

Horváth Attila
horvath.attila@zmne.hu

A VASÚTI KÖZLEKEDÉS TERRORFENYEGETETTSÉGÉNEK JELLEMZŐI A VÁROSOKBAN

Absztrakt

A tanulmány a vasúti hálózatok városi terekben való terrorfenyegetettségének jellemzőivel foglalkozik. A vasútvonalak és vasúti szerelvények a terrorizmus lehetséges „puha célpontjai” közé tartoznak. A gerilla hadviseléssel szemben a terrorcsoportok a vasúti közlekedésre főként a városokban jelentenek veszélyt. A szerző az okok megválaszolása mellett arra törekszik, hogy a 2004-ben elkövetett madridi robbantások és a 2006-os Mumbai-i terrortámadás-sorozat tapasztalatai alapján elemezze a vasúti közlekedés sérülékenységet. A tanulmány érinti a vasúti közlekedés ellen elkövetett terrortámadások hátterét is.

The article deals with the features of terror-threat on the railway networks in the cities. The railway lines and trains are easy targets for the terrorism. Against the guerilla warfare the terror groups spell danger for train service primarily in the cities. The author's aim besides responding to the reasons is to analyse the sensibility of the train service based on the Madrid and Mumbai blasts committed in 2004 and 2006. The study affects the background of the terrorist attacks committed against the train service.

Kulcsszavak: *biztonság, kritikus infrastruktúra, vasúti hálózat, városok, kockázat, terrorizmus ~ security, critical infrastructure, railway network, cities, risk, terrorism*

BEVEZETŐ

A katonai és a biztonságpolitikai szakemberek körében közhely számba megy az a kijelentés, hogy a vasúti közlekedés ún. puha célpontokat képeznek a terrorcsoportok számára. A gyorsan változó ún. modernkori terrorizmus egyik állandó jellemzője a könnyen sebezhető és sérülékeny személyek, objektumok, hálózatok ellen intézett támadások. A közlekedési rendszer elemei a könnyen támadható célpontok közé tartoznak. A vasúti közlekedés terrortámadások iránti érzékenysége az alágazat műszaki-technikai jellemzőinél fogva a többi szállítási módhoz képest is „magas szintűnek” értékelhető.

A VASÚTI KÖZLEKEDÉS TERRORFENYEGETETTSÉGÉNEK ÁLTALÁNOS JELLEMZŐI A VÁROSOKBAN

A gerilla és partizán hadviselésben alkalmazott eljárásokkal, stratégiai célokkal szemben az ún. modernkori terrorizmus eddigi története azt bizonyítja, hogy a rurális tereken a vasúti közlekedés létesítményei és járművei nem tartoznak a terrorcsoportok preferált célpontjai közé (Horváth A. 2006c). A gerilla és partizán harcmodor egyik alapvető jellemzőjeként lehet elfogadni, hogy a különböző csoportok ellenség által ellenőrzött területeken, a városokon kívül pusztították a felvonulási és utánpótlási vasútvonalakat. A terrorcsoportokra általában az a jellemző, hogy a támadásaik többségét a nagyvárosokban hajtják végre.

Ez a megállapítás igaz a közlekedési rendszer létesítményei és járművei ellen elkövetett terrortámadásokra is. Ennek okát a közlekedési hálózatok, illetve a nagyvárosi terek jellemzőiben kell keresni. A nagyvárosok közlekedési kapcsolataira általánosságban az a jellemző, hogy azokon áthaladnak, vagy bevezetnek a nemzetközi, országos és regionális jelentőségű vasútvonalak és közutak. A városokon átmenő tranzit forgalmat még akkor sem lehet teljesen „kizárni”, ha kiépülnek az elkerülő közúti körgyűrűk és vasútvonalak. A vasúti közlekedésben a személyforgalmi terminálok, vagyis pályaudvarok továbbra is a városközpontok közelében helyezkednek el (Horváth A. 2006/b).

Amennyiben a személy- és áruforgalom terrorfenyegetettségének szintjét meg akarjuk határozni, akkor arra a megállapításra kell jutnunk, hogy a közösségi személyközlekedés biztonsági kockázata ilyen szempontból sokkal magasabb, mint az áruszállításé. Ezeken a településeken haladnak át az elővárosi, távolsági helyközi, az országos forgalmat lebonyolító vasút- és autóbuszvonalak. A nagyobb vasúti és autóbusz-pályaudvarokhoz kapcsolódnak a városi közösségi közlekedés vonalai is. A modern metropoliszok – az elővárosaikkal együtt – bonyolult településszerkezeti rendszert alkotnak. A közlekedési lehetőségek a városi élet minőségének egyik döntő fontosságú, jól elemezhető és kifejezhető elemévé vált (Horváth A. 2006/b). A jól szervezett közösségi közlekedés ma már a nagyvárosi élet fenntarthatóságának egyik fontos feltétele. Paradox módon a közösségi közlekedés a viszonylag könnyen sebezhetőség miatt a terrorcsoportok kedvelt célpontja lehet. A közlekedési alágazatok közül városokban – az állandó nagy tömeg miatt – különösen a vasúti közlekedésben van lehetősége a terrorcsoportnak az áldozatok számának maximalizálására.

A másik tényező, amiért a városokban a vasúti közlekedés terrorfenyegetettségének szintjét magasra kell értékelni, az magában a városi tér jellemzőiben keresendő. A városi tér és életforma jellemzői sokkal inkább kedveznek a terrorszervezetek működéséhez. A nagyvárosok a jellemzőik és lehetőségeik miatt valóságos „paradicsomnak” és könnyű célpontok sorozatának számítanak a terrorista csoportoknak. Ennek magyarázata sem jelent bonyolult feladatot, az urbanizációs folyamatok miatt ugyanis korunk metropoliszaiban koncentrálnak a politikai, közigazgatási, gazdasági, turisztikai, szórakoztató intézményrendszerek és az azokat kiszolgáló infrastruktúrák. A városokban a beépítettség foka, az épületek, egyéb létesítmények, objektumok és az ott élő emberek magas száma miatt számtalan lehetséges célpont közül választhatnak a terroristák. A magas népsűrűség miatt nem okoz nehézséget a lehetséges célcsoportok kiválasztása és a terroristák elrejtése. A szinte állandó tömeg jelenléte lehetővé teszi a terrorszervezetek tagjainak, hogy biztosítsák a mindennapokban a lehető legnagyobb „észrevétlenséget”, megkönnyítik a célpontok helyszíni szemrevételezését, a terrortámadások előkészítését és a terrorakciók helyszíneinek rejtett megközelítését. Nem jelent különösebb nehézséget a terrorcselekmények színtereinek elhagyása és a terrorcsoport tagjainak elrejtése sem (Horváth A. 2006/a).

Természetesen nem csak a nagyvárosok terrorfenyegetettségét kell komolyan venni. A rurális tereken a terrorizmus komoly veszélyt jelenthet azokban az országokban, ahol a földrajzi viszonyok kedvezőek. Ez persze nem azt jelenti, hogy a rurális területeken a vasútvonalak és a vasúti járművek terrorfenyegetettségét nem kellene komolyan venni. Erre vonatkozóan számos példát hozhatnánk Indiából, Oroszországból, vagy akár Nyugat-Európa más országaiból is, de a cikk megírásának az a fő célja, hogy a városokban elemezze vasúti közlekedés terrorfenyegetettségének jellemzőit. Így tematikailag sincs mód a rurális tereken a vasúti közlekedés terrorizmussal kapcsolatos biztonsági kockázatait vizsgálni. Az általános jellemzők után célszerű két súlyos következményekkel járó, az elővárosi vasúti közlekedés ellen irányuló terrortámadások tapasztalatait és háttérét elemezni. Az első Madridban történt 2004. március 11-én, a második India talán legjelentősebb városában, Mumbaiban következett be 2007. július 11-én.

A 2004. MÁRCIUS 11-EI MADRIDBAN ELKÖVETETT TERRORTÁMADÁS-SOROZAT TAPASZTALATAI ÉS HÁTTERE

A 2004. március 11-én a madridi elővárosi vasúti közlekedési rendszer ellen elkövetett terrortámadás-sorozat tapasztalatainak tárgyalása előtt elengedhetetlenül szükséges Spanyolország terrorfenyegetettségét jellemezni. Az „átlagos” újságolvasó, vagy a média hírei iránt közepesen érdeklődő nagyon sokat hallhatott a Baszk Haza és Haladás (Euskadi Ta Askatasuna, ETA) nevű szeparatista terrorszervezetről. A szervezet 1959-ben alakult meg azzal a céllal, hogy megteremthessék az Észak-Spanyolországban és Délnyugat-Franciaországban élő baszk népcsoport egyesítésének és függetlenségének a feltételeit. A szervezet több fegyveres akciót hajtott végre a Franco diktatúra alatt. Ezek közül talán a Franco tábornok utódjaként emlegetett Luis Carrero Blanco admirális ellen, 1973. december 20-án elkövetett sikeres merénylet vált a legemlékezetesebbé (Ferwagner P. Á., Kozmár K., Szélinger B).

Az ETA, Franco tábornok 1975-ös halálát követő demokratikus fordulat után sem hagyott fel a terrorcselekményekkel, mert nem elégedett meg a spanyol többség által a baszkoknak adott jogokkal. Az ETA terrorakciói konkrét személyek, vagy gazdasági érdekeltségek ellen irányultak. Az 1980-90-es években több merényletet követtek el politikusok, bírók, ügyészek, csendőrök és katonák ellen. A meghatározott személyek elleni támadásokat főként robbantásos, vagy az orgyilkosság módszerével hajtják végre. Az ETA gazdasági érdekeltségek elleni terrorakciónak kiemelt célpontjait a bankok, az energetikai szolgáltatás és a turizmus képezik. 2002-ben az Európai Unió állam és kormányfőinek csúcscrétékezlete idejére időzített, az ismertebb tengerparti üdülőhelyeken elkövetett terrorakció-sorozat komoly károkat okozott a spanyol gazdaságnak. Az ETA-val kapcsolatban két jellemzőt még feltétlenül meg kell említeni. Az egyik, hogy a választási kampányok idején szinte mindig fokozza a tevékenységét és gyakrabban hajt végre terrortámadásokat. Ezt azért fontos kiemelni, mert a 2004. március 11-i robbantás-sorozat is egy választási kampány finisében történt. A másik tényező, hogy az ún. civil áldozatokat érintő terrortámadások előtt a terrorcsoport, általában a Gara nevű baszkföldi lapon keresztül értesíti a hatóságokat. Ezért az ETA-ra nem mondható el, hogy az áldozatok számának maximalizálására törekszik.

A másik jelentősebb Spanyolországban működő terrorcsoport az Október 1 Antifasiszta Ellenállási Csoport (Grupo de Resistencia Antifascista, Primero de Octubre, GRAPO) nevű szervezet. A terrorcsoport az 1960-as évek végén alakult és a maoista ideológia alapján szerveződött. Franco tábornok halála előtt közigazgatási tisztviselők, rendőri és katonai vezetők, illetve amerikai érdekeltségek ellen hajtottak végre merényleteket. A spanyol demokratikus fordulat után sem hagyták abba a tevékenységüket, szervezet imperializmus és

globalizmus ellenes eszméket hirdettek (Steiner G. 2003). A Grapo veszélyességét még akkor sem lehet lebecsülni, ha a csoport napjainkban inaktív terrorcsoportnak tekinthető.

Spanyolországban a két említett terrorszervezeten kívül még néhány széparatista csoporttal lehetett és kellett számolni. A két részletesebben tárgyalt terrorszervezet közül nyilvánvalóan az ETA jelentett és jelent nagyobb veszélyt a spanyol társadalom biztonságára. Spanyolország ellen 2004. március 11-ig külföldi terrorcsoport nem szervezett és nem hajtott végre súlyos következményekkel járó terrortámadást.

A MADRIDI ROBBANTÁSOK HÁTTERE ÉS TAPASZTALATAI

A nagyvárosi vasúti közlekedés sebezhetőségére a 2004. március 11-én végrehajtott madridi merényletek világosan rámutatottak. A spanyol fővárosban, az Egyesült Államok elleni 2001. szeptember 11-i terrortámadás után pontosan két és fél évvel, komoly következményekkel járó robbantás-sorozat történt. Az időzítés nem csak az évforduló miatt „sikerült jól”, hanem azért is, mert a terrortámadás-sorozat az általános választási kampány finisében történt. A csütörtöki robbantások mindössze néhány nappal a március 14-re (vasárnapra) kiírt általános választások előtt történtek. Az 1996-ban hivatalba lépett néppárti miniszterelnök, José María Aznar a harmadik választási győzelmére készült. A politikai elemzők és a közvélemény kutatók szerint Aznarnak erre minden esélye megvolt. A választásokat azonban a José Luis Rodríguez Zapatero vezette Spanyol Szocialista Munkáspárt nyerte meg. Ebben nyilvánvalóan az is szerepet játszott, hogy a szocialista miniszterelnök jelölt a terrortámadás-sorozat után ígéretet tett, hogy győzelme esetén azonnal kivonja az Irakban állomásozó spanyol katonákat. A szocialista politikus ígérete azt is jelezte, hogy szakít Aznar, az Egyesült Államokat a terrorizmus elleni háborúját feltétlenül támogató politikájával (L. Moreno 2004).

A külföldi származású terroristák a robbantás-sorozat megszervezésekor az áldozatok számának maximalizálására törekedtek. Ezt bizonyítja az, hogy a terrorakciót a reggeli csúcsforgalom idejére időzítették. Az elkövetők a jól előkészített és összehangolt akció során tíz bombát robbantottak fel sikeresen. Ezek közül három robbanószerkezet a főváros központjában levő Atocha pályaudvarra érkező vonatszerelvényben lépett működésbe. Négy pokolgépet ugyanezen pályaudvaron, az állomásépület környékén, az utcán robbantottak fel. A célpontkiválasztás az Atocha pályaudvar esetében sem volt véletlenszerű, ez az állomás fontos szerepet tölt be a spanyol főváros közlekedési rendszerében. Az Atocha pályaudvar fontos csomópontot képez Madrid közösségi közlekedés rendszerében. Gyűjtő-elosztó helyként működik az ingázó utasforgalom és a metróközlekedés között, így az utazók tömeges jelenlétére mind a járműveken, mind a pályaudvaron számítani lehetett. A célpontként szolgáló másik két vasútállomás ugyan kisebb, mint az Atocha pályaudvar, de az elővárosi forgalomban csúcsforgalom idején ezek esetében is számítani lehetett az utasok tömeges jelenlétére. (Horváth A. 2006/b) Az elkövetők két robbanószerkezetet hoztak működésbe El Pozón, egy bombát pedig a hasonló nagy Santa Eugenia állomáson robbantottak fel. A terroristák eredeti szándékai szerint ezen a reggelen 13 robbanószerkezet lépett volna működésbe, de hármát a tűzszereknek még idejében sikerült hatástalanítaniuk. A jól előkészített madridi robbantás-sorozat 191 ember életét követelte és mintegy 1400-an sebesültek meg. A halálos áldozatok és a sérültek 13 ország állampolgárai közül kerültek ki.

A madridi merénylet súlyossága nem csak az áldozatok számában és kiválasztott célpontok érzékenységében fejeződött ki. Ez a terrorakció megmutatta, hogy a nemzetközi terrorista csoportok képesek egy nyugat-európai fővárosban is összehangolt támadást intézni, súlyos veszteséget okozni emberéletben és közlekedési eszközökben egyaránt. Az igazsághoz hozzátartozik az is, hogy nem ez volt az első terrortámadás, amelyet a madridi vasúti

pályaudvarok ellen terveztek. Az ETA 2003. december 25-én a karácsonyi csúcsforgalmat akarta kihasználni, amikor Madrid egyik legnagyobb pályaudvarán, a Chamartínon tervezett nagyszabású terrorakciót. (Horváth A. 2006/c). A terrorszervezet két tagja egy Észak-Spanyolországból a fővárosba tartó Intercity-vonatot akarta felrobbantani akkor, amikor az megérkezik a Chamartín pályaudvarra. Szerencsére a spanyol hatóságoknak akkor sikerült megghiúsítani ezt a terrorakciót. Az ilyen típusú terrortámadás egyébként korábban nem volt jellemző az ETA-ra, a várhatóan tömeges áldozatokat követelő terrorakciók előtt, általában a már említett baszkföldi Gara lapon keresztül értesíti a hatóságokat. Ez a terrortámadási kísérlet is felhívta a figyelmet arra, hogy a terrorista csoport tevékenysége irracionális, egy vezetői válság esetén az egész szervezet működése radikalizálódhat (Horváth A. 2006/c).

Aznar miniszterelnököt a terrortámadás-sorozat és a közelgő választások kapcsán az a vád érte, hogy súlyos politikai hibát követett el akkor, amikor a merénylet elkövetésével az ETA-t vádolta meg. A 2003. decemberi merényletkísérlet tényét figyelembe véve ez nem is volt súlyos tévedés. Hibának sokkal inkább azt lehet tekinteni, hogy Aznar még akkor is ragaszkodott ahhoz, hogy a merénylet mögött az ETA állt, amikor bebizonyosodott, hogy terrortámadást más csoport szervezte és hajtotta végre. Ennek hátterében valószínűleg nem az állt, hogy a harmadik választási győzelmére készülõ miniszterelnöknek személyesen is volt oka gyűlölni a baszk szeparatista terrorszervezetet. 1995. április 19-én Madridban az ETA robbantásos merényletet kísérelt meg az akkor még ellenzéki politikus ellen. Aznar csak a szerencsének és a páncélozott gépkocsijának köszönhetően, hogy túlélte a terrorakciót (Steiner G. 2003).

A 2004. március 11. után azzal, hogy a spanyol miniszterelnök a baszk terrorszervezetet keverte gyanúba, nem más célja volt, mint megelőzni a Néppárt választási vereségét. Az viszont már valóban érthetetlen, hogy miért tartott ki Aznar még akkor is az ETA bűnössége mellett, amikor a nyilvánosság előtt már nem lehetett védeni ezt az álláspontot. (Horváth A. 2006/b) A sors iróniája lehet, hogy 2009 nyár végén és kora őszén a spanyol sajtó rendőrségi forrásokra hivatkozva többször foglalkozott azzal, hogy az ETA támogatóként mégis csak belekeveredett a 2004. március 11-i madridi robbantásokba. Amennyiben bebizonyosodik, hogy az ETA valamilyen módon mégis részese volt a terrortámadás-sorozatnak, az már nem változtathat a választási eredményeken.

Az események után viszonylag nagyon hamar kiderült, hogy a spanyol társadalmat, de túlzás nélkül állítható, hogy az egész világ közvéleményét sokkoló terrortámadás-sorozat mögött a magát Marokkói Iszlám Harcosok Csoportjának nevező terrorszervezet állt. A csoport az al-Kaida terrorhálózathoz való kötődése is nyilvánvaló volt. Az al-Kaida vezetői 2001 szeptembere után gyorsított ütemű franchise-szerű szervezetfejlesztésbe kezdtek (M. C. Libicki, P. Chalk, M. Sisson 2007). Ez a szervezetépítési módszer egyebek mellett Észak-Afrikában is sikeres volt. Az al-Kaida franchise-szerű térnyerése nem csak azoknak az országoknak a biztonságát veszélyezteti, ahol a nyugat ellenes szélsőséges terrorcsoportokat sikerült integrálni. Az al-Kaida ilyen módon alvó és bármikor aktivizálható terrorcsoportokat tud elhelyezni Nyugat-Európában.

A terrorcsoport Spanyolországban valószínűleg nem csak Madridban tervezett terrorakciókat végrehajtani. A hatóságok 2004. április 2-án a fővárost Sevillával összekötő vasútvonalon, a vasúti pályához rögzítve találtak robbanószerkezetet, amelyet szerencsére a terroristák már nem tudtak működésbe hozni. 2004. április 3-án a rendőrség őrizetbe vett hét gyanúsítottat, akiket a március 11-i terrortámadás-sorozat megszervezésével, illetve elkövetésével vádoltak. Így a Marokkói Iszlám Harcosok Csoportja Spanyolországban

elveszítette cselekvőképességét. A további letartóztatások miatt a szervezet már valóban nem volt képes újabb terrorakciók elkövetésére. A vizsgálatok kiderítették, hogy a marokkói származású terroristák a pénzügyi és logisztikai támogatást külföldről szervezték meg. A szükséges pénzügyi és anyagi támogatás megszervezésével kapcsolatban a spanyol hatóságok tíz pakisztáni származású személyt vettek őrizetbe. A terrortámadás-sorozat kapcsán algériai származású terroristák részvétele is bebizonyosodott (Country Report 2004). A robbantás-sorozat óta eltelt időszakban már jogerős bírósági ítéletek is születtek az ügyben. Azoknak a gyanúsítottaknak, akiknek a bűnösségét a bíróság megállapította még hosszú ideig börtönben kell maradniuk.

A Marokkói Iszlám Harcosok Csoportja által elkövetett madridi terrortámadás-sorozat bekövetkeztével Európa már nem csak potenciális célpontot jelentett az al-Kaida számára. A terrorista hálózat megmutatta, hogy nem csak Észak-Afrikában, Afganisztánban, Pakisztánban, Indonéziában, Irakban és Szaúd-Arábiában képes súlyos következményekkel járó terrortámadásokat végrehajtani, hanem Nyugat-Európában is. A támadás rámutatott arra, hogy az al-Kaida hiába veszítette el bázisainak nagy részét Afganisztánban, a franchise-szerű szervezkedésnek köszönhetően továbbra is komoly veszélyt jelenthet az ún. nyugati világ országaiban is.

A támadásnak szimbolikus jelentősége is volt, hiszen az al-Kaidához kötődő észak-afrikai származású terroristáknak egy olyan Európai Unió és NATO tagállam fővárosában sikerült terrorakciót végrehajtani, amelyik az Egyesült Államok terrorizmus elleni háborújának feltétlen támogatójának számított. Ebben az időszakban a fontosabb NATO és Európai Unió országok közül az Egyesült Királyság és Spanyolország az amerikai külpolitika fő támogatója volt, Németországgal és Franciaországgal szemben. Így a madridi terrortámadás-sorozatot terrorhálózat olyan komoly erődemonstrációjának is lehet tekinteni, amelynek az volt a célja, hogy az Egyesült Államok és szövetségesei körében további ellentéteket szítson.

A MUMBAI-I VASÚTI PÁLYAUDVAROK ÉS ELŐVÁROSI VASÚTHÁLÓZAT ELLEN ELKÖVETETT TERRORAKCIÓK

India azok az országok közé tartozik, ahonnan a magyar média sajnálatos módon nem számol be részletesen és nem tudósított még egy súlyos következményekkel járó terrorakció következményeiről sem. Ugyanakkor a kontinensnyi ország geopolitikai jelentőségét a területi nagyságánál, a lakosság számánál, gazdasági fejlődésénél, pénzügyi helyzeténél és katonai erejénél fogva nem lehet megkérdőjelezni. Olyan térségről van szó, amelyre a magyar közvéleménynek is jobban kell, kellene figyelni. India egyébként is évtizedek óta különleges országnak számít a terrorizmus megjelenési formáiban is.

Indiában egyszerre vannak jelen:

1. az etnikai és vallási (hindu – muzulmán ellentét);
2. a szeparatista (Kasmír és Assám tartományok elszakadási törekvései) valamint;
3. ideológiai terrorizmus (marxista és maoista terrorcsoportok).

Napjainkban Mumbai a városkutatók besorolása szerint igazi „megapolisznak” számít. A városban és kiterjedt vonzáskörzetében mintegy 19 millió ember él. A lakosság száma olyan világvárosokét haladja meg, mint Tokió, New York, vagy London. Mumbai súlya nem csak a népesség számából ered, a térség gazdasági és pénzügyi központjának is számít. India Nemzeti Bankja is ebben a városban működik. Mumbai India gazdasági fejlődésének „motorjának” és egyik legfontosabb szimbólumának számít, ezért nem véletlenül vált elsősorban szélsőséges iszlám terrorcsoportok kedvelt célpontjává. A Mumbaiban elkövetett,

súlyos következményekkel járó terrortámadások hatásai a város pénzügyi-gazdasági jelentőségénél fogva nem maradnak a kontinensnyi országhatárain belül. Ez főként akkor igaz, ha a terrorcselekményt iszlám szélsőséges nézetekhez kötődő szervezet követi el, mert az ilyen akciók után rendre kiéleződik az amúgy is feszült indiai-pakisztáni viszony.

Mumbai 1993. március 12-én szenvedett el olyan terrortámadást, amely felkeltette a világ közvéleményének érdeklődését. A terroristák szerte a városban ezen a napon különböző helyszíneken 13 robbanószerkezetet léptettek működésbe. Egy neves dél-ázsiai terrorizmussal foglalkozó intézet internetes portáljának adatai szerint a korábban kiéleződő hindu-muzulmán ellentétre visszavezethető összehangolt terrortámadás-sorozat következtében 257-en vesztették életüket és 713-an sérültek meg.¹ India történetében ez a nap „Fekete Péntekként” vonult be. Ezután a súlyos robbantás-sorozat lett Mumbai, főként a szélsőséges iszlám nézetekhez kötődő terrorcsoport kedvelt célpontja.

Mumbaiban a sűrű elővárosi vasúti hálózat nélkül elképzelhetetlen a lakosság munkába járása és egyéb célú közlekedése. A helyiérdekű vasút viszonylag gyors és tömeges utazást biztosít a különböző városrészek között. Az elővárosi vasúthálózat bonyolult rendszert képez, nagy kiterjedésű és üzemeltethetőségű helyiérdekű vasutat egy nyugati és egy központi részre osztották. A jól szervezett közlekedési rendszer jelentőségét mi sem bizonyítja jobban, minthogy a hivatalos statisztikai adatok szerint a 319 km hosszú hálózatot naponta átlagosan 6,3 millió utas veszi igénybe.² Ezt a hatalmas kiterjedésű, forgalmas elővárosi vasúti hálózatot szinte lehetetlen megvédeni a terrortámadásoktól, már csak azért sem, mert nincs mód a csomagok átvizsgálására és nyomon követésére. Így nem tekinthető véletlennek, hogy a nagyváros vasúti közlekedése ellen több robbantásos merényletet követtek már el. Ezek közül hármat érdemes és szükséges kiemelni. Az első és második eset rövid időn belül követte egymást, és az elkövetések módszerei is több hasonlóságot mutattak. 2002. december 6-án egy, a Központi Pályaudvarra beérkező szerelvény egyik kocsijában történt robbanás során 25-en sérültek meg. Az érintett második támadás 2003. március 13-án, egy nappal a „Fekete Pénteki” események 10. évfordulója után a Molund Pályaudvaron következett be. A hatóságok már megkönnyebbültek, hogy a robbantás-sorozat tizedik évfordulója terrorakció nélkül telt el, amikor másnap március 13-án egy erős robbanószerkezet lépett működésbe a pályaudvarra érkező elővárosi vonat egyik első osztályú kocsijában.³ A terrorakció következtében 11-en haltak meg és 80-an szenvedtek sérülést.⁴ A két robbantásos terrorakció elkövetési módszere főként abban hasonlított egymáshoz, hogy a jól időzített robbanószerkezetek akkor léptek működésbe, amikor a vonatszerelvények az állomásokon a zsúfolt peronok mellé értek. Az elkövetők célja nyilvánvalóan az volt, hogy maximalizálják az áldozatok számát és pánikot okozzanak az utasok körében a zsúfolt pályaudvarokon. A két robbantásos merényletet valószínűleg ugyanaz a csoport hajtotta végre. Erre enged következtetni, hogy nem csak az elkövetés módszere volt hasonló, hanem az elkövetők ugyanazt a robbanóanyagot és időzítő szerkezetet használták mindkét esetben.

2006. július 11-én a késő délutáni csúcsforgalomban összehangolt terrortámadás érte a Mumbai-i elővárosi vasúthálózatot. 18 óra 24 perc és 18 óra 35 között, mindössze 11 perc alatt 7 robbanás történt. A robbantások bekövetkezésekor szinte azonnal bizonyossá vált,

¹ Forrás: http://www.satp.org/satporgtp/countries/india/database/mumbai_blast.htm

² Forrás: Official web site of Mumbai Railway Vikas Corporation Ltd. URL cím: <http://www.mrvv.indianrail.gov.in/overview.htm>

³ The Hindu. Grisly Anniversary

Date: 17/03/2003 URL: <http://www.thehindu.com/2003/03/17/stories/2003031700061000.htm>

⁴ Forrás: http://www.satp.org/satporgtp/countries/india/database/mumbai_blast.htm

hogy az elkövetők itt is maximalizálni akarták az áldozatok számát. Ugyanis a terrorakciót olyan időszakban hajtották végre, amikor az elővárosi vasútvonalon közlekedő szerelvények zsúfoltsága a legnagyobb, azaz munkanapon (Research Response Number: IND30931 2006). 2002-ben Indiában ismételen kiéleződtek, és gyakran erőszakba torkoltak muzulmán-hindu vallási-etnikai ellentétek. Ez a terrortámadás is ennek az erőszakhullámnak a része volt. Az indiai hivatalos adatok szerint a robbantás-sorozat következtében 179-en haltak meg és 774-en sebesültek meg (Measures undertaken by..., 2006).

A robbanószerkezeteket a Western Line vasúti társaság vonatszerelvényein és állomásain hozták működésbe. Az elkövetők a kasmíri szeparatista terrorszervezetekre jellemző nagy erejű RDX-ből készített bombát használtak, ezért a hatóságok már a nyomozás kezdetén arra gyanakodtak, hogy pakisztáni székhelyű, de Indiában tevékenykedő, Kasmír függetlenségéért küzdő Tiszták Hadserege (Laskar – e – Taiba LET) nevű terrorcsoport követte el a véres merényletet. A hatóságok gyanúja beigazolódtott, mert 2006. július 14-én az addig ismeretlen, magát Lashkar-e-Qahhar-nak nevező szervezet magára vállalta felelősséget a terrortámadás-sorozatért (Research Response Number: IND30931 2006). A Laskar – e – Taiba terrorcsoport működésében nem szokatlan, hogy korábban nem ismert szervezetként vállalják magukra az indiai nagyvárosok ellen elkövetett terrortámadásokat. Ennek lehettünk tanúi 2008-ban is, amikor több robbantásos merénylet történt a kontinensnyi ország nagyvárosaiban. A 2008. november végén Mumbaiban végrehajtott fegyveres terrortámadásnál is a Laskar – e – Taiba úgy kívánta elterelni magáról a figyelmet, hogy más, a magukat Dekkán Mudzsahedeknek nevező, korábban ismeretlen csoport nevében vállalta magára a felelősséget az akció megszervezéséért.

Az indiai hatóságok Laskar – e – Taiba nevű terrorcsoportot vádolták a Mumbai-i terrortámadás-sorozat elkövetésével. Külföldi szakértők arra hívták fel a figyelmet, hogy nem lehet kizárni, hogy banghladesi szélsőségesek is részt vettek az akció előkészítésében és végrehajtásában. (Country Reports on Terrorism 2006) Indiában, az iszlám szélsőségesek által elkövetett terrortámadás komoly külpolitikai következményekkel is jár. Az indiai hatóságok a merényletek felelőseként a pakisztáni kormányzatot és titkosszolgálatot is rendre megnevezik. Ezek a vádak így gyakran kiélezik az amúgy is feszült indiai-pakisztáni kapcsolatokat. 2001. december 13-án fegyveres támadás érte az indiai parlament épületét, a jól kiválasztott célpont elleni akció következtében 14-en haltak meg. (Háda B. 2009.) Csak a szerencsének és az elhibázott tervezésnek lehet köszönni, hogy az akció nem járt súlyosabb következményekkel. A parlament elleni támadás azonban a háború szélére sodorta a két országot. India és Pakisztán kapcsán nem szabad arról elfeledkezni, hogy két atom-hatalomról van szó, így a két ország esetleges konfliktusa komoly biztonsági kihívást jelenthet a világ országai számára. A nyugati országok egyébként is gazdaságilag és geopolitikailag is, India és Pakisztán kiegyensúlyozott viszonyában érdekeltek.

ÖSSZEZGÉS

A szerző reményei szerint sikerült igazolni, hogy a vasúti közlekedés terrorfenyegetettségét a nagyvárosokban komolyan kell venni. A vonatszerelvények és pályaudvarok ellen elkövetett merényletek súlyos következményekkel járnak. A következmények messze túlmutatnak a vasúti közlekedés keretein, mert a sebesülteket el kell látni, segíteni kell a halottak hozzátartozóinak a veszteség elszenvedésében. Egy terrortámadás után fel kell kutatni a felelősöket és meg kell keresni azokat biztonsági hézagokat, amelyek a terrorcselekményt lehetővé tették. A két tárgyalt súlyos következményekkel járó terrortámadás-sorozat arra is rávilágít, hogy alaposan fel kell térképezni az akciók hátterét is.

Közlekedési szempontból az elővárosi vasúti hálózatokon elkövetett terrortámadásoknál fel kell készülni arra, hogy a következmények nem csak a lokális térben hatnak, hanem hálózatszerűen megbénítják a vasúti forgalmat. Dominóelv szerinti hatás mechanizmus érvényesül, amelynek a nemzetközi forgalomra gyakorolt következménye is lehet. A forgalom rendjének a helyreállítása csak az első lépés a szűken vett közlekedési hatások felszámolásában. A vasúti pályában és kocsikban keletkezett károk felszámolása is komoly anyagi áldozatokat és egyéb feladatokat jelent. A felszámolás már nem csak a személyforgalmat érinti, hanem az áruszállítást is, hiszen a tehervonatok továbbítása is nehézségekbe ütközik. Ráadásul a forgalom szünetelésének idejére az utasforgalmat közútra kell terelni, amely szintén bonyolult koordinációs tevékenységet igényel.

A pályákat és a vasúti szerelvényeket ért sérülések helyreállítása után lehet arról beszélni, hogy közlekedési szempontból minden a „régiszerűség” szerint működhet. Komoly feladatot jelent az is, hogy a vasúti alkalmazottak biztonságérzetét és az utasok bizalmát visszanyerjék a kormányzati szervek és a vasúti társaságok.

Felhasznált irodalom

Country Reports on Terrorism 2004. United States Department of State Publication 11248. Office of the Coordinator for Counterterrorism. Washington DC., 2005. p. 136.

Country Reports on Terrorism 2006. United States Department of State Publication 11 409. Office of the Coordinator for Counterterrorism. Washington DC., 2005. p. 336.

Ferwagner P. Á., Kozmár K., Szélinger B.: Terrorista szervezetek lexikona. Gavrilo Principtől Oszama bin Ladenig. Maxim Könyvkiadó, Szeged. Kiadási év nélküli.

Háda B. (2009): Az indiai biztonság- és védelempolitika alapvonalai. ZMNE. Stratégiai Védelmi Kutatóintézet. Elemzések 2009/1. p. 14. URL cím: http://193.224.76.4/download/svki/Elemzesek/2009/SVKI_Elemzesek_2009_1.pdf

Horváth A. (2006/a): Terrorfenyegetettség: célpontok, nagyvárosok közlekedés. Nemzetvédelmi Egyetemi Közlemények. A ZMNE Tudományos Lapja. 10. évfolyam 3. tematikus szám. pp. 136-152.

Horváth A. (2006/b): A városi személyközlekedés terrorfenyegetettsége. Új Honvédségi Szemle, a Magyar Honvédség Központi Folyóirata. LX évfolyam. 4. szám. pp. 114-126.

Horváth A. (2006/c): A közúti, vasúti vízi közlekedés terrorfenyegettségének jellemzői. In.: Tóth Péter (szerkesztő). Válaszok a terrorizmusra II. – a politikai marketing csapdjában.

L. Moreno: The Madrid bombings and the domestic and regional politics of Spain. Unidad de Políticas Comparadas (CSIC) Working Paper 04-13. Dublin, November. p. 10. URL cím: <http://www.ipp.csic.es/doctrab2/dt-0413.pdf>

M. C. Libicki, P. Chalk, M. Sisson (2007): Exploring Terrorist Targeting Preferences. Rand Corporation. United States, Santa Monica. ISBN 0-8330-3913-X (pbk. : alk. paper). p. 131.

Measures undertaken by the Government of Maharashtra following Bomb Blasts on July 11, 2006. URL cím: <http://mdmu.maharashtra.gov.in/Measures%20by%20GoM.pdf>

P. Bobbitt (2008): Terror and Consent. The Wars for the Twenty-first Century. Published by Penguin Books Ltd. United Kingdom, London.

Research Response Number: IND30931 (2006) Country Research Section of the Refugee Review Tribunal (RRT). Australia. p. 18. URL cím: <http://www.mrt-rrt.gov.au/docs/research/IND/rr/IND30931.pdf>

Steiner Gábor: Terrorizmus az Európai Unióban. Tanulmány. Budapest, 2003. Országos KriminológiaiIntézet. URL cím: http://www.okri.hu/index.php?menu=uj_kut_terrorizmus

Wilson J., Ramana PV. (2006): Mumbai Blasts: Time to Act. Orf Policy Brief, July 2006. p. 6.

Bomb Blasts in Mumbai, 1993-2006.

URL cím: http://www.satp.org/satporgtp/countries/india/database/mumbai_blast.htm

Official web site of Mumbai Railway Vikas Corporation Ltd. URL cím: <http://www.mrvcl.indianrail.gov.in/overview.htm>

The Hindu. Grisly Anniversary: URL cím:

Date:17/03/2003 URL:<http://www.thehindu.com/2003/03/17/stories/2003031700061000.htm>