

## Molnár István Jenő

---

### A forgalomszervezés szerepe a bűnmegelőzésben

#### The role of traffic management in crime prevention

##### **Absztrakt**

A bűnmegelőzés eszköztára sokszor – első ránézésre - távolinak tűnő tevékenységeket is magába foglal, köztük olyan módszereket is, amelyek prevencióval való kapcsolata csak mélyebb vizsgálódások eredményeképp azonosítható. E távolság következtében sok esetben a prevenció hatás közvetett módon érvényesül, összetett hatásmechanizmusok mentén. A forgalom és a közlekedés prevenciótudatos szabályozása és kialakítása az egyre nagyobb népsűrűséggel bíró települések esetében, a pillanatnyilag is zajló urbanizációs folyamatok korában kiemelt jelentőségű igényként jelentkezik a XXI. század biztonságteremtési törekvései között. A profilaxis alapú forgalomszervezés, mint az építészeti bűnmegelőzés egyik eszköze az épített környezetben zajló közlekedés olyan meghatározott elvek mentén történő ki- és átalakítását jelenti, amely elősegíti az egyének biztonságérzetének növelését, a természetes felügyelet kialakulását, a közlekedésben résztvevők frusztrációjának és az ebből fakadó agresszió csökkentését. Ennek gyakorlata multidiszciplináris tudáson alapul, amelyben szerepet kap a környezeti kriminológia mellett a városszociológia, a környezetpszichológia, és a kapcsolódó mérnöki tudományok (pl. közlekedés, építészet) is.

**Kulcsszavak:** szituatív megelőzés, építészeti bűnmegelőzés, forgalomszervezés, biztonságérzet

##### **Abstract**

The toolbar of crime prevention often includes at first glance, activities that appear to be distant, including methods whose relationship to prevention can only be identified through deeper scrutiny. As a result of this distance, in many cases, the preventive effect is mediated indirectly by complex mechanisms. Prevention-based regulation and development of traffic and transport will become a major demand in the 21st century in the case of settlements with increasing population density, in the current urbanization era.

Prophylaxis-based traffic management, as a tool of crime prevention through environmental design (CPTED), involves the transformation and the development of traffic along defined principles that enhance individuals' sense of safety, develop natural surveillance, and reduce frustration and aggression of transport users. This practice is based on multidisciplinary knowledge, which includes not only environmental criminology but also urban sociology, environmental psychology and related engineering sciences (eg. traffic, architecture).

**Keywords:** situational crime prevention, crime prevention through environmental design, traffic management, sense of safety

## Bevezetés

A bűnmegelőzés tágabb értelemben vett tárgya nem más, mint az ember alapvető szükségletét jelentő biztonság megteremtése, amely a XXI. században a biztonság felértékelődött és a mindennapok egyre többet hangoztatott elemévé vált. A média és az internet által átélhetővé és elképzelhetővé tett katasztrófák, valamint borzalmak lépten-nyomon azt közvetítik az egyén felé, hogy nincs biztonságban: terrortámadások, természeti katasztrófák, klímaváltozás okozta környezeti tragédiák, közlekedési balesetek, bűnözők, mesterséges intelligenciával bíró drónok és robotok, mind-mind veszélyeztetik létét és biztonságát.

Nemcsak a média és az internet befolyásolja azonban a biztonsággal kapcsolatos érzéseinket, hanem az az épített környezet is, amely körülölel bennünket, ráadásul mindez tényleges támogatója is lehet egy-egy bűncselekmény elkövetésének. Egy rosszul megvilágított, forgalom nélküli utca, egy sötét sikátor vagy aluljáró, egy elhagyott, gazdátlan épület kiváló lehetőséget biztosíthat a bűnözés „művelőinek”, s teret adhat a devianciának. A bűncselekmények túlnyomó többségéhez ugyanis szükség van fizikai térre. A közösségek által lakott életterek meghatározott szempontok szerinti, strukturált vizsgálata lehetővé teszi a bűnmegelőzési szempontú beavatkozási területek és a szükséges intézkedések megállapíthatóságát. A társadalmi, gazdasági és bűnügyi tényezők mellett ilyen szempont lehet a közlekedés és a forgalom is, amelyek szintén hatással lehetnek a társadalom együttélésére, szubjektív biztonságérzetére, valamint a környezethez való viszonyulására.

Az épített környezet és az azt élettel megtöltő, ily módon annak szerves részét képező közlekedés és forgalom nem kizárólag közlekedésbiztonsági kockázatokot rejt magában, s nem csupán a közlekedési balesetek megelőzésére kell hangsúlyt fektetni. A közlekedés és a forgalom befolyással lehet a bűnözésre,

valamint a társadalom tagjainak szubjektív biztonságérzetére is. Utóbbi esetben kiváló példát szolgáltatnak az elmúlt évek terrortámadásainak hatására kihelyezett betontömbök, vagy éppen az Eiffel-torony lábánál kialakított üvegfal, amelyek ugyan védeni hivatottak a járóelőket, a forgalomban közlekedőket, ugyanakkor sokakban idéznek elő komoly, és ami még rosszabb, állandó félelmet.

## **Az építészeti bűnmegelőzés és a közlekedés**

Ahhoz, hogy a bűnmegelőzés és az épített környezet, azon belül pedig a forgalom, valamint a közlekedés összefüggéseit megérthessük, először tisztázni szükséges a bűnmegelőzés nehezen definiálható fogalmkörét. E nehézség abból fakad, hogy a bűnmegelőzés nem közös tudáskincs, nem írható le egyetlen, jól körülhatárolt definícióval. Nem találunk rá egységes fogalomtárat, szakirodalma szerteágazó. Ennek oka, hogy az elsajátításához szükséges tudáscseppek megannyi diszciplína részét képezik, és legalább ennyire fontos az is, hogy a bűnmegelőzés képessége az élettapasztalatok szerzésével párhuzamosan alakul ki. A bűnmegelőzést multidiszciplinaritás jellemzi és minden esetben empiria-alapú. Tudományos megértéséhez – többek között – szükség van kriminológiai, szociológiai, pszichológiai, jogi és kriminalisztikai ismeretekre, hétköznapi használatához a szocializációs folyamatokra.

E sokszínűségnek köszönhetően a bűnmegelőzés nem fogalmazható meg direkt módon, nem lehetséges a preventív intézkedések taxatív felsorolása. Egyedüli lehetséges módja a fogalomalkotásnak, ha a célok mentén szorítjuk keretek közé a preventív eszköztárát. De mégis kik végzik és mikor?

Bűnmegelőzést végez a magánszemély, amikor kóddal védi telefonját, riasztót szereltet a lakásába vagy a gépjárművébe. Preventív lát el az óvónő, a pedagógus, az edző, amikor a rábízott gyermek szociális kompetenciáit fejleszti. Hasonlóképpen a profilaktikát műveli a kriminológus, a szociológus, aki a bűnözés okait keresi, kutatja, s eredményeivel segíti a bűnmegelőzési projektek hatékony végrehajtását. E tevékenységet végzi jelenlétével a rendőr, a biztonsági őr, a közterület-felügyelő, de a reintegrációs tiszt is, aki reszocializációs program keretében igyekszik a fogvatartott nevelésével a bűnisméltést megelőzni. Bűnmegelőzés zajlik akkor is, amikor felvilágosító, tájékoztató előadásokat tartunk, vagy éppen rövid üzenetekkel, figyelemfelhívó kampányokkal igyekszünk óvatosságra inteni az egyéneket. A példák korántsem teljes listája kiválóan szemlélteti, hogy a bűnmegelőzést sokan, sokféleképpen végzik. A módszereket pluralizmus jellemzi, egyedül a cél közös és egyértelmű: az áldozattá, illetve a bűnelkövetővé válás megelőzése.

Összességében a bűnmegelőzés tehát nem más, mint „*minden olyan intézkedés és beavatkozás, amelynek célja vagy eredménye a bűnözés<sup>1</sup> mennyiségi csökkentése, az állampolgárok biztonságérzetének minőségi javítása, történjen mindez a bűnalkalmak csökkentésével, a bűnözést előidéző okok hatásának mérséklésével vagy a sértetté válás megelőzésével*” (Tomay, 2011, 20).

Az Európai Tanács, a 2009/902/IB<sup>2</sup> számú határozatában ekképp fogalmaz. „*A bűnmegelőzés kiterjed mindazokra az intézkedésekre, amelyek célja a bűnözésnek és az állampolgárok biztonságérzete hiányának mind mennyiségi, mind minőségi értelemben való csökkentése vagy az ahhoz egyéb módon való hozzájárulás, akár a bűncselekmények elkövetésétől való közvetlen elrettentés, akár a bűnözés lehetőségének és okainak visszaszorítására irányuló szakpolitikák és fellépések révén.*”

Jól látható, hogy egyik definíció sem törekszik a bűnmegelőzési tevékenységek körének meghatározására, a célok és elvárt eredmények megjelölésével kívánja leírni a bűnmegelőzés lényegét. Mindez, első ránézésre óriási szabadságot biztosít a bűnmegelőzésben dolgozóknak, sőt jelenti azt is, hogy a bűnmegelőzés végezhető ösztönösen és tudatosan is. Írásom szempontjából utóbbi kerül a középpontba, ugyanis az építészeti bűnmegelőzés komoly szaktudást és specifikus gondolkodást igényel. De mi is az az építészeti bűnmegelőzés? Hol helyezkedik el a bűnmegelőzés rendszerében?

Amennyiben elfogadjuk, hogy a bűnmegelőzés önálló diszciplína, úgy a tudományosság szintjén két alapvető bűnmegelőzési irányzatot szokás azonosítani. Az egyik a szociatív, míg a másik a szituatív prevenció. A szociatív bűnmegelőzés a társadalmi okokra kíván reagálni, a bűnmegelőzés általános céljaként megfogalmazott tevékenységeket jelöli, amelyek az elkövetővé, illetve az áldozattá válás megelőzését célozzák. A szituatív bűnmegelőzés ezzel szemben a bűnalkalmak csökkentése érdekében kifejtett tevékenységek összessége, amelyre példa a járőrözés, a közvilágítás javítása, a különböző riasztórendszerek telepítése.

Az építészeti bűnmegelőzés az imént ismertetett dualista rendszerben a szituatív prevenció eszközök közé sorolandó. A szituatív bűnmegelőzés a neoklasszikus kriminológiai irányzatok körébe tartozó környezeti kriminológia megállapításaiból vezethető le, amely utóbbi a bűnözés egyik nélkülözhetetlen dimenziójaként foglalkozik a hellyszínnel, illetve az alkalommal, valamint a bűncselekmények és a környezet kapcsolatával.

---

1 A bűnözés történelmileg változó, társadalmilag meghatározott tömegjelenség, amely meghatározott területen és időszakban elkövetett bűncselekmények és elkövetőik összességéből áll. (Balláné – Kunos – Lakatos, 2004, 16.)

2 Az Európa Tanács 2009/902/IB HATÁROZATA (2009. november 30.) – az európai bűnmegelőzési hálózat (EUCPN) létrehozásáról és a 2001/427/IB határozat hatályon kívül helyezéséről (2) cikk (2) bekezdés

Az ez irányú vizsgálódások csak a XX. században indultak meg. Elsőként William H. White, amerikai városépítész nevét érdemes kiemelni, aki már az 1950-es években azt vizsgálta, hogy New Yorkban, a Times Square egyes pontjain milyen közelségbe, interakciókba lépnek egymással a közlekedő emberek. The social life of small urban spaces című filmjében, az első között alkalmazta a timelapse technikát. A hosszúra nyúló megfigyelései során különféle összefüggésekre jött rá. Egyik legérdekesebb kísérlete (URL1) az volt, amikor mozgatható székeket helyezett el a téren, és azt vizsgálta, hogy milyen távolságban, ki és hogyan helyezi el azokat az adott területen, hogyan alakul ki az intimzóna védelme, azaz a biztonságra törekvés.

Az építészeti bűnmegelőzés első mérföldköveként mégsem White kutatásait, hanem Jane Jacobs 1961-es remekművét tartják számon, amelynek megírását éppen White megállapításai inspirálták. Az újságíró és aktivista Jacobs a *Nagy amerikai városok halála és élete*<sup>3</sup> című művében mutatott komoly kritikai tükröt az akkori várostervezési törekvéseknek. Külön elemezte a járdák és az utcák látogatottságának, forgalmának jelentőségét, s deklarálta, hogy az utcai forgalom, a gyalogos közlekedés pozitív hatással van a bűnözés visszaszorítására, amennyiben sok a járókelő, szemtanú. Fontos megállapításokat, illetve javaslatokat tett a hatékony szomszédságtervezéssel kapcsolatosan is:

- érdekes és izgalmas utcák kialakításának előmozdítása,
- a terület egészét átható, a lehető legfolytonosabb utcai hálózatok kialakítása,
- parkok, terek, középületek használata, mint az utcaszerkezet része, fokozni a szerkezeti összetettséget, a sokszínű felhasználást, hogy egyetlen terület se kerüljön szegregálásra,
- a funkcionális identitás területi szintű előmozdítása.

Jacobs egyik legfontosabb megállapítása a területi funkcionalitások vegyítésére, az ún. vegyes célú területhasználatra vonatkozó tézise volt, amely meglátása szerint lehetővé teszi, hogy egy-egy városrész ne csak nappal, vagy éjszaka legyen látogatott (Jacobs, 1992, 152-177).

Egy hosszú út közben az állomásaként érkezünk meg Ray C. Jefferyhez, aki az 1971-ben kiadott könyve révén megalkotta az építészeti bűnmegelőzés fogalmát a Crime Prevention Through Environmental Design kifejezéssel, amely a mai napig CPTED alakban él tovább. Jeffery alapvetően a várostervezés és az épített környezet alakítását látta indokoltnak, s olyan technikai megoldások kivitelezését szorgalmazta, amelyek csökkentik a bűnelkövetést elősegítő alkalmakat.

Az építészeti bűnmegelőzés talán legkiemelkedőbb alakja Oscar Newman

---

3 Eredeti cím: The death and life of great american cities (Vintage Books, New York, 1961)

volt, aki 1972-ben megírta Védhető tér<sup>4</sup> című könyvét. Newman különféle lakónegyedeket vizsgált meg, majd az összegyűjtött adatokból igyekezett minden területre igaz és alkalmazható javaslatokat megállapítani. A legfontosabb a lakók szerepének hangsúlyozása, ugyanis szerinte a védhető terület olyan lakókörnyezet, amelynek fizikai jellemzői lehetővé teszik a lakosság számára, hogy az ott lakók kulcsfontosságú szerepet töltsenek be saját biztonságuk biztosításában.

Newman öt tényezőt határozott meg a védhető terület kialakításához:

- territorialitás – mindenki érezzen felelősséget a saját otthona és élettere kapcsán, amely Newman szerint szent;
- természetes felügyelet – a terület fizikai jellemzői és a lakók azon képessége, hogy képesek legyenek felügyelni a lakókörnyezetüket;
- tervezés – a tervezés és a fizikai kivitelezés során már figyelemmel kell lenni a biztonságra;
- miliő – egyéb olyan funkciók, amelyek befolyásolhatják a biztonságot, például a rendőrségi objektumok vagy a forgalmas kereskedelmi területek;
- biztonságos szomszédos területek – a jobb biztonság érdekében a lakosok a szomszédos terület tervezésénél figyelemmel kell legyenek a másik szomszédos területre (Molnár, 2019, 20).

Donald Appleyard 1981-es kutatása során – többek között – azt vizsgálta, hogy az utcákat elválasztó úttest forgalma és a bűncselekmények között milyen összefüggések tapasztalhatóak. Appleyard szerint az utcai hálózat, az életminőség és a társadalmi funkciók szerves kapcsolatban állnak, s egyáltalán nem elhanyagolható a város emberi környezetének jelentősége. Véleménye szerint a modernizmus szellemében épült új városok és lakótelepek többségének nem sikerült „igazi helyeket” létrehozniuk, amelyek a társadalmi, kulturális és fizikai igényekre megfelelően reagálnának. Vizsgálta azt is, hogy az úttest forgalmának nagysága és sebessége hogyan határozza meg az utca két oldala között kialakuló, vagy éppen emiatt ki nem alakuló társadalmi kapcsolatokat. Kisebb forgalom esetén a közösségi ellenőrzés kiterjedhet az egész utcára, közepes forgalom esetén már csak a járdára, nagy forgalom esetén pedig csak a lakásra is korlátozódhat. Ennek egyenes következménye a természetes felügyelet megszűnése, a bűnözés térnyerése. Ennek orvoslása mesterséges eszközökkel történik (kamera), amely azonban kontraproduktív, hiszen még jobban elszigeteli az egyént a külvilágtól.

---

4 Eredeti címe: *Defensible Space; Crime Prevention Through Environmental Design* (Macmillan, New York, 1972)

Paul és Patricia Brantingham, 1991-ben írt, Környezeti kriminológia<sup>5</sup> című könyvükben a bűnözés négy dimenzióját azonosítják: a jog, az elkövető, a célpont és a hely. A helyszín vizsgálata központi szerepet kapott munkájukban, azonban a helyszín mellett az időponttal is foglalkoztak. A két tényező összetetéséből kialakuló időbeli és térbeli mintázatok ún. hotspotokat mutattak, azaz olyan helyeket, ahol az átlaghoz képest magasabb volt az elkövetések száma.

Az időbeliség vizsgálata kapcsán érdemes megemlíteni Lawrence E. Cohen és Marcus Felson, 1979-ben kidolgozott rutintevékenység-elméletét (Cohen-Felson, 1979, 588-608), amely szerint az elkövetések igazodnak az emberek általános életvitelében tapasztalható ismétlődésekhez. Ilyen tipikusan a napközben felügyelet nélkül maradó ingatlanok feltörése, a lakásokban maradó értékek eltulajdonítása. Meglátásuk szerint, egy bűncselekmény elkövetéséhez nem elegendő szimplán a motivált, ragadozó típusú elkövető, szükséges a megfelelő célpont mellett a felügyelet, illetve a megelőzés-megszakítás lehetőségének hiánya.

Ez már jól mutatja, hogy ott, ahol nem gondolnak a vegyes területhasználat és az állandónak mondható forgalom biztosította természetes felügyelet és közösségi kontroll kialakítására, sokkal nagyobb az esélye a bűncselekmények elkövetésének.

További fontos megállapítások köthetőek Richard Wortley és Lorraine Mazerolle munkásságához is, akik Környezeti kriminológia és a bűnözés elemzése<sup>6</sup> című könyvükben általános premisszákat állapítottak meg a környezet és a bűnözés kapcsolatára:

- az elkövető magatartását befolyásolja a közvetlen környezet, amelyben a bűncselekmény elkövetésére sor kerül – bátorít vagy elriaszt;
- a bűnözés térbeli és időbeli eloszlása nem véletlenszerű, mivel az elkövetés szituációs tényezők függvénye is, így magától értetődő, hogy a kriminogén környezet elhelyezkedéséhez igazodik;
- mindezen körülmények megfigyelése, feltérképezése, megértése segíti a bűncselekmények megelőzését és a kontrollt (Borbíró et al, 2016, 234.).

Az építészeti bűnmegelőzést, és általában a környezeti kriminológia téziseiből levezetett gyakorlati megoldásokat is gyakran éri az a kritika, hogy csak rövidtávú és tüneti kezelésre alkalmasak. Nem adnak valódi választ a társadalmi okokra, nem reagálnak az emberre, csak térben, tárgyában és időbeliségében eltolják az elkövetést.

---

5 Eredeti cím: Environmental Criminology (Waveland Press, 1991)

6 Eredeti cím: Environmental Criminology and Crime Analysis (Willan, Portland, 2008)

A kritikákra született válaszként alakultak ki a CPTED második generációs elvei, melyek teljesen más szempontokat emelnek ki az építészeti bűnmegelőzés eszköztárából. Gregory Saville és Gerry Cleveland 1998-ban született írásában az egyén és a közösség kerül a középpontba (Cleveland-Saville, 1998, 1-19.), melyben hangsúlyozzák, hogy az élettér mérete, azon belül is az emberi lépték (human scale) kiemelt jelentőségű. Utóbbi hiányában a fizikai környezet nem alkalmas találkozási pontként (urban meeting places) történő használatra és az sem várható el, hogy a megvalósuljon a lakossági részvétel (residents participation).

Későbbi munkájukban újabb elveket fogalmaztak meg, többek között a szociális kohéziót, a társadalmi kapcsolatokat, a közösségi kultúrát, valamint a kapacitásküszöböt. Valamennyi elv arra vonatkozik, hogy az épített környezet alakításának nemcsak fizikai célokot kell megvalósítaniuk, de az ott élők kapcsolataira is hatást kell gyakorolniuk. Az adott élettér túlszűfoaltsága – amelybe beletartozik a közlekedés is – elszemélytelenedéshez, a közösség széthullásához vezet. Éppen ezért olyan léptékekben kell gondolkodni, amely még biztosítja a társadalmi kapcsolatokon alapuló szociális kohézió kialakulását, amelynek gyökere a közösségi kultúrából fakad. Azaz, környezet és közösség kölcsönösen hat egymásra, s vállal a másikért felelősséget. (Saville-Cleveland, 2008, 79-90.)

A forgalom szabályozása komoly szerephez jut Jan Gehl, dán urbanista Élhető városok című könyvében is, aki szerint egy városnak élőnek, biztonságosnak, fenntarthatónak és egészségesnek (Gehl, 2014, 6-7.) kell lennie. Ehhez meglátása szerint is nélkülözhetetlen az emberi lépték, amelyet a gyalogosok és kerékpárosok jelenléte biztosíthat. Amennyiben egy városon csak átszalad a forgalom, ott nem érvényesülnek ezek a szempontok. Könyvében úgy fogalmaz, hogy az élő város barátságos, befogadó és lehetőséget kínál a társas érintkezésre (Gehl, 2014, 63.).

Mindehhez szorosan kapcsolódik a koppenhágai közlekedést megújító intézkedések egyik példája. A Nørreport megálló az egyik legforgalmasabb intermodális csomópont Koppenhágában, amelyen több mint 250.000 fő utazik át nap, mint nap. Az 1960-as éveket megelőzően a megálló és annak környéke élő és élhető volt, azonban a gépjárművek egyre nagyobb számú megjelenésének köszönhetően a helyzet kaotikussá és kezelhetetlenné vált. Gyalogos, kerékpáros, autóval közlekedő keresztezte egymás és a villamosok, valamint a buszok útvonalait. Az élhetőség és a biztonság egyhamar tovatűnt, ezért radikális változtatásokra volt szükség. A megoldást a téli időszak és a havazás beköszönte jelentette, amikor is a hó a tér hangjává és lelkévé változva megmutatta, hogy a járókelők mely útvonalakat tartják természetesnek. A mérnökök a hóban kirajzolódó nyomvonalakat kezdték el vizsgálni és elemezni, majd a tér és az ál-

lomás egyes elemeit ennek megfelelően kialakítani. Az ilyen alapossággal létrehozott új tér Koppenhága városi nappalijává (urban living room) változott, ahol megszűntek a közlekedési incidensek, a zsúfoltságból adódó nézeteltérések (COBE, 2018, 35-72.).

## **Forgalomtechnika, közlekedésszervezés és közlekedésbiztonság**

A kapcsolódási pontok azonosításához vizsgáljuk meg először a címben szereplő fogalmak tartalmát. A jogszabályi hierarchia csúcsán álló Alaptörvény rendelkezései között sem a közlekedés, sem a forgalom, sem pedig a közlekedésbiztonság nem szerepel. Ha kiterjesztően akarjuk Alaptörvényünk szövegét értelmezni, akkor a XXVII. cikkben deklaráltakba kapaszkodhatunk, amely szerint mindenkinek, aki törvényesen tartózkodik Magyarország területén, joga van a szabad mozgáshoz és tartózkodási helye szabad megválasztásához, azaz szabadon közlekedhet.

A felmerült kételyeket a törvények szintjén a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény oszlatja el, amikor úgy fogalmaz, hogy a közúti közlekedésben mindenkinek joga van részt venni; a közutat és a közforgalom elől el nem zárt magánutat közlekedés céljából gyalogosként vagy – meghatározott feltételek teljesítése esetén – járművezetőként bárki igénybe veheti. A törvény azonban kötelezettségeket is megfogalmaz, nevezetesen megállapítja a közúti közlekedéssel kapcsolatos állami és önkormányzati teendőket. Ezek közül témám szempontjából kiemelt jelentőséggel bír az államot és az önkormányzatokat terhelő azon kötelezettség, amely szerint feladatuk a közúti közlekedés tervezése, fejlesztése, szabályozása, ellenőrzése, szervezeti és működési feltételeinek megteremtése.

A jogforrási hierarchia következő szintjére lépve találjuk az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendeletet, közismertebb nevén a KRESZ-t. Preambulumában a jogalkotó úgy fogalmaz, hogy a közúti közlekedés biztonsága és zavartalansága fontos társadalmi érdek. A biztonságos és zavartalan közlekedés alapvető feltétele, hogy a közlekedési szabályokat mindenki megtartsa és számíthasson arra, hogy azokat mások is megtartják.

A KRESZ, a jog merevségétől kissé elszakadó bevezetője megerősít abban, hogy ahogy a bűncselekményektől mentes lét vonatkozásában értelmezendő biztonság, úgy a közlekedésbiztonság is az egyén és a közösség felelőségét helyezi a középpontba, hangsúlyozva az egymás irányába mutató bizalmat.

De mi is az a közlekedésbiztonság? A magyar nyelv értelmező szótára szerint a biztonság a dolgoknak, életviszonyoknak olyan rendje, olyan állapot, amely-

ben kellemetlen meglepetésnek, zavarnak, veszélynek nincs, vagy alig van lehetősége, amelyben ilyentől nem kell félni. A magyarázat azonban nem zárul itt le, a következő pontban így fogalmaz: valakinek, valaminek (veszélytől, kártól, jogtalan beavatkozástól, bántódástól való) védett állapota, helyzete. A biztonság tehát mindig csak valamilyen veszélyeztető tényezővel együtt értelmezhető (Berek-Berek-Berek, 2016, 4.), jelen esetben a közlekedés adja a viszonyrendszer alapját. A közlekedésbiztonság azonban megközelíthető máshonnan is. A közlekedésbiztonság egyfajta kényes egyensúlyi állapot, amelyikben egyik oldalon az ember egyéni teljesítőképessége áll, a másikon az emberrel szemben támasztott követelmények (Major, 2009, 31.). A közlekedésbiztonság megléte azonban nemcsak az egyén teljesítőképessége és a vele szemben támasztott követelmények függvénye, s nem kizárólag a közlekedésben résztvevők felelőssége. Az átgondolatlan, szakmaiságot nélkülöző tervezés, a rosszul szervezett közlekedés, a nem megfelelő és nem egyértelmű jelzések csökkenthetik az egyén teljesítőképességének határfokát, valamint egyúttal irreálisan növelhetik a támasztott követelmények szintjét is. A közlekedésbiztonsággal foglalkozó tudományterületeken már több évtizede elismert és sokszorosan bizonyított tény, hogy sokkal célszerűbb, könnyebb, és olcsóbb a környezetet az emberi beállítódáshoz igazítani, az emberek többségének jellemző tulajdonságaihoz alkalmazni, mint mindenáron arra törekedni, hogy az ember alkalmazkodjon a környezet igényeihez (Irk, 2008, 94-95.).

Ezért jut kiemelt szerep a forgalomszervezésnek és a forgalomfelügyeletnek. A közlekedés- és forgalomszervezés célja a közlekedésben résztvevők mozgásának végiggondolt szabályozása direkt és indirekt jelzésekkel, eszközökkel. Ez a szabályozás nem kizárólag jogi jellegű regulációt jelent, hanem a forgalomtechnikai eszközök és minden olyan lehetséges megoldás felhasználását is, amelyek megkönnyítik, egyértelműsítik, racionálissá és biztonságossá teszik a közlekedést. A forgalomszervezés, illetve a forgalomtechnikai tervezés célja a közlekedő ember, a jármű, valamint az útpálya és környezete közötti kapcsolatrendszer kiépítése és biztosítása (Kisgyörgy, 2014, 5.).

Hajlamosak vagyunk a közlekedés alatt csupán a gépjárműforgalomra gondolni, az utakon azonban találkozhatunk motorosokkal, kerékpárosokkal és gyalogosokkal is. A feladat az előzőek egymással és a környezettel történő harmonikus kapcsolatrendszerének, együttélésének a megteremtése. A közlekedés biztonság szempontjából történő rendszerszintű vizsgálata ugyanis kilép a közlekedésbiztonság keretein kívülre, s rámutat, hogy az hatással van a társadalom tagjainak együttélésére, s ezáltal nemcsak a közlekedési bűncselekmények, hanem megannyi más bűncselekmény alakulására is. Ezt bizonyítja Appleyard korábban ismertetett kutatása is.

Fontos tehát, hogy a közlekedés valamennyi résztvevőjére kellő figyelmet fordítsunk, az éppen aktuális állapotot folyamatosan monitorozzuk. Ma már magától értetődő a minél pontosabb megállapítások megfogalmazását lehetővé tevő értékelő-elemző munka, valamint a különféle szempontok szerinti mérlegelés, amelyek célja a lehető legobjektívebb helyzet feltárása.

Alapvetően minden vizsgálat az egyes adatbázisok nyújtotta lehetőségeken alapul. Az adatbázisok és nyilvántartások adatai azonban többnyire csak számok, amelyek nem minden esetben alkalmasak a helyes következtetések levonására, ráadásul az egyes statisztikák helytállóságával kapcsolatosan mindig felmerül a kétely. Elsősorban nem a szándékos manipulációra gondolok, sokkal inkább az adatrögzítési hibákra, vagy adott esetben a látenciára. Megannyi eset nem jut ugyanis a hatóságok tudomására, így pedig nehéz az adatok feldolgozása. Ezért aztán célszerű helyszíni vizsgálatok tartása, terepkutatás és különféle területi hatásvizsgálatok végzése. Persze nagy kérdés, hogy mikor tegyük meg mindezt. Az Európai Parlament és Tanács 2008/96/EK irányelve alapján a közúti biztonsági hatásvizsgálat és audit révén kell folyamatosan biztosítani a közlekedés biztonságát. A hatásvizsgálatot a kivitelezést megelőzően kell lefolytatni, az új közúti infrastruktúra építésére vagy a meglévő úthálózat jelentős módosítására irányuló projektek esetében. Az ilyen infrastrukturális projektek megkezdésének feltétele tehát a hatásvizsgálat. Természetesen a prognosztizált helyzet eltérhet a majdani valós állapotoktól, így az audit célja a tervek, az átadás előtti, illetve a már megnyitott útszakasz monitorozása.

Amíg a hatásvizsgálat alapvetően feltételezéseken alapul, addig az audit már ténylegesen mérhető adatokkal is végezhető. Utóbbi tehát már nagyon közel áll az említett terepkutatáshoz, helyszíni vizsgálatához. Nézzünk néhány vizsgálati szempontot a közúti biztonsági auditból, amelynek során a probléma feltárása szisztematikusan történik, s amelyet nagyon részletes ellenőrző listák biztosítanak (Koren, 2010, 120.).

Az út funkciója:

- Figyelembe vették-e korábbi auditálási fázis eredményeit, forgalmi összetétel sajátosságait, valamint a baleseti adatokat a tervezésnél?
- Meggyezik-e az út jelenlegi funkciója a tervezettel?
- Megfelel-e a tervezési sebesség és a várható sebesség az út kategóriájának és funkciójának?
- Szükséges-e a lassú járművek kitiltása?
- Biztonságosan alakították-e ki a telekbejáratokat?

Az audit szempontjait részletesen taglalja a közúti infrastruktúra közlekedés-

biztonsági kezeléséről szóló 76/2011. (VIII. 31.) Kormányrendelet 2. számú melléklete. Mind az audit, mind pedig az eddig még nem említett közúti biztonsági felülvizsgálat célja, hogy a már forgalomban lévő közút meghatározott szempontok szerint folyamatos vizsgálat alá essék. A közúti biztonsági felülvizsgálatot – a hatásvizsgálathoz és az audithoz hasonlóan – a 176/2011. (VIII. 31.) Kormányhatározat definiálja, amely szerint az nem más, mint a közút közlekedésbiztonsági szempontból meghatározó paramétereinek rendszeres időközönként történő felülvizsgálata a beavatkozást igénylő jellemzők és hiányosságok feltárása érdekében. A rendelet a későbbiekben így fogalmaz: a közúti biztonsági felülvizsgálat magában foglalja az adott helyszínen a vizsgálat időpontjában meglévő építési és forgalomtechnikai beavatkozásoknak a forgalom biztonságára gyakorolt tényleges hatásának felmérését.

De vajon miért ne lehetne a közlekedés egy külön szempont egy másfajta indexben? Csupán egy kis, de annál jelentősebb része egy vizsgálódási szempontrendszernek? Nézzük most meg ezt a szempontrendszert!

Az Amerikai Egyesült Államokban a CPTED vizsgálatok már több államban is kötelezőek, mielőtt az adott építési engedély kiadásra kerülne. Ehhez külön CPTED szakértőket képeznek, akik megfelelő szaktudás birtokában nézik át az eléjük tárt terveket. A szakértői tanfolyam<sup>7</sup> két modulból áll, alap- és haladó képzésekből, amelyeknek külön részét képezi a közlekedési szempontok részletes taglalása. A forgalom kezelése, csillapítása, szabályozása ugyanis – ahogy az már az előzőekben kifejtésre került – nélkülözhetetlen eszköze az építészeti bűnmegelőzésnek.

A CPTED szempontok vizsgálatára azonban sokszor nem a tervezés fázisában kerül sor, hanem egy már létező terület átalakítását megelőzően szükségessé váló felmérés során. Ehhez nélkülözhetetlen, hogy valamiféle szempontrendszer mentén haladjon végig a szakértő.

Ilyen szempontrendszer kidolgozása nem új keletű. A vizsgálódási szempontok meghatározásának ötlete már korábban megfogalmazódott a témával foglalkozó szakemberek körében, többek között egy 2005-ös tanulmányban (COPS, 2005, 24-40.), amelyben több európai ország vizsgálati modellje is bemutatásra került. Ezek közül a német modell kifejezetten a bűnmegelőzés és a közlekedésbiztonság integrált auditjával foglalkozik.

Hasonló vizsgálati szempontrendszert dolgozott ki John Parker is. 2000-ben készített ellenőrző listáját (Parker, 2000, 1-17) később Christian Weicht dolgozta

---

7 2018. július 9. és 18. között, Springfieldben, Missouri államban végeztem el a National Institute of Crime Prevention CPTED szakértői képzésének mindkét modulját, ezzel CPTED szakértői képesítést szerezve.

tovább, amelynek egy szinte minden szempontra kiterjedő ellenőrzési lajstrom lett az eredménye. A lajstrom alapvetően állításokat fogalmaz meg, amelyek teljesülésének vizsgálata a felmérést végző szakember feladata és felelőssége. Néhány példa az állításokra:

- Rejtett falmélyedések (beszögellések, sarkok) helye.
- Magánterületen átvezető utak közjogi helyzete.
- Gyalogos zónák, gyalogos utak felülete és a nyílt terek attraktivitása.
- Közterületek fákkal és bokrokkal beborítása.
- Középületek, mint például városháza, rendőrség, üzletek, iskolák elhelyezkedése.
- Gyalogosok száma és a fiatalkorúak részaránya.
- Gyalogutak és nem a járművek által használt utak megvilágítása.
- Parkok és gyalogos utak védelme.
- Leláncolás lehetőségével a kerékpárok védelmének lehetőségei.
- Intézkedések a kerékpárparkoló-helyek biztonságos felügyeletére.<sup>8</sup>

## **A forgalom- és közlekedésszervezés szerepe a bűnmegelőzésben**

Korábban már említettem, hogy a közlekedés és a forgalom kifejezések hallatán sokszor megfedekezünk a gyalogosokról. Pedig tulajdonképpen mindannyian gyalogosként kezdjük szinte minden reggel a napunkat, amikor sétálunk a munkahelyünkre, a parkoló autónkhoz, vagy a buszmegállóhoz. Éppen ezért nagyon fontos lenne megtervezni már azokat az útvonalakat, közlekedési sávokat is, amelyeken megközelítjük a lakásunkat, a házunkat, amelyek összekötik a közterületet a magánterületekkel. A kora reggeli és a késő esti sötét utcák, a kivilágítatlan megállók, a nem megfelelően karbantartott bejáratok mind-mind befolyásoló tényezők.

Nézzük most meg képek segítségével, hogy a korábban bemutatott szempontrendszer milyen empirikus vizsgálatok elvégzését teszi lehetővé! Milyen szemüvegen keresztül kell nézni egy lakókörnyezetet, ha bűnmegelőzési szempontból közelítjük meg?

Az 1. számú képen látható árkádsor tulajdonképpen szinte bármelyik magyarországi panelépület aljában készülhetett volna. Annak, aki innen sétál ki a parkolóban lévő autójához a reggeli és az esti órákban is olyan útvonalon kell

---

8 Épített Környezet – Bűnözés –Situációs Bűnmegelőzés. A lakótelepi bűnmegelőzés alapkérdései – Függelék (OKRI, Budapest, 2008.) 191-197.

megközelítenie a bejáratot, amely többnyire sötét, és alapvetően veszélyesnek tűnik. Az árkádokat alkotó oszlopok mögé nem láthatunk be, az átjáró pedig még napközben is szinte éjsötét. A gyalogos forgalom esetleges, nem állandó, mivel kevés olyan üzlet kap ilyen árkádok alatt helyet, ami folyamatos forgalmat keletkeztetne. A helyzet csak még rosszabb akkor, amikor az árkádot még a növényzet is takarja.



1. kép: Óbuda, Békásmegyér – Panelépület árkádsora - saját szerkesztés árkádsora  
(Forrás: Google maps)

A 2. és a 3. számú képen látható buszmegálló egy benzinkút bejáratánál helyezkedik el, mindenféle buszmegállóként funkcionáló épület, vagy utcabútor nélkül. Egyetlen pad szolgálja a várakozó utasok kényelmét, mindenki másnak állnia kell, a táskát is a földre kell lehelyezni. Ez a jelenet játszódik le télen, nyáron, esőben és fagyban. Természetes, ha az ilyen körülmények között várakozók frusztráltak. Az úttest ráadásul itt négysávos, középen két, a villamosok közlekedését biztosító sín párral. Gyalogátkelőhely azonban sehol nem látható.



2. kép: VIII. kerület, Józsefváros - Buszmegálló (Forrás: Google maps)



3. kép: VIII. kerület, Józsefváros – A buszmegálló előtti útszakasz (Forrás: Google maps)

Persze a buszmegállók kialakítása sem mindegy. Önmagában az, hogy egy megálló véd a környezeti hatásoktól, még nem feltétlenül teszi azt megfelelővé, praktikussá, főleg nem prevenciós szempontból.

A 4. számú képen egy olyan buszmegálló látható, amelyet sűrű növényzet vesz körül, bőven meghaladva azt a CPTED ajánlást, amely a bokrok maximális magasságát 90 cm-ben határozza meg. A buszmegálló zárt oldalfalakkal rendelkezik, abban könnyedén bújhat meg úgy személy, hogy arrafelé közeledve csak az utolsó pillanatban vesszük észre az ott tartózkodót.



4. kép: Óbuda, Római part - Buszmegálló és környéke (Forrás: Google maps)

Bár a buszmegálló a 2014-ben készült képen firkálásoktól mentes, az kiváló felületet biztosít a graffitiknek.

Folytassuk a gyalogosok számára kialakított helyekkel. Képzeljük el, hogy valakinek az 5. számú képen kell nap, mint nap hazajárnia:



5. kép: I. kerület, Viziváros - Lépcső és sötét, takart bejárat - saját szerkesztés  
(Forrás: Google maps)

A lépcső és környéke első ránézésre nagyon rendezettnak és tisztának tűnik, még romantikusnak is mondhatnánk. De képzeljük ezt el sötétedés után! A pirossal jelölt helyen bejárat van, a lépcső fölé a fa lombkoronája lóg, szinte vaksötétben kell megközelíteni a lakóépületet. Balesetveszélyes és a szubjektív biztonságérzetre sem hat pozitívan a szinte síkátorként értelmezhető átjáró.

A gyalogosok által legkevésbé kedvelt helyek az aluljárók. Nézzünk erre is példát!



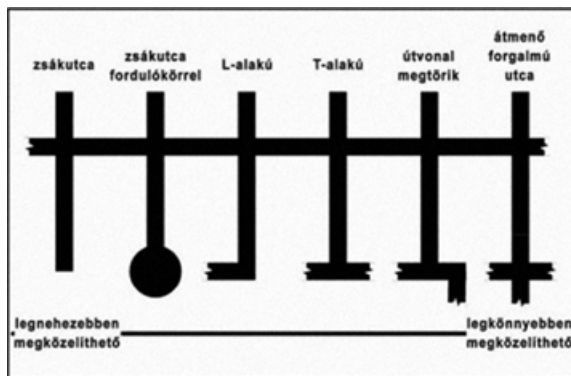
6. kép: VI. kerület, Újlipótváros – Elhanyagolt aluljáró (Forrás: Google maps)

Valószínűleg, akinek útja a 6. számú képen látható aluljárón keresztül vezet, kétszer is meggondolja, hogy ne válassza-e a jóval hosszabb útvonalat. A sötét aluljáró mellett elburjánzott cserje, a bejáratától nem messze hajléktalanok által elhagyott ruházat teszi még kényelmetlenebbé a végig haladást.

Az előbbi példák alapvetően a gyalogosokat érintő problémakört taglalták, bemutatva, hogy az épített környezet kialakítása a gyalogosok biztonság- és kényelemérzetét komolyan képes befolyásolni, s adott esetben az elkövetést is segítheti egy nem megfelelően kialakított megálló és környezete.

A járműforgalomról sem feledkezhetünk, amely a nagyobb városok esetében elszemélytelenedéshez vezethet! Ahogy Jan Gehl is megfogalmazta, nagyon fontos az emberi lépték. Az ember, mint tényező elsődleges szempont kell legyen. Azokban az utcákban, ahol a forgalom csak átszalad, és 50-60 km/h vagy még ennél is nagyobb gyorsaság a jellemző, ott nem valósul meg a természetes felügyelet, és a bűncselekmény elkövetését követően menekülni is gyorsan lehet. Nézzünk ezúttal jó példákat!

A végig gondolt közlekedéstervezésnél szempont a forgalom lassítása, az adott terület megközelíthetőségének biztosítása. Dallos Endre mindezt így fogalmazta meg: „a városnegyedek célszerű kisebb részekre darabolni, úgy, hogy azok egymástól fizikailag is elkülönüljenek, mert ezekben az emberi léptékű negyedekben lehet megfelelően kialakítani a közösségi megfigyelést. Célszerű olyan úthálózatot kialakítani a negyedben, hogy az utcák átmenő forgalmát csökkentsük vagy teljesen megszüntessük. Így erősíthető a természetes felügyelet a terület felett. A forgalom csökkentését forgalomlassító eszközök (fekvőrendőr, barikádok stb.) használatával, illetve megszüntetését zsákutcává vagy sétálóutcává alakítással lehet elérni. Természetesen ez nehezíti a lakók eljutását lakóházaihoz, de távol tartják a betolakodókat is (Dallos, 2008, 127).”



1. ábra: Utcakialakítások (Forrás: Dallos, 2008, 127)

Az elmélet gyakorlati megvalósítását láthatjuk Stockholm Hammarby Sjöstad negyedében, amely korábban a kikötőhöz kötődő, az illegális határán egyensúlyo-

zó gyárak félszigete volt. Az értékes lakóterület használatért az itt működő cégek nem fizettek, az elhagyott épületek vonzották a deviáns, lumpen elemeket. Az önkormányzat végül úgy döntött, hogy a kialakult állapotot felszámolja, lakónegyedet épít, s csak azok a cégek és ipari egységek maradhatnak, amelyek részt vesznek a terület megújításában és teljes legalitás mellett folytatják tevékenységüket.

A területet úgy tervezték meg, hogy forgalmi szempontból egyetlen főutcája legyen csak, ezen halad végig a villamos is. Minden más utca, amely a lakóépületek közé nyúlik, zsákutca. További előírás volt, hogy valamennyi épület alsó szintjén boltok, üzletek, irodák, éttermek kerüljenek kialakításra, hogy a egyes területhasználat és az állandó felügyelet megvalósuljon.

Az már csak északi luxus, amolyan hab a tortán, hogy a terület alatt egy olyan csőrendszer-hálózatot alakítottak ki, amely a hulladék gépjárművekkel történő elszállítását teszi szükségtelemmé. Minden lakóépület előtt ugyanis a földből kiálló, szelektív szemétdobók találhatók, amelyek egy óriási porszívóhoz hasonlóan szívják el az oda bedobott szemetet a városrész egy külső területére. A forgalmat ezzel is csökkentik, és azt a frusztrációt, amit egy kukásautó a reggeli forgatagban okozni képes.



7. kép: Hammarby Sjöstad városrész felülnézete  
(Forrás: Nicole Foletta - Case study, IDTP Europe)

A forgalom kezelése több módon is elképzelhető. A Népfürdő utca tökéletes példája a fekvőrendőrrrel történő forgalomlassításnak (8. számú kép)! Az útszakaszon legalább öt helyen találunk ilyen megoldást, ráadásul azok szinte minden esetben segítik a gyalogosok átkelését is. Sokan idegenkednek a fekvőrendőrtől, azonban léteznek más megoldások (9. számú kép) is. Néhány helyen találkozhatunk az út szélén elhelyezett akadályokkal, mint forgalomlassító eszköz.



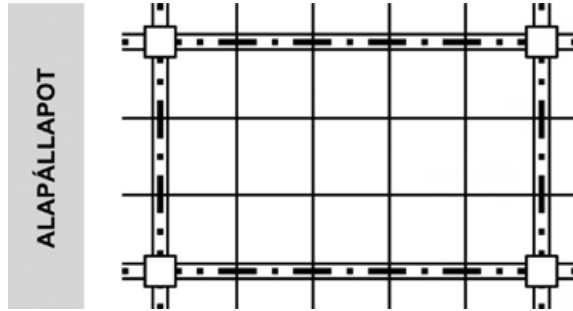
8. kép: XIII. kerület, Népfürdő utca – A forgalom lassítása fekvőrendőrrel  
(Forrás: Google maps)



9. kép: XVI. kerület, Sashalom - Forgalomcsillapítás térelemekkel (Forrás: Google maps)

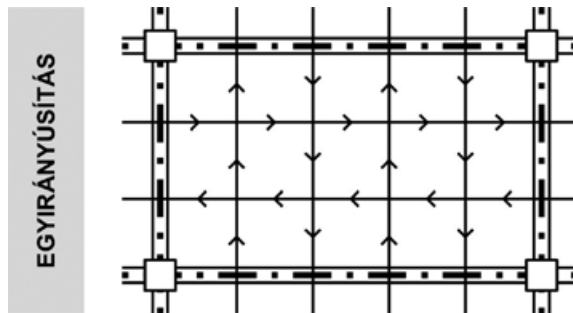
Fontos eszköz lehet még az egyirányúsítás vagy a zsákutcásítás. Az alábbiakban a Mít kezdjük az érdei utcákkal című cikk (URL2) ábráinak segítségével mutatom be a két módszer lényegét.

Alapvető helyzetben az utcák kétirányú forgalom (2. ábra) haladását teszik lehetővé. Az ábrán a négy főbb út fogja közre az alacsonyabb rendű utakat, amelyeket kétirányú, normál utcák láthatóak:



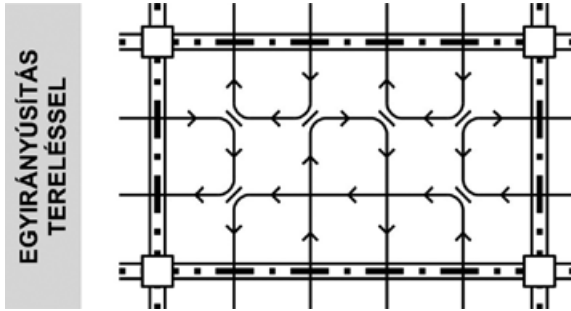
2. ábra: Utcák általános alapállapota - kétirányú forgalom (Forrás: URL2)

Ebben az esetben az elkövető bármilyen irányba távozhat, vagy éppen menekülhet, ami számára az időgazdálkodás szempontjából kifejezetten előnyös. Célszerű tehát egyirányúsítást alkalmazni (3. számú ábra), amely már csak hosszabb útvonalon történő távozást tesz lehetővé. Mindez tovább csökkenti az átrohanó átmenő forgalmat, lassítja a gépjárművek sebességét, így a közösségi kontroll jobban érvényesülhet.



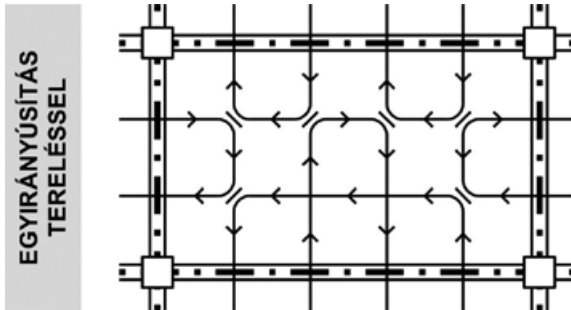
3. ábra: Utcák egyirányúsítása (forrás: URL2)

Az egyirányúsítás azonban további eszközökkel még radikálisabb forgalomszabályozást tesz lehetővé. Abban az esetben, ha önmagába visszatérő tereleési útvonalakat (4. számú ábra) alakítunk ki, a lakókörnyezet még kevésbé terhelődik a forgalom által. Ez lehetővé teszi a gyalogosok és a kerékpárosok térhódítását, adott esetben utcán játszó gyerekek felbukkanását, valamint a Jan Gehl által megfogalmazott alapelvek érvényesülését. Minél lassabb az áthaladó forgalom, annál nagyobb az esélye az élhető és biztonságos környezet kialakításának.

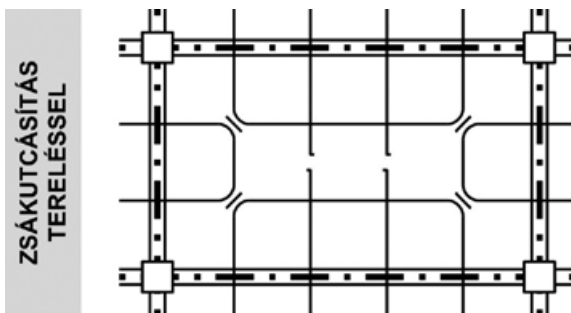


4. ábra: Önmagába visszatérő utcakialakítás (forrás: URL2)

A stockholmi példán már láthattuk, hogy az egyirányúsítás mellett további lehetőség a zsákutcásítás (5. ábra). Drasztikus módszer, de kiváló eredmények érhetőek el. Természetesen ügyelni kell a kényes egyensúlyra, hogy az ott élők mindennapjait se tegyük tönkre. Ezt segítheti, ha a zsákutca úgy kerül kialakításra, hogy a gyalogosok, kerékpárosok, kerekesszékesek áthaladása biztosított, s mód van arra is, hogy a városüzemeltetési járművek (pl. kukásautó) is átjuthassanak.



5. ábra: Zsákutcásítás (forrás: URL2) 6. ábra: Zsákutcák kialakítása tereléssel (forrás: URL2)



Az épített környezet fenti lehetőségek felhasználásával történő ki- vagy éppen átalakítása nemcsak az ott élők életére, de bármelyik járókelő, gépjárművezető életére – alapvetően pozitív - hatással van. Természetesen minden megoldásnak van előnye és hátránya. Egy lassítás, egy zsákutcásítás a gyorsan közlekedőket zavarhatja, de ilyenkor számot kell vetni, s megvizsgálni a mérleg két serpenyőjébe elhelyezhető lehetséges pozitív és negatív eredményeket, következményeket. Az építészeti bűnmegelőzés szempontjából kiváló eszköz a zsákutcásítás, főleg néhány fekvőrendőrrel kiegészülve, hiszen nincs az a tolvaj, nincs az a betörő, aki szeretne tolatva vagy akadályokat kerülgetve gyorsan távozni a helyszínről.

## Összegzés

Az épített környezet minősége alapvetően befolyásolja az egyén önálló, valamint közösség szintjén zajló együttélését. E minőségnek természetesen több aspektusa van, gondolhatunk a lakóépületek állapotára, a népsűrűsége, az együtt élők nemzeti különbözőségeire, az úttest elhasználtságára, a színekre, és természetesen a közlekedésre is. Az előző fejezetben felsorolt példák csak betekintést jelentenek a közlekedés és a bűnmegelőzés kapcsolatába, megannyi kérdéskör említésére nem került sor. Ilyen többek között a megfelelő tájékoztatói eszközök alkalmazása, vagy az útburkolati jelek. Utóbbira remek példa egy Új-Zélