódó, egyéni motorizált közlekedés visszaszorítására irányuló folyamatokra. Ezek mindegyike lassú folyamat, nem egy, és főleg nem fél év alatt zajlódnak le, mint amennyi idő az átalakításokhoz 2020-ban rendelkezésre állt.

4. Záró gondolatok

A balesetek számából és helyszínéből sem lehet messzemenő következtetéseket levonni, nem hogy a Nagykörút esetében, de még a teljes budapesti adatsorból sem. Mint azt már korábban is említettük, a Nagykörút esetén a 2020-as év során négy nagyarányú változtatás történt csak a kerékpáros infrastruktúra kialakítása kapcsán. Mivel a COVID-19 olyan helyzetet teremtett, amilyennel még senki nem találkozott, ezért érthető az, hogy a Budapest Közútnak, illetve az egyes közterületek kezelőinek és a jogalkotóknak is olyan kihívást kellett megoldaniuk, amire nem hogy nem volt kész forgatókönyv, de még a rögtönzés tekintetében is kevés idő alatt kellett több száz kilométer úthálózat és napi több millió utazás mellett megoldást találni. Ez nyilvánvalóan utóhangolásokat igényelt, amely viszont azt eredményezte, hogy a forgalomnak fél éven belül gyakran változó feltételek mellett kellett alkalmazkodni. Ez a forgalmi lebonyolódás szempontjából turbulens helyzet még most is tart, jelen dolgozat írásakor 20 óra és reggel 5 óra között kijárási tilalom van érvényben, amely megszüntetése után újabb egyensúlyi állapot fog beállni a közlekedésben. A COVID-19 hatására kialakított kerékpáros infrastruktúrák (pl. Bartók Béla út) hosszú távú hatásának megismeréséhez szükséges lesz a további adatgyűjtés, ezek elemzése, de legfőképpen az, hogy a járványhelyzet megszűnése után ismét beállhasson egy egyensúlyi szintre a városi forgalom.

Felhasznált irodalom

BUJDOSÓ ZOLTÁN (2004): A megyehatár hatása a városok vonzáskörzetére Hajdú-Bihar megye példáján, Doktori (PhD) értekezés, Debreceni Egyetem, 221 p.

EKÉS ANDRÁS – SURÁNYI RÁHEL (2020): A koronavírus hatása a városi közösségi közlekedésre – zuhanás és visszakapaszkodás. Közlekedéstudományi Egyesület: Városi közlekedés 2020. különszám 9-16.p.

NÉMETH BALÁZS (2012): Kerékpártörténeti áttekintés (<https://bikemag.hu/tudastar/kerepartorteneti-attekintes/> - letöltés ideje: 2020. 10. 22.)

A kerékpározás sportágtörténete (https://sportszertar.wordpress.com/kerepar_tortenet/ - letöltés ideje: 2020. 10. 23.)

FELFÖLDI PÉTER (2013): A budapesti kerékpáros balesetek vizsgálata 2011-2012-ben, javaslatok a megelőzésre. Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem (diplomamunka) 96 p.

FELFÖLDI PÉTER (2020): Mikromobilitás és balesetek a budapesti közutakon. In: Marton Zsuzsanna – Németh K. – Pelesz, P. – Péter E. (szerk.) IV. Turizmus és Biztonság Nemzetközi Tudományos Konferencia Tanulmánykötet. Nagykanizsa, Pannon Egyetem Nagykanizsai Kampusz, 120. p.

FRISNYÁK ZSUZSA (1988): A kerékpározás kultúrájának kialakulása Magyarországon. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve 8. 1985-1987. pp. 321-336. (<http://real.mtak.hu/23774/1/kerekparozas.pdf> - letöltés ideje: 2020. 10. 23.)

HALÁSZ ÁRON: 15%-kal több kerékpározót mértek Budapesten 2020-ban, decemberben 61%-kal többet, mint egy éve – Magyar Kerékpárosklub (https://kerekparosklub.hu/ibikebudapest/15_szazalekkal_nott_a_budapesti_kerekparforgalom_2020-ban - 2021. 01. 15.)

HOLLÓ PÉTER (1998): A motorizációs szint szerepe a közúti közlekedésbiztonság nemzetközi összehasonlításában. In: Belügyi Szemle (1995-2006), 46(2), 17.

KOBOLKA ISTVÁN – SALLAI JÁNOS (2008): Budapest kriminálgeográfiája 1960-1985. között. In: KBH Szakmai Szemle 3. pp. 86-102.

MÁTYÁS SZABOLCS – SALLAI JÁNOS (2014): Kriminálgeográfia. In: Ruzsonyi P. (szerk.) Tendenciák és alapvetések a bűnügyi tudományok köréből. Budapest, pp. 335-353.

MAJOR RÓBERT (2013): Az ittas gépjárművezetés új büntetőjogi szabályozása, avagy áttörés várható a deliktum elleni küzdelemben. In: Belügyi Szemle 7-8 szám

MÉSZÁROS GÁBOR (2016): A közlekedési balesetmegelőzés rendszerének információs folyamatai. In: Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XVII, A határrendészettől a rendészettudományig, Pécs, 246. p.

MICHALKÓ GÁBOR (2002): Magyarország turizmusának kriminálgeográfiája. In: Belügyi Szemle 10. pp. 68-85.

NAGY SÁNDOR (2020): A koronavírus hatása a városi életre és közlekedésre. Közlekedéstudományi Egyesület: Városi közlekedés 2020. különszám, pp. 5-8.

SIVADÓ MÁTÉ (2016): Migráció és drogok kapcsolata Magyarországon – némi európai kitekintéssel. In: Hautzinger Zoltán (szerk.): A migráció bűnügyi hatásai. Budapest: Magyar Rendészettudományi Társaság Migrációs Tagozat, pp 131-140 (2016)

SIVADÓ MÁTÉ (2017): Jelenkori drogpolitika Magyarországon és Európában, tengerentúli kitekintéssel. In: Szabó Csaba (szerk.): Studia Doctorandorum Alumnae: Válogatás a DOSz Alumni Osztály tagjainak doktori munkáiból. Budapest: Pytheas Kiadó, pp 11-265.

TÓTH ANTAL (2007): A bűnözés térbeli aspektusainak szociálgeográfiai vizsgálata Hajdú-Bihar megyében. Ph.D. értekezés, Debreceni Egyetem, 250 p.

http://www.bbc.co.uk/history/historic_figures/macmillan_kirkpatrick.shtml (letöltés ideje: 2020. 10. 22.)

https://www.brainyquote.com/quotes/lech_walesa_391596 (letöltés ideje: 2020. 10. 21.)

<https://www.codex-atlanticus.it/#/> (letöltés ideje: 2020. 10. 22.).

187 éves az ősbicikli (https://ng.24.hu/kultura/2004/06/11/187_eves_az_osbicikli/ - letöltés ideje: 2020. 10. 22.)

Pődör Andrea Ph.D. egyetemi docens

Óbudai Egyetem Alba Regia Műszaki Kar, Geoinformatikai Intézet
podor.andrea@amk.uni-obuda.hu (ORCID: 0000-0002-8534-9361)

Hum Zalán földmérő mérnök

zalan.hum@gmail.com

A BŰNÖZÉSTŐL VALÓ FÉLELEM VIZSGÁLATA TÖBB TELEPÜLÉSEN**Absztrakt**

A bűnözéstől való félelem összetett folyamat, sokszor nincs összhangban magával a bűnözéssel. Előfordul, hogy más környezeti tényező befolyásolja, így keltve félelmet a lakosságban. Jelen tanulmányban hét különböző városban és községben a bűnözéstől való félelmet és azok indítékait vizsgáltuk. Az elsődleges adatgyűjtés online kérdőívek formájában történt meg, majd ezeket különböző térinformatikai szoftverekkel való feldolgozás követte (ArcGIS, GeoDa), majd az elkövetett regisztrált bűncselekményekkel kapcsolatos rendőrségi statisztikai adatot dolgoztunk fel, és végezetül a kérdőívek és a regisztrált rendőrségi adatok összehasonlításán alapuló korrelációs vizsgálatokat végeztünk.

Kulcsszavak: bűnözés, félelem, bűnözésföldrajz, GIS

1. Bevezetés

A bűnözéstől, való félelem kapcsán ki kell emelni, hogy a rossz közérzet kialakulhat a kedvezőtlen közbiztonság okán is (Mátyás et al. 2019, Tihanyi et al. 2020). A bűnözéstől való félelem kapcsán meg kell említeni azon bűncselekményeket, melyek befolyásolhatják a félelmet: személy elleni bűncselekmény, vagyon elleni bűncselekmény, gazdasági bűncselekmény, erőszakos bűncselekmény (Pődör-Dobos 2014).

A jelenlegi friss bűnügyi statisztikai adatok elérhetők a KSH hivatalos honlapján, ahol megfigyelhető, hogy az évezredforduló előtti időszakban, és az azt követő kétezres évek elején, az összes bűncselekmények száma egymáshoz képest láthatóan csökkenő tendenciát mutat, ennek ellenére az a tapasztalat, hogy a bűnözéstől való félelem nem csökken (Mátyás et al. 2020).

Az tény, hogy a kriminálstatisztikai adatok térinformatikai szoftverekkel való vizsgálata segíthet az eddig észre nem vett összefüggések megértésében (Pődör 2015), például a bűnmegelőzést segítheti elő azzal, hogy megtervezze az optimális „biztonságos útvonalakat” vagy akár rendőrségi járőrútvonalak számítását (Mátyás 2017), azonban a bűnözéstől való félelem térinformatikai feldolgoása hasonlóan értékes információkhoz vezethet.

A jelen tanulmány legfőbb célja egyrészt annak vizsgálata, hogy feltárja, felismerhető-e valamilyen térbeli mintázatok a „félelemes” területeket illetően, másrészt kimutatható-e valamilyen korreláció a bűnözés és a bűnözéstől való félelem között.

A vizsgálat 7 városra terjedt ki: Dunaújváros, Miskolc, Székesfehérvár, Heves, Balmazújváros, Budapest, Nyíregyháza.

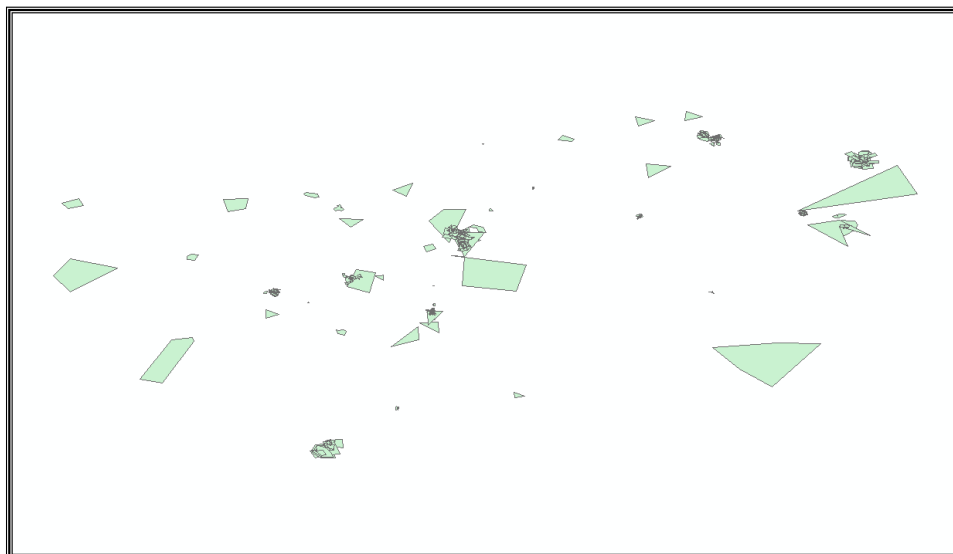
2. Anyag és módszer

A téma vizsgálatára korábban sikeresen létrehoztunk egy webes felületet, ahol nyomon lehet követni az emberek véleményeit és észrevételeit ezzel kapcsolatban (<http://bunmegelozes.amk.uni-obuda.hu/>).

A kitöltők megadják az irányítószámukat (településazonosító), életkorukat, nemüket, hogy mivel közlekednek mindennapjaik során, valamint egyéb megjegyzéseket is írhatnak. A kitöltött adatok, egy központi adatbázisban gyűlnek össze. Ezeket csak adminisztrátori jogosultsággal lehet az adatbázisból letölteni a megadott időintervallum alapján.

Az adatnyerés során az objektumok, attribútum és geometriai adatainak kinyerése történt meg, mely egy poligonokat tartalmazó shape fájl és a hozzátartozó csv kiterjesztésű adattábla volt.

Az adatgyűjtés 2016-2019-ig bezárólag történt, az egyes városok tekintetében különböző időpontokban. Az adatgyűjtésben részt vettek a NKE RTK MSc-s hallgatói is (Pődör-Zentai-Gál 2019).



1. ábra A kitöltők által létrehozott nyers poligonok az egész országra vonatkoztatva

A rendelkezésre álló adatok alapján választottuk ki azon településeket elemzésre (hét települést), amely esetén a feldolgozás időpontjában megfelelő mennyiségű, körülbelül 50 kitöltő adata állt rendelkezésre (1. ábra).

A kitöltési statisztika adatai:

Egy kitöltőre jutó mérőszámok	
Átlagos rajzolt poligon szám	3.51
Legtöbb poligon	34
Szórás	2.25

1. táblázat Települések összegzése a kitöltött kérdőívek alapján

Város	Népsűrűség (2019 felmérés alapján)	Leggyakoribb bűncselekmények (2016-2018)	Helyi lakos által kitöltött kérdőívek száma
Dunaújváros	864 fő/km ²	Egyéb lopás (852)	147
Miskolc	673 fő/km ²	Egyéb lopás (3509)	98
Székesfehérvár	564 fő/km ²	Egyéb lopás (1474)	113
Heves	106 fő/km ²	Egyéb lopás (642)	64
Balmazújváros	86 fő/km ²	Egyéb lopás (181)	45
Budapest	3332 fő/km ²	Egyéb lopás (37036)	204
Nyíregyháza	436 fő/km ²	Egyéb lopás (2293)	57

Általában a kérdőíveket több férfi töltötte ki, mint nő, közülük is leginkább a fiatalabb korosztály, akik főként a 19 és 24 éves korosztályhoz tartoznak (2. táblázat).

2. táblázat Kitöltési darabszámok korosztályba rendezve (csak az első 10 db van megjelenítve)

Életkor	Kitöltők száma	Női kitöltők	Férfi kitöltők
22	42	15	27
18	36	17	19
19	36	18	18
24	35	16	19
21	34	13	21
25	34	10	24
29	34	17	17
20	33	11	22
23	30	11	19
28	30	13	17

A feldolgozás során egy 100x100 méteres GRID MODELL-t avagy rácshálót hoztunk létre, minden egyes településre vonatkozólag. A folyamat során meg kellett határozni, hogy mekkora legyen a kiterjedése a rácshálóknak. Ezt úgy adtuk meg, hogy az adott városra jutó szélső poligonok szélei lettek a határok. Ezt követően kiszámoltuk, hogy egy rácshálóra hány átfedő poligon esik. Külön vizsgáltuk a félelemetes és a biztonságos területeket.

A 2016-2018 közötti regisztrált bűncselekmények pontként jelentek meg a térképeken, ezeket is hasonló módon dolgoztuk fel, a poligonok esetén létrehozott rácshálót használtuk, és megszámláltuk, hogy egy rácshálóba hány bűncselekmény esett a vizsgált időszakban.

A regisztrált bűncselekmények esetén további vizsgálatokat is végeztünk. A Kernel Density kiszámítja a pontjellemzők sűrűségét az egyes kimeneti raszteres cellák körül (Silverman 1986) A Kernel Density eszközkészletet felhasználva elkészült mind a hét városra vonatkozó regisztrált bűncselekmények alapján egy raszteres térkép. Ugyancsak az optimalizált hotspot eszközkészlet segítségével vizsgáltuk a bűncselekmények eloszlását.

Az optimalizált hotspot elemzés esetén az adott bűnesetek pontjai vagy azok súlyozott jellemzői (pontok vagy sokszögek), a Getis-Ord Gi statisztika segítségével statisztikailag szignifikáns forró és hideg foltokat hoz létre. Az optimális eredmények elérése érdekében értékeli a bemeneti osztály jellemzőit. A Getis-Ord minden területi egységre ad egy számértéket (Kanó 2013).

Ezt követően mind a félelemetes, mind a biztonságos, mind a bűncselekmények esetén vizsgáltuk a térbeli korrelációt. Global Moran's I eszközkészlettel a klaszterezettséget lehet vizsgálni.

Pareto diagram segítségével vizsgáltuk a biztonságos és nem biztonságos területek hisztogramját.

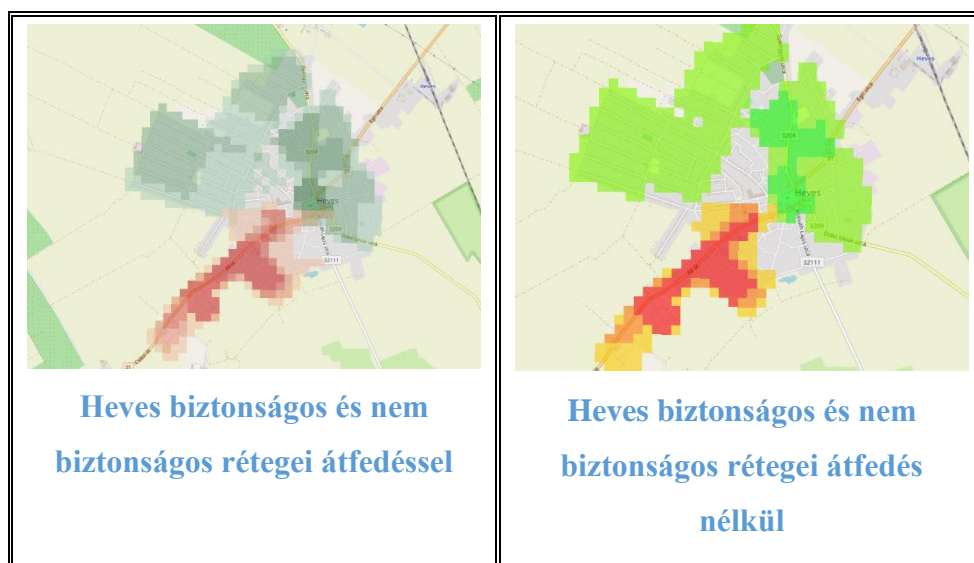
A GeoDa szoftver segítségével szórás diagram készíthető, mely a két tényező közötti kapcsolatot vizsgálja. A szoftverben a ScatterPlot segítségével készíthető a diagram. A két tényező között sztochasztikus kapcsolat jellegére és ennek erősségére kaphatunk következtetéseket. Az értékpárok ábrázolása az x és y koordinátatengelyen történik, melynél a pontthalmaz irányából és sűrűségéből tudunk következtetéseket levonni a kapcsolat jellegére és erősségére. Sajnos további vizsgálatokra is szükség van még, mert csak a korrelációs alapú vizsgálat nem ad ok-okozati magyarázatot a két tényező közötti kapcsolatra.⁷

⁷ „Szórásdiagram (Korrelációs diagram),” [Online]. Available: <http://www.leanforum.hu/index.php/szocikkek/178-szorasi-diagram-korrelacios-diagram>. [Hozzáférés dátuma: 2020.10.10.]

A gyakorisági eloszlás megfigyelésére alkalmas a hisztogram ábrázolási mód, másnéven Pareto diagram. Gyakorlatilag nagyon hasonlít az oszlop diagramra csak ez nem alkalmas a mennyiségi változók megjelenítésére. A hisztogram alakjáról és terjedelméről fontos információkat olvashatunk le, ami a segítségünkre lehet a későbbiekben, ha statisztikai próbákat szeretnénk elvégezni. Illetve az is fontos feltétel szokott lenni, hogy az adatok normális eloszlásúak legyenek.⁸

3. Eredmények

Mind a hét település esetén elkészítettük a települések tematikus térképét, melyeken zöld színnel és árnyalataival jelöltük a biztonságos, majd piros színnel és árnyalataival a félelmetes helyeket. Ezeket a területeket összevontan is ábrázoltuk, hiszen bizonyos kitöltői válaszok egy adott helyet biztonságosnak, mások félelmetesnek jelöltek (2. ábra).



2. ábra Biztonságos és félelmetes területek ábrázolása tematikus térképen Heves település esetén

Az elkészült tematikus térképeket vizuálisan elemeztük. Az elemzés azt mutatja, hogy a települések többségén jól elkülönülnek a biztonságosnak és félelmetesnek ítélt területrészek, ahogy ez a 2. ábrán is jól látható. Ezt egyéenként alátámasztja a Moran's I index vizsgálata is. Ez azért is lényeges, mert a félelmetesnek érzett területek egy területen találhatóak.

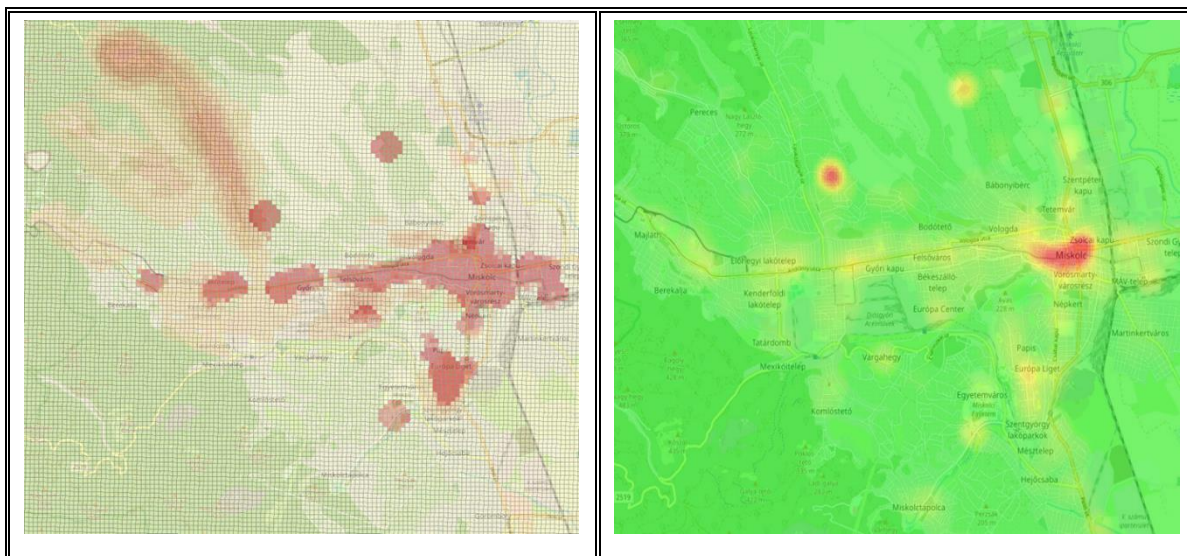
⁸ „Hisztogram | SPSSABC.HU,” [Online]. Available: <https://spssabc.hu/diagram-keszítése/hisztogram/>. [Hozzáférés dátuma: 07 11 2020].

A vizsgálat során a kérdőív által kapott poligonok klaszterezettsége, nagyon magas eredményt ért el. Szinte mindegyik biztonságos és nem biztonságos területről a Moran's Indexek 0,9 felettiek voltak, azaz kimondhatjuk, hogy ezek térben összefüggő területeket alkotnak egymással. Ellenben ez nem mondható el a regisztrált bűncselekmények rekordjairól, mivel a legmagasabb Moran's Indexmutató is csak 0,57 eredményt ért el Budapesten. A többi városnál ennél jóval alacsonyabb, 0,1-0,3 közötti értékeket kaptunk, ami arra utal, hogy a bűncselekmények szétszórtan, nem klaszterezetten fordulnak elő.



3. ábra Budapest Kernel Density térképe (regisztrált bűncselekményekről)

A kernel density (KDE) és hotspot elemzések nem hoztak számottevő különbséget, így a bűncselekmények alapján létrejött hotspotokat vizuálisan vizsgáltuk a félelmetes helyekre vetítve.



4. ábra Miskolc esetén a bűncselekmények statisztikai adatiból képzett forró pontok (sötét piros) és a kitöltők által jelölt félelmetes területekpiros, illetve KDE térkép.

A hét település esetén, ahogy a 4. ábrán is látható, vannak olyan területek, ahol a hotspotok egybeesnek a kitöltők által félelmetesnek jelölt területekkel, ugyanakkor vannak olyan területek, amelyek nem magyarázhatók a bűncselekmények számával.

4. Következtetés, jövőbeni tervek

Az eredmények összegzéséből arra lehet következtetni, hogy általában a bűncselekmények a települések többségén szétszórtnak helyezkednek el. A félelmetes vagy biztonságosnak tartott területek általában összhangban vannak a bűncselekmény által kijelölt területi különbségekkel. Az ilyen típusú online közvélemény-kutatások segíthetik az önkormányzatokat, hogy megértsék, hogyan értékelik az állampolgárok a környezetet. A kutatások azt mutatják, hogy több, különböző felépítésű település esetén is az online kérdőívek alkalmasak annak feltárására, hogy hol találhatóak a félelmetes területek. A problémás területeket a statisztikákban megjelenő bűncselekmények is jelezhetik, de nem minden esetben esnek ezek egybe. Természetesen alapvető cél minden önkormányzat számára növelni a lakosság szubjektív biztonságát, melyhez jó eszközt biztosítani ezen felmérések.

Köszönetnyilvánítás

A szerző köszönetet mond az UNIGIS Hungary támogatásáért.

Felhasznált irodalom

KANÓ, I. S. (2013): A gazdasági tevékenységek térbeli eloszlásának térképi megjelenítése magyar tudásintenzív ágazatok példáján. In: Területi Statisztika, 53(05), pp. 435-456.

MÁTYÁS SZABOLCS (2017): A bűnelemzés kartográfiai lehetőségei–avagy a bűnözési térképek alkalmazása a mindennapi rendőri munka során. Pro Publico Bono–Magyar Közigazgatás, 5(2), pp. 158-175.

MÁTYÁS SZABOLCS – SALLAI JÁNOS – VÁRI VINCE – TIHANYI MIKLÓS – SZARVÁK TIBOR (2020): Public Security as a Cooperative Activity a Few Thoughts on the Social and Public Image of Law Enforcement Work. In: Internal Security 12:1. pp. 35-44 (<https://internalsecurity.wspol.eu/resources/html/article/details?id=206623&language=en> – letöltés ideje: 2020. 12. 10.)

MÁTYÁS SZABOLCS – SALLAI JÁNOS – SZARVÁK TIBOR – TIHANYI MIKLÓS – VÁRI VINCE (2019): Új paradigma felé: bizalom és biztonság a térben. 2019/2. In: Belügyi Szemle, pp. 22-44. (<https://ojs.mtak.hu/index.php/belugyiszemle/article/view/3537/2658> – letöltés ideje: 2020. 12. 10.)

PÓDÖR, A. – ZENTAI, L., – GÁL, E. (2019): Digital sketch maps in teaching GIS for law enforcement students. Proc. Int. Cartogr. Assoc, 2, 102.

PÓDÖR, A. (2015): Usability Study on Different Visualization Methods of Crime Maps. International Journal of Geoinformatics, 11(4).

PÓDÖR, A., – DOBOS, M. (2014): Official crime statistics versus fear of crime of the citizens in a Hungarian small town. GI_Forum, pp. 272-275

TIHANYI, MIKLÓS – MÁTYÁS, SZABOLCS – VÁRI, VINCE – KRASNOVA, KRISTINA –VOLKOVA, MARIA (2020): Correlation Between Female Identity in Civil Society and Criminal Repression in Hungary and Russia. In: Russian Law Journal 8 : 4 pp. 92-108. (<https://www.russianlawjournal.org/jour/article/view/1084> - letöltés ideje: 2021. 01. 08.)

SILVERMAN, B. W. (1986): Density estimation for statistics and data analysis (Vol. 26). CRC press.

Sivadó Máté Ph.D. r. őrnagy, adjunktus

Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar Kriminológiai Tanszék

*sivado.mate@uni-nke.hu (ORCID: 0000-0002-8296-1571)***A DROGFOGYASZTÁS ALAPVETŐ MINTÁZATAI A VILÁG EGYES TÁJAIN, ÉS
A KÜLÖNBÖZŐSÉGEK LEHETSÉGES OKAI****Absztrakt**

A drogprobléma nemzetközi jelenség. Nincs olyan kontinens vagy ország, ami ne lenne érintett. Különbségek azonban vannak. Különbözik Európa droghelyzete az USA-étól. Az USA-é Dél-Amerikáétól. A különbségek okai között találunk földrajzi, szociológiai, gazdasági és egyéb okokat. Gazdasági oka van például annak, hogy miért Közép- és Kelet-Európában (Cvorovic – Vári 2019) okoznak jelentős gondot az új típusú szerek. Nyilvánvaló, hogy Nyugat-Európában a társadalom alsóbb néprétegei is hozzáférnek a klasszikus kábítószerhez. Az sem véletlen, hogy a katonai eszközökkel vívott, és több tíz-ezer áldozatot követelő drogháború Mexikóban zajlik. Egyrészt közel vannak a dél-amerikai államok, ahonnan jó minőségű, olcsó kokain szerezhető be, minimális lebukási kockázattal. Másrészt ott van a szomszédban az Amerikai Egyesült Államok, a világ legnagyobb drogfelvevő piaca, ami felfoghatatlan méretű extraprofitot tesz lehetővé. Az USA-ban a globális világcégeket az állam alig-alig korlátozza. Ez tette lehetővé, hogy a nagy gyógyszercégek közegészségügyi vészhelyzetet okozzanak, az által, hogy reklámozták és nagy mennyiségben terítették az ópiát tartalmú fájdalomcsillapítókat. A reklámokban igyekeztek hamisan bagatellizálni a gyógyszerek jelentős, függőséget okozó potenciálját. Ezzel közvetlenül hozzájárulva évente kb. 50 ezer ember túladagolós halálához. A drogproblémák mögött mindig ott találjuk az egyén vágyát, hogy gyorsan egy másik világba kerüljön, illetve az őket ellátó kereskedők sokszor az étellel összeegyeztethetetlen mohóságát (Nagy - Vári 2020).

Kulcsszavak: kábítószer, bűnözés, drogfogyasztás, bűnözésföldrajz**1. Problémafelvetés**

A különbözőségek vizsgálata számomra azért különösen érdekes, mert jól látható, hogy a globális térben a trendek általában megállíthatatlanul elterjednek, és homogenizálják a kultúrákat. Jól látható ez a nyugati világ különböző jelenségein, így a divat, a filmek, az internet,

az okostelefon, a Facebook, a Twitter kapcsán és érdekes megvizsgálni ezt a drogok vonatkozásában. Ugyanis a drogproblémák jellegében mégis jelentős különbségek észlelhetők a világ egyes tájain, annak ellenére, hogy általában ugyanazok a szerek érhetőek el a világ különböző helyein. Mi az oka az eltéréseknek? Erre keresem a választ az egyes jelenségek kapcsán.

2. Új típusú szerek Magyarországon

2010-2015. között az új típusú szerek (new psychoactive substances – NPS) okozták a legnagyobb problémát Magyarországon drogterületen. A lefoglalt illegális szerek több, mint fele új típusú szer volt (BSZKI 2015). Ez a trend 2015-ben megfordult, és a lefoglalt szerek egymáshoz viszonyított aránya kezd hasonlítani a 2000-es évekhez, ami a marihuána dominanciáját és a klasszikus kábítószeres növekvő jelenlétét jelenti (Mátyás et al 2020, Mátyás 2020). Eljutottunk oda, hogy ma már csak a legszegényebbek és a súlyos szenvedélybetegek fogyasztják az új típusú szereket. Kezdetben Budapest szegregátumaiban volt megfigyelhető az új szerek tömeges fogyasztása, de ez lassan kiterjedt az ország leginkább rászoruló területeire is. Ezekben a területeken a kutatások 50%-os részvételt mértek a 10-15 éves lakosság körében (Szécsi-Sik 2016). A statisztikai adatok ismeretében megállapíthatjuk, hogy a kábítószer-használat kapcsán a korábbi éles területi különbségek mára eltűntek Magyarországon. Bizonyos kábítószeres esetekben (pl. marihuána) pedig a korábbi erős férfi dominancia is erőteljesen lecsökkent (Tihanyi et al. 2020).

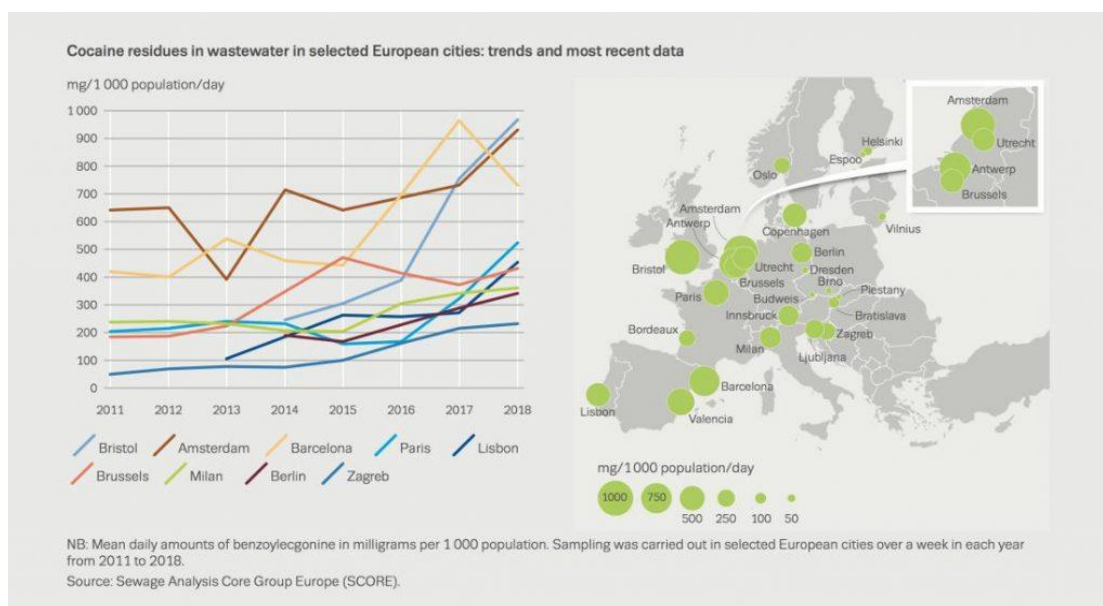
A földrajzi szempontból érdekes kérdés, hogy miért Közép- és Kelet-Európa problémája az új típusú szerek? A kérdés úgy is feltehető, hogy bár megjelentek ezek a szerek Nyugat-Európában, de mégsem nyertek teret. Nem így Romániában, Bulgáriában és Magyarországon. Ez elsősorban anyagi okokkal magyarázható. Egy gramm marihuána vagy speed, egy darab ecstasy tableta ára tíz euró körül mozog 2009 óta változatlanul (Európai kábítószerjelentés 2019). Ez az összeg Nyugat-Európában még a legszegényebbek, akár a hajléktalanok számára is megfizethető. Nem véletlen, hogy a használók még Kelet-Európán belül is a szegény (elsősorban roma) telepek, szegregátumok, marginalizált településrészek lakói, akikre jellemző, hogy mélyszegénységben, az állami transzfereken élnek, aluliskolázottak, rossz testi-lelki egészségi állapotban vannak.⁹ A drogfogyasztás számukra nem az öröm kereséséről, csupán

⁹ A mélyszegénységben élők nagy számban laknak hazánkban a városhiányos és bizonytalan vonzásviszonyokkal rendelkező rurális térségekben, melyek nagy része a határ menti régiókban található (Bujdosó 2004).

menekülésről szól. Ezt hívjuk bódulatfüggőségnek. Ezen amúgy is nehéz sorsú embereknek az életkilátásait az új pszichoaktív szerek tovább nehezítik.

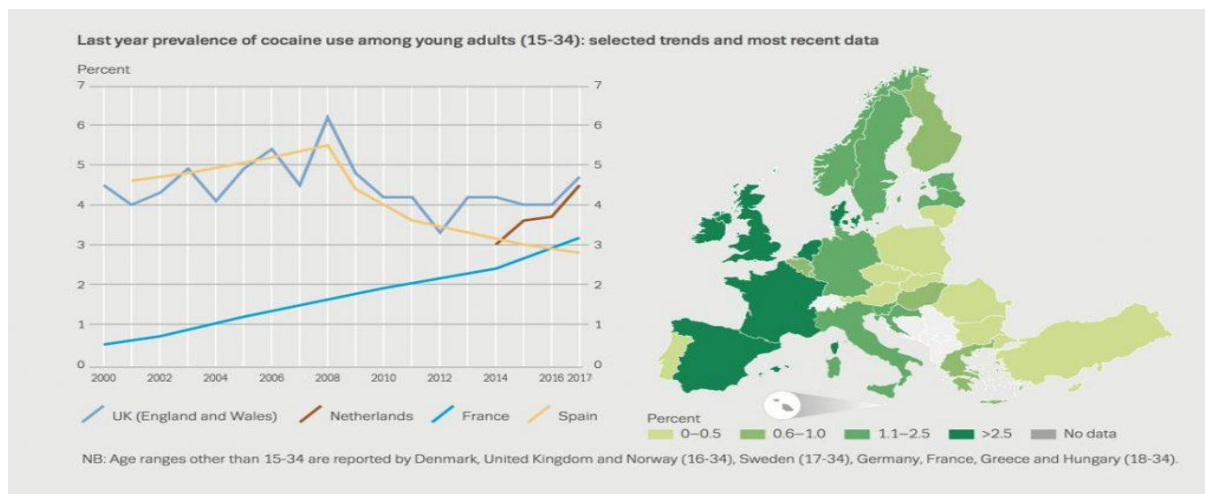
3. Kokain robbanás Nyugat-Európában

2017-ben négymillió európai fogyasztott kokaint, ami új rekord, de a szakértők vezetője szerint még messze a tetőzés. A szennyvízelemzésből kutatnak kábítószer-maradványok után. Ebből kiderül, hogy például a berliniek vagy a dortmundiak 2018-ban pontosan kétszer annyi kokaint fogyasztottak egy átlagos hétvégén, mint 2014-ben. Hamburgban, egy lefoglalásban hat tonna kokaint találtak (1. ábra). A város kikötőjébe évente hatmillió konténer érkezik. A becslések szerint a kábítószeres kilencvenöt százalékát nem találják meg a hatóságok. A kokainpiac évi 300 milliárd eurós forgalommal bír Nagy-Britanniában, 28 százalékot javult a piacra került anyag tisztasága, az ár pedig 5 százalékot esett, így egyre többeknek megfizethető. Nagy-Britanniában 5 év alatt megduplázódott a kokain fogyasztás, ötvenezer futárt alkalmaz itt az üzletág. A kokain probléma erősödésének oka lehet, hogy a Kolumbiában az előállított kokain mennyisége 2012 és 2017 között megnégyszereződött, 900 tonnára (Szente-Varga-Bács 2019.). Másrészt a Nyugat-Európában általános anyagi jólét, továbbá, hogy a kokain tökéletes szere a sikerre, önoptimalizálásra és egoizmusra épülő társadalomnak. Miközben a fogyasztóra gyakorolt hatása nem tűnik olyan pusztítóknak, pedig csak Berlinben évente ötvenen hálnak bele (2. ábra).



1. ábra: Egyes európai nagyvárosok szennyvize kokain tartalmának alakulása 2011-2018. között.

Forrás: Európai kábítószerjelentés 2018



2. ábra: A kokainhasználat előfordulási gyakorisága a brit, holland, francia és spanyol fiatal felnőttek (15-34 év) között

Forrás: Európai kábítószerjelentés 2018

4. Marihuána legalizálás az USA-ban

Az Egyesült Államokban a szövetségi törvények szerint a kannabisz használata, értékesítése és birtoklása bűncselekmény. Ezzel szemben a tagállamok nagyrészeben népszavazás eredményeként dekriminalizálták a kannabisz szabadidős vagy orvosi célú használatát. A jogi összeütközés nehezen feloldható, ugyanis a szövetségi szabályozás magasabb szintűnek minősül a tagállami törvényeknél. Másrészt viszont a tagállamok legalizálása népszavazáson alapul, ami erősebb demokratikus felhatalmazást jelent, mint a képviseleti demokrácia intézményei által hozott szövetségi törvény.

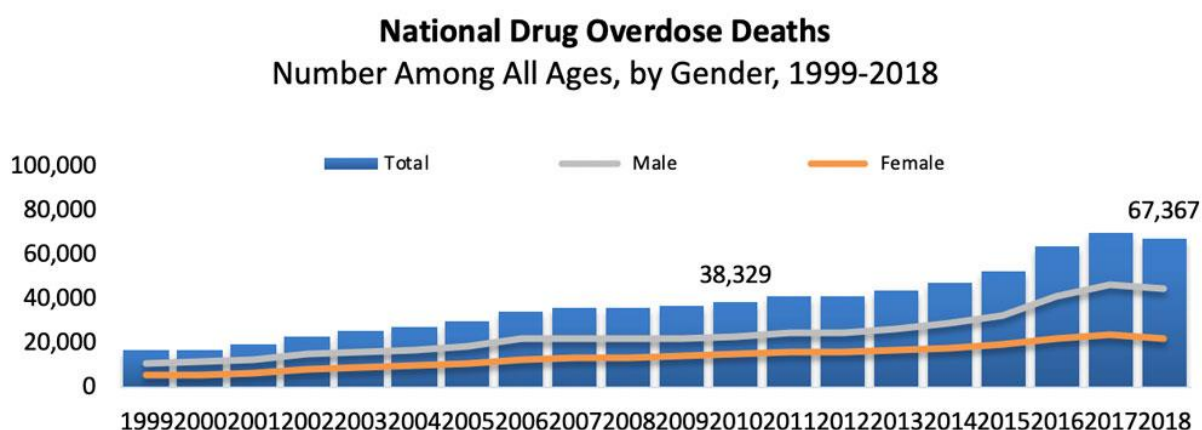
A szabályozás eredményeképpen óriási méretű termelői, raktározási, szállítási kapacitások alakultak ki az amerikai fogyasztók kiszolgálására. A legnagyobb reménnyel kecsegtető startup cégek nagyrésze a marihuána üzletben volt érdekelt. A folyamat napjainkra a túltermelés jelenségéhez vezetett. Ma már az USA drogpiacon jelen van a legális helyen megtermelt, de az engedélyezett kvótán túlterjeszkedő marihuána illegális piaca (Word Drug Report 2019).

Hogy miért az USA-ban alakult ki ez a helyzet? Az Amerikai Egyesült Államokban van jelen a világon a legnagyobb fizetőképes fogyasztói populáció, szinte az összes drog vonatkozásában. Emiatt a kolumbiai drokartellek meggyengülése után a kábítószer kereskedelem egyik legfőbb gócpontja Mexikóban alakult ki, pontosan az USA-val való közös határ miatt. Másrészt speciális a szövetségi állami berendezkedés. Ez azonban még sincs annyira távol a hazai helyzettől. A magyar (tagállami) szabályozásnál is magasabb rendű az Unió joga. A magyar bírónak nem szabad alkalmaznia azt a hazai jogszabályt, ami ellentétes az uniós szabályozással.

4.1. Opioid probléma az USA-ban

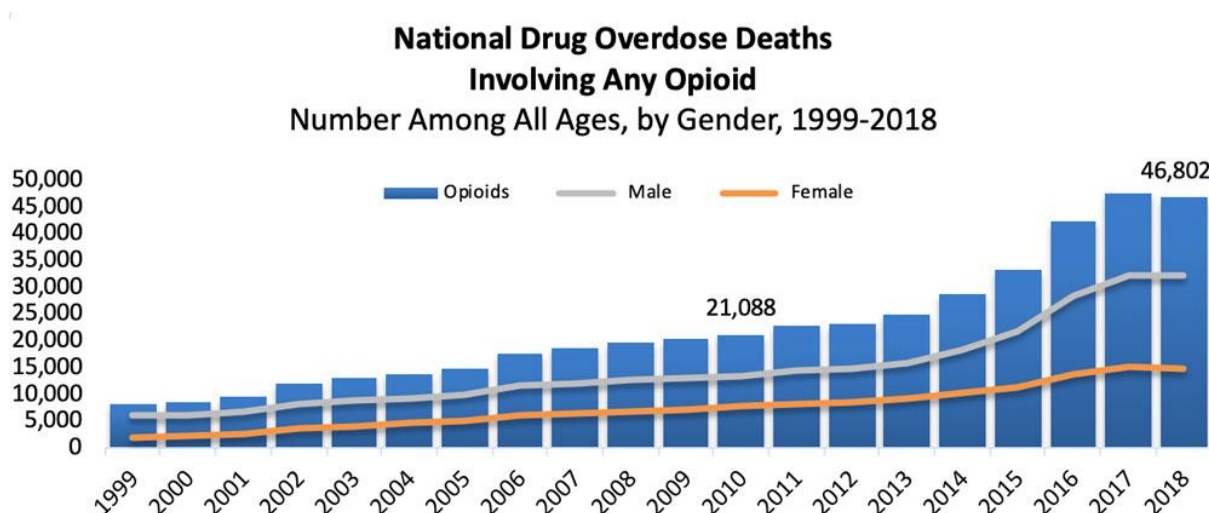
Ahogy az a 3. és 4. számú ábrákból is kitűnik, az USA-ban jelenleg az egyik legnagyobb közegészségügyi problémát a Covid-19 járvány mellett a vényköteles, opioid tartalmú fájdalomcsillapítók okozzák. A drog-túladagolások 61 %-át okozzák jelenleg ezek a szerek. Az amerikaiak milliói szenvednek fájdalomtól, az orvosok gyakran írnak fel opioidokat, hogy kezeljék állapotukat. Azonban a vényköteles szerekkel való visszaélések, az opioid-használati zavarok és a túladagolás veszélyei az Egyesült Államokban egyre nagyobb problémát jelentenek.

Az 1990-es évektől kezdve, amikor a betegek számára felírt opioidok mennyisége elkezdett növekedni, a vényköteles opioidok túladagolása és az ezzel összefüggő halálozás is nőtt. Azonban a fájdalomtól szenvedő polgárok száma nem csökkent ezzel párhuzamosan.



3. ábra: Drogtúladagolás okozta halálozás az USA-ban nemek szerinti bontásban

Forrás: <http://wonder.cdc.gov>.



**4. ábra: Az összes opioiddal összefüggő drog-túladagolás az USA-ban
nemek szerinti bontásban**

Forrás: <http://wonder.cdc.gov>.

1999 és 2017 között közel 218 000 ember halt meg az Egyesült Államokban a vényköteles opioidokkal kapcsolatos túladagolásokról. A vényköteles opioidokkal járó túladagolási halálesetek 2017-ben ötször magasabbak voltak, mint 1999-ben (Wonder 2016). 2017 augusztusában Donald Trump elnök hivatalosan is bejelentette, hogy az Egyesült Államokban az opioid túladagolás súlyosbodó járványát nemzeti vészhelyzetnek minősíti (Goodnough 2017). A legfőbb gondot a fentaniltartalmú fájdalomcsillapítók okozzák. A fentanil egy szintetikus opioid, amely ötvenszer erősebb, mint a vele rokon heroin.

Egy évtizeddel ezelőtt az amerikai kórházakat figyelő civil szervezetek az aggodalmukat fejezték ki, amiért az orvosok nem törődnek eléggé a betegek fájdalmainak kezelésével. Ezt a problémát az egészségügy a fájdalomcsillapítók gyakoribb használatával gondolta orvosolni, és mivel a kétezres évek elején a ma is gyakran használt ibuprofén éppen nem volt túl népszerű, az opioidokra esett a választás.

A kórházakból hazaengedett betegeknek ki kell töltenie egy elégedettségi kérdőívet, amely arra is rákérdez, hogy a fájdalmát megfelelően kezelték-e. Mivel a betegelégedettség közrejátszik a kórházak finanszírozásában, ez az orvosokra is ösztönzőleg hat, hogy felírják a fájdalomcsillapítót. Ez már csak azért is problémás, mert a fájdalomérzet szubjektív, így mérni is nehéz. Később hiába mutatta meg egy tanulmány, hogy nincs kapcsolat az elégedettség és a felírt fájdalomcsillapítók között, egy másik szerint az orvosok 71 százaléka mégis az adminisztratív nyomás miatt írja fel ma is a gyógyszert. Persze a gyógyszergyártók is

hozzátették a magukét: óriási marketingkampánnyal támogatták meg a keresletet, gyakran félrevezető módon. A Purdue Pharma nevű cég 2007-ben fizetett is egy 600 millió dolláros büntetést, miután kiderült, hogy olyan tanulmányokat lobogtattak az opioidok biztonságosságának a bizonyítására, amelyeket általuk pénzelt tudósok írtak.

A legális opioidok használata szépen meg is ugrott: a kilencvenes években megháromszorozódott, miközben négyszer annyi túladagolós halálesetet jegyeztek fel. A világ népességének mindössze öt százalékát kitevő amerikaiak pedig a globális legális opioid-fogyasztás nyolcvan százalékáért felelősek. A fájdalomcsillapítás persze fontos cél, és az opioidok használata is legitim lehet, de elsősorban súlyosabb akut esetekben (vagy végstádiumú betegeknél), nem pedig krónikus fájdalmak hosszú távú kezelésére, vagy olyan apróbb helyzetekben, mint mondjuk egy foghúzás. Ráadásul arra sincs mindent kizáró bizonyíték, hogy az opioidok egyáltalán hatékonyak-e a krónikus fájdalom ellen. Viszont bizonyított, hogy komoly kockázatokkal járnak.

Egyrészt serkentik a dopamintermelést, ami eufóriát okoz, ezzel erősen addiktívak. Másrészt légzésdepressziót okoznak, túladagolás esetén pedig teljesen le is állhat tőlük a légzés. Márpedig viszonylag könnyű véletlenül túladagolni őket. A leggyakrabban felírt opioid tartalmú fájdalomcsillapítók a Vicodin és az Oxycontin. A Vicodin addiktív hatását jól ismerhetjük a Doktor House (House M.D.) című sorozatból, valamit ezek a szerek érintettek voltak Prince 2014-es halálában is (Faust 2016). Emellett óriási problémát okoz az illegális fentanil fogyasztása. A fentanil laborok zöme Kínában működik.

Hogy ez az opioid krízis miért az USA-ban robbant ki? Az USA-ban az óriásvállalatok (Google, Facebook, Amazon stb.) hatalma úgy tűnik, minimum felér a szövetségi és tagállami kormányzatokéval. Vélhetően erre van szükség, hogy hosszú évekig folytathassanak egy, amerikaiak százezreinek túladagolós halálát okozó üzleti modellt, egészen a végéig büntetlenül.

Felhasznált irodalom

BSZKI (2015): A BSZKI lefoglalási adatai 2009 és 2014 között.

BUJDOSÓ ZOLTÁN (2004): A megyehatár hatása a városok vonzáskörzetére Hajdú-Bihar megye példáján, Doktori (PhD) értekezés, Debreceni Egyetem, 221 p.

CVOROVIC, DRAGANA – VÁRI, VINCE (2019): Criminal Policy and Criminal Oences related to the prohibited Psychoactive substances- new legal challenges. In: S., Bejatovic (szerk.) Changes in the Criminal Legislation and the Status of the Holders of Judicial Functions

and the Adequacy of the State Reaction to Crime Belgrad, Szerbia: Serbian Association for Criminal Law Theory and Practice and Institute of Criminological and Sociological Research, (2019) pp. 461-476.

Kábítószer és Kábítószer-függőség Európai Megfigyelő Központja (EMCDDA) (2018): Európai kábítószerjelentés 2018. Lisszabon, Portugália (https://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/11364/20191724_TDAT19001HUN_PDF.pdf)

Kábítószer és Kábítószer-függőség Európai Megfigyelő Központja (EMCDDA) (2019): Európai kábítószerjelentés 2019. Lisszabon, Portugália (https://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/11364/20191724_TDAT19001HUN_PDF.pdf)

BBC News (2018): Fentanyl crisis: Is China a major source of illegal drugs? (<https://www.bbc.com/news/world-45564744> - letöltés ideje: 2021. 01. 12.)

MÁTYÁS SZABOLCS (2020): A kábítószer-bűnözés elleni küzdelem mint stratégiai kihívás a magyar bűnüldözésben. NKE, 103 p.

MÁTYÁS, SZABOLCS – TIHANYI, MIKLÓS – VÁRI, VINCE – KRASNOVA, KRISTINA (2020): Socio- demographic characteristics of drug users and drug addicts in Hungary. In: Journal Victimology. 2020/3 (25), pp. 53-60.

NAGY, RICHÁRD – VÁRI, VINCE (2020): New Ways in Asset Recovery. In: Jačimovski, S (szerk.) Archibald Reiss Days 2020 : thematic conference proceedings of international significance : Belgrade, 18-19 November 2020 Belgrade, Szerbia : University of Criminal Investigation and Police Studies (2020) 757 p. pp. 245-254.

SHEAR, MICHAEL D. – GOODNOUGH ABBY: Trump Plans to Declare Opioid Epidemic a National Emergency (<https://www.nytimes.com/2017/08/10/us/politics/opioid-trump-emergency.html> - a letöltés ideje: 2021. 01. 13.)

SZÉCSI JUDIT – SIK DORKA (2016): Szerhasználat egy hátrányos helyzetű járás szegregátumaiban. In: Esély: Társadalom És Szociálpolitikai Folyóirat 27 : 2 pp. 115-131.

SZENTE-VARGA MÓNKA – BÁCS ZOLTÁN GYÖRGY (2019) (szerk.): Dél-Amerika a 21. században – társadalmi, gazdasági és politikai konfliktusok. Dialóg Campus, Budapest

TIHANYI, MIKLÓS – MÁTYÁS, SZABOLCS – VÁRI, VINCE – KRASNOVA, KRISTINA (2020): Drug Policy in Hungary: Current Trends and Future Prospects. In: Siberian Law Review, 2020/4. (17. évf.) pp. 485-494.

National Center for Health Statistics (2016): Wide-ranging online data for epidemiologic research (WONDER). Atlanta, GA: CDC (<http://wonder.cdc.gov> - letöltés ideje: 2021. 01. 13.)
Egyesült Nemzetek Szervezete Szakpolitikai Elemzésért és Közügyekért Felelős Osztály
Kábítószer és Bűnözés Iroda (2019): Word Drug Report 2019. (<https://wdr.unodc.org/wdr2019/> - letöltés ideje: 2021. 01. 13.)

A Magyar Rendészettudományi Társaság I. Nemzetközi Bűnözésföldrajzi Konferenciájának absztraktjai

Androvicz Gábor doktorandusz

Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Doktori Iskola
Rendőrmúzeum

A budapesti rendőri őrszemélyzet szolgálati elhelyezése és lakáskörülményei az 1880-as évektől az 1930-as évekig

A magyarországi bűnözéstörténet első modern feldolgozásának tekinthető Perényi Roland 2012-ben megjelent, a budapesti bűnözés társadalomtörténetével foglalkozó kötete, amely külön fejezetben kísérel meg a dualizmuskori budapesti bűnözés térbeli lokalizálását, valamint a „figyelő, megelőző és felfedező” rendőrség munkájának és a folyamatosan terjeszkedő város szociális térképének ismertetését. A korabeli kriminálgeográfiai viszonyok elemzésében fontos aspektus a rendőri jelenlét megléte vagy hiánya, valamint a rendfenntartás épített intézményei, a kapitányságok és őrszobák elhelyezkedése a városi térben. Jelen tanulmány gondolatosságának kiindulópontja, hogy a bűnözésföldrajzzal párhuzamosan, a bűnözés térbeli elemzése mellett vizsgálat tárgyát képezheti a rendőrségi épületek, illetve az állomány tagjainak lakásviszonyaira vonatkozó történeti források kutatása is. A budapesti rendőrök megfelelő életfeltételeinek, egyúttal a testület megtartó erejének sarkalatos pontját jelentette a lakhatás biztosítása, amely számottevő hatást gyakorolhatott a fővárosi rendőrszemélyzet tagjainak privát életterére és fegyelmi viszonyaira, a rendőri létszám változásaira és végső soron a bűnfelderítés és bűnüldözés eredményességére.

Kulcsszavak: rendőrség, rendészettörténet, rendőrségi lakásprojekt, rendőrségi lakótelep

Felföldi Péter okleveles közlekedésmérnök szaktanár

Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar

Kerékpáros balesetek térbeli eloszlásának változása Budapest belvárosában

Számos tanulmány tett már arról említést, hogy a bűnözésföldrajzi módszerek alkalmasak a közlekedési balesetek és bűncselekmények elemzésére is. Az elméleti feltevést azonban gyakorlati munka nem követte, így számos elvi kutatási témához hasonlóan ez is csupán az elmélet szintjén rekedt meg. Jelen tanulmány a fővárosban, azon belül pedig a Nagykörúton bekövetkezett kerékpáros közlekedési balesetek térbeli elhelyezkedését vizsgálja. Megpróbál olyan törvényszerűségekre rávilágítani, amely elősegítheti a Budapesti Rendőr-főkapitányság illetékességi területén a kerékpáros közlekedési balesetek okának felderítését és a balesetek számának a csökkenését.

Kulcsszavak: bűnözésföldrajz, közlekedés, baleset, kerékpár, közlekedési baleset

Mátyás Szabolcs Ph.D. r. őrnagy, egyetemi adjunktus

Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar

Organised crime and criminal geography

A szervezett bűnözés Magyarországon már a rendszerváltozást megelőzően is jelen volt, azonban az 1989-es fordulat adott lendületet a hazai és a nemzetközi szervezett bűnelkövetői köröknek. Ekkor nyíltak meg a határok, s ezt megelőzően nem sokkal kaptak a magyar állampolgárok világútlevelet, mellyel már szabadon utazhattak a világban. A szervezett bűnözés erőteljes növekedéséhez hozzájárult a rendszerváltozás környékén lévő jogszabályi hiányosság, az átalakulás okozta politikai és gazdasági káosz, a rendőrség személyi hiányosságai, illetve az országba áramló külföldiek nagy száma. A szervezett bűnözés földrajzi módszerekkel történő vizsgálata számos nehézségbe ütközik. Az ezzel kapcsolatos bűnözésföldrajzi források rendszerint úgy nyilatkoznak, hogy nem lehetséges a terület földrajzi vizsgálata, részben azért mert az adatok titkosak, másrészt pedig kevés a szervezett bűnözéssel kapcsolatos ügyirat.

A Belső Biztonsági Alap által indított kutatás során a magyar szervezett bűnözés ügyiratai közül 60 darabot a kutatók rendelkezésére bocsátottak, így lehetséges volt számos aspektusból

(többek között a bűnözésföldrajz oldaláról is) vizsgálni a szervezett bűnözés felépítését, szerkezetét és földrajzi jellemzőit. A kutatás során számos olyan tudományos megállapítás volt tehető, amelyek a későbbiekben a gyakorlati rendészeti munka során is sikeresen adaptálhatók.

Kulcsszavak: szervezett bűnözés, bűnözésföldrajz, rendészet, biztonság

Suhajda Attila

Nemzeti Közzolgálati Egyetem Rendészettudományi Doktori Iskola

A földrajzi tényezők hatása a rendvédelmi munkára Németországban

Jelen tanulmány szomszédos országunk Ausztria helyzetét elemzi a biztonsági mátrix módszerének alkalmazásával, a koronavírust megelőző és azt követő időszak biztonsági helyzetének összehasonlításával. A tanulmány elején a biztonsági mátrix rövid bemutatására kerül sor, második felében nyílt adatokra, információkra támaszkodva arra keresem a választ, hogy a koronavírus milyen hatással volt Ausztria biztonsági helyzetére. Ezen felül kitérek arra, hogy a két időpillanatra vonatkozó biztonsági mátrix milyen hatással van a bűnözésföldrajzi helyzetre.

Kulcsszavak: Ausztria, biztonsági helyzet, leíró mátrix, elemzés, koronavírus, kriminál földrajz

Szabó László András

Nemzeti Közzolgálati Egyetem Közigazgatás-tudományi Doktori Iskola

A bűnözésföldrajz kutatási módszere az illegális ember szállítás (Human Traffic) vizsgálatában

A migrációnak két arca van a bevándorlás és a kivándorlás, ezt ki lehet bővíteni az „átvándorlás” jellemzőjével vagyis a tranzit migrációval, mely lényegében a szervezett bűnözéshez és az illegális, irreguláris tevékenységhez köthető. Magyarországon 2015-óta központi kérdés a tömeges bevándorlás, mely a közzolgálati szervezetekre így a közigazgatásra, a rendészeti szervezetekre és a honvédségre nagy terhet helyez, kiemelten a

déli határ a határőrizeti célú ideiglenes biztonsági határzár mentén történő járőrtevékenység ellátásával. Fontos ezért a rendőrség és a nemzetbiztonság szempontjából a terhet csökkenteni, megállapítani azon földrajzi helyeket és területeket, melyekre az illegális migráció jellemzően terelődik, illetve beazonosítani a lehetséges jövőbeni területeket és irányokat, valamint módszereket is. A menekültek és migránsok Európába érkezése majd az Európai Unió schengeni egyezmény alá eső övezetébe, vagyis az EU határainak átlépése sokszor nem a legális útvonalon, hanem a hatóságok tudta nélkül, azok megkerülésével történik. A hagyományos dichotóm felosztás, vagyis az illegális és irreguláris migráció kettőse, a tudományos közösség az illegálishoz az emberkereskedelmet párosítja míg az irregulárishoz az ember csempészetet vagy, ahogy az nyugati tudományos irodalomban szerepel az ember szállítást. Tanulmányomban elsőként ezen fogalmakat tisztázom, a migráció meghatározását követően, majd magát a kriminálgeográfia az írásban használt irányát határozom meg, majd a magyar büntetőjogi kategóriákat veszem sorra. A tanulmány fő irányát az ember kereskedelem jelenségének a kriminálgeográfia tudományos kutatási eszközeivel történő beazonosítása és a tendenciák előrejelzése képezi. A tanulmány végén az egyik a jövőt megjósoló, számítógépes adatokon és mesterséges intelligencián alapuló prediktív módszert mutatom be.

Sallai János r. ezredes, tanszékvezető egyetemi tanár

Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar

Az első magyar bűnügyi földrajzi munkáról.

Földes Béla: A bűnügy statisztikája

Több, mint száz évvel ezelőtt 1889-ben látott napvilágot Földes Béla: „A bűnügy statisztikája” c. munkája. A bűnügyi statisztikai adatgyűjtés, már megjelent a XVII. században, de arról tudományos igényességgel készített mű Földes Béla nevéhez kötődik, amelyet az előadás során be kívánok mutatni, amely mű a mai napig a rendészet történetében még mindig kiaknázatlan. Hosszú ideig azt gondoltuk, hogy a kriminálstatisztika gondolata és elterjesztése a „nyugat” privilégiuma, de Földes Béla munkájának feldolgozását követően ma már tudjuk, hogy hazánkban is több, mint 130 éve foglalkoznak a témával. Földes Béla munkáját 1881-től lehetővé tette a büntetőtörvénykönyv életbelépése, amely elindította rendszeres bűnügyi statisztikai adatgyűjtést Magyarországon. E folyamat egyik elindítója és megvalósítója: Földes Béla, (Budapesti Tudományegyetem tanára) akinek statisztikusi munkássága mintegy hetven

évet, a dualizmus kezdeti éveitől egészen a második világháború kitöréséig tartó időszakot ölelt át. Földes Béla tudományos tevékenysége a statisztikának szinte minden területét felölelte, így a kriminálstatisztikát is. Ő a magyarországi morálstatisztika meghonosítója, amely keretén belül foglalkozott a – bűnözés, prostitúció, törvénytelen születések, alkoholizmus kérdéseivel. E kutató munkája eredményeként született meg 1889-ben egyik fő munkája, „*A bűnügy statisztikája*”, amely mai napjainkig segíthet a bűnügyi helyzet elemzésében.

Papp Dávid r. őrnagy, mesteroktató

Nemzeti Közszerológiai Egyetem Rendészettudományi Kar

A szolgálattervezés és szervezés földrajzi tényezői

Kétségtelen, hogy a közbiztonságot (legyen szó arról akár objektív akár szubjektív értelemben) a rendőrség felépítéséhez igazodó valamennyi szinten (helyi, területi, országos) befolyásolják a társadalomföldrajzi tényezők. A közbiztonságra gyakorolt hatás léte pedig független attól, hogy népességföldrajzi, településföldrajzi vagy éppen gazdaságföldrajzi aspektusból vizsgáljuk a kérdéskört. A nézőpont a közbiztonságra gyakorolt hatás mértékét befolyásolhatja az eltérő földrajzi területeken. A rendőrség rendeltetésének megfelelő, szolgáltató jellegű működésének eredményes biztosítása érdekében elengedhetetlen e tényezők figyelembevétele és evidenciában tartása a szolgálat tervezése, szervezése és természetesen ezeket a tevékenységeket megelőző és végig kísérő, ezekkel együtt járó elemző-értékelő tevékenység. E magállapítás bizonyos mértékben igaz a rendőrség valamennyi szolgálati ágára vonatkozóan, elsősorban azonban mégiscsak a leginkább a közrendvédelmi szolgálati ágat érintő közterületi szolgálat (járőr- és őrszolgálat, körzeti megbízotti szolgálat) kapcsán bír a legmeghatározóbb jelentőséggel. A közbiztonság fenntartása és javítása érdekében ugyanis az azt befolyásoló körülményeket kell megismerni és megváltoztatni és mint ilyet, a társadalomföldrajzi tényezők körét is kiemelten szükséges kezelni, ugyanis azok figyelembevétele nagyban hozzájárul a szolgálat hatékony tervezéséhez és szervezéséhez. Így tehát a rendőri szolgáltatás, a közbiztonság szavatolása szempontjából korántsem elhanyagolható, hogy egy adott rendőri szerv határterületen vagy mélységi területen helyezkedik el, főként nagyvárosi környezetet vagy tanyavilágot ölel fel, mekkora az illetékességi területén a lakosság létszáma, milyen az

összetétele, milyen a települések épített környezete, mi jellemző a térség gazdasági helyzetére.

Kulcsszavak: szolgálattervezés, szolgálatszervezés, földrajzi tényezők

Sivadó Máté Ph.D. rendőr őrnagy, adjunktus

Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar

A drogfogyasztás alapvető mintázatai a világ egyes tájain, és a különbözőségeik lehetséges okai

A drogprobléma nemzetközi jelenség. Nincs olyan kontinens vagy ország, ami ne lenne érintett. Különbségek azonban vannak. Különbözik Európa droghelyzete az USA-étól. Az USA-é Dél-Amerikáétól. A különbségek okai között találunk földrajzi, szociológiai, gazdasági és egyéb okokat. Gazdasági oka van például annak, hogy miért Közép- és Kelet-Európában okoznak jelentős gondot az új típusú szerek. Nyilvánvaló, hogy Nyugat-Európában a társadalom alsóbb néprétegei is hozzáférnek a klasszikus kábítószerhez. Az sem véletlen, hogy a katonai eszközökkel vívott, és több tíz-ezer áldozatot követelő drogháború Mexikóban zajlik. Egyrészt közel vannak a dél-amerikai államok, ahonnan jó minőségű, olcsó kokain szerezhető be, minimális lebukási kockázattal. Másrészt ott van a szomszédban az Amerikai Egyesült Államok, a világ legnagyobb drogfelvevő piaca, ami felfoghatatlan méretű extraprofitot tesz lehetővé. Az USA-ban a globális világcégeket az állam alig-alig korlátozza. Ez tette lehetővé, hogy a nagy gyógyszercégek közegészségügyi vészhelyzetet okozzanak. Az által, hogy reklámozták és nagy mennyiségben terítették az ópiát tartalmú fájdalomcsillapítókat. A reklámokban igyekeztek hamisan bagatellizálni a gyógyszerek jelentős, függőséget okozó potenciálját. Ezzel közvetlenül hozzájárulva évente kb. 50 ezer ember túladagolásos halálához. A drogproblémák mögött mindig ott találjuk az egyén vágyát, hogy gyorsan egy másik világba kerüljön, illetve az őket ellátó kereskedők sokszor az étellel összeegyeztethetetlen mohóságát.

Zsuzsa Piskóti-Kovács Ph.D. adjunktus

Eszterházy Károly Egyetem

Milán Kovács

Csoportvezető ügyész

New method to measure crime: shifting the focus from simple counting to weighting

Egy adott terület közbiztonságának értékeléséhez a bűnügyi helyzet mutatóit és a nyomozás teljesítménymutatóit alkalmazzák, amelyek információkat nyújtanak a bűnüldöző hatóságok munkájáról. A bűnügyi helyzetet az ismert bűncselekmények száma, a nagy jelentőségű bűncselekmények, a közterületen elkövetett ismert bűncselekmények száma és a 100 000 lakosra jutó bűncselekmények aránya jellemzi. Ugyanakkor ez több kutatási kérdéshez is vezet bennünket: a bűncselekmények száma megfelelően tükrözi-e a közbiztonságot? A jelenlegi bűnügyi statisztikák megfelelő alapot nyújtanak-e a rendőrség számára a döntéshozatalhoz? Minden típusú bűncselekménynek ugyanolyan hatása van a társadalomra?

A cikk a bűncselekmények értékelésének új trendjére összpontosít: bemutatja a sérelemalapú index fogalmát. Ezen felül áttekintést nyújt a meglévő bűnözést számszerűsítő indexekről. A cikk a magyar sérelemalapú index (HU-CHI) létrehozásának első lépéseként értelmezhető.

Kulcsszavak: sérelemalapú index, bűnözési statisztika, HU-CHI, módszertan

Tihanyi Miklós Ph.D. r. őrnagy adjunktus

Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar

A közrendvédelmi szervek területi struktúrájának kialakulása

A II. világháború után rendkívül nehéz helyzetben lévő ország – mai ésszel felfoghatatlanul – rossz közbiztonsági helyzetét egy minden tekintetben megtépázott rendőrségnek kellett helyreállítani. Az átmeneti időszak próbálkozásai után kialakult az a helyzet, amelyben a nagyvárosi és a vidéki rendőrség eltérő struktúrája és szolgálati formái állandósulni látszottak. Kialakult továbbá az a szervezeti struktúra, amelyben a bűnügyi és a közbiztonsági szervek egymástól izolált módon működtek. Ezek a szervezeti megoldások mind gátját képezték a

sikeres rendőri működésnek. A problémák orvoslására és a vidéki szolgálatellátást jellemző portya jellegű szolgálat leváltására kifejlesztett területfelelősi rendszer részben beváltotta a hozzá fűzött reményeket. A további eredményeket remélve 1953-ban szovjet milíciák mintáját átvéve megkezdődött a körzeti megbízotti rendszer kiépítése majd 1954 februárjában kísérleti jelleggel az ország két területén bevezetésre került. Az új szolgálati formától remélték a bűnügyi és a közbiztonsági rendészet közötti szakadék áthidalását, a lakossággal való jobb kapcsolat kialakítását, a segédrendőrök munkájának jobb szervezését és a közbiztonság megszilárdítását. Természetesen nem volt zökkenőmentes a reformok végrehajtása. Problémát jelentett a körzetek kijelölése, a megfelelő állomány kiválasztása, és az erőforrások biztosítása egyaránt. Ennek ellenére a körzeti megbízotti forma a következő években megszilárdult. Az 1956-os eseményeket követő újra indulás után a közbiztonsági rendészet szerves részévé vált és mai napig is az egyik legerősebb oszlopa.

Kulcsszavak: közbiztonság, rendészet, bűnözés, közrendvédelem

A közlés feltételei

Tisztelt Olvasó!

A Bűnözésföldrajzi Közlemények folyóirat szerkesztősége várja a bűnözés térbeliségét vizsgáló és feldolgozó tanulmányokat.

Az írásaikat a criminalgeography@gmail.com drótposta címre legyenek szívesek megküldeni. A beérkezett tanulmányokat a szerkesztőbizottság elnöke vaklektorálásra küldi a témában járatos szaktekintélyeknek.

A Bűnözésföldrajzi Közlemények folyóirat lehetőséget biztosít magyar nyelven 1 szerzői ív (40 000 karakter) terjedelemben bűnözésföldrajzi témájú szakmai cikkek és tanulmányok megjelentetésére.

A beküldött kéziratnak az alábbiakat kell tartalmaznia:

1. Szerző neve, tudományos fokozata (ha van), beosztása, munkahelye, drótposta címe
2. Absztrakt (rezümé): 500-1000 karakter (szóközökkel)
3. Kulcsszó: 4-6 darab
4. Minden esetben a szerző felelőssége, hogy az írása megfelel az 1999. évi LXXVI. szerzői jogról szóló törvényben foglaltaknak, illetve csak nyílt (nem minősített) információkat és adatokat tartalmaz.
5. A kéziratok terjedelme maximum 40 000 karakter (szóközökkel) (indokolt esetben több is lehet)
6. Formátum: WORD (docx, doc), Times New Roman betűtípus, 12-es betűméret
7. Lábjegyzet: 10-es betűméret
8. Képfomátum: JPG
9. Hivatkozás: szövegközi – a szerző vezetékneve kiskapitális betűtípussal, utána a mű megjelenésének éve (BAKOS 2019). Szó szerinti hivatkozás esetében, a kiadás éve után vesszővel elválasztva, az idézett oldal oldalszáma (KOVÁCS 2019, 15).

A megküldött műnek tartalmaznia kell a végén elhelyezett hivatkozási listát a szerző(k) teljes nevével, a megjelenés évével, az idézett mű címével, kiadójával, kiadási helyével, illetve a folyóirat címével, évszámával, kötetszámával, oldalszámmal.

Berényi István (1992): Az alkalmazott szociálgeográfia elméleti és módszertani kérdései. Akadémiai Kiadó, Budapest

Bói László – Frigyer László – Nyitrai Endre (2019): Településszerkezet és kriminalitás. In: Nemzetbiztonsági Szemle. 2019/1. pp. 42-51.

Impresszum

Kiadó: Magyar Rendészettudományi Társaság

Cím: 1089 Budapest, Diószegi Sámuel u. 38-42.

A kiadásért és szerkesztésért felelős személy: Dr. Mátyás Szabolcs

Kapcsolat: criminalgeography@gmail.com

web: www.rendeszet.hu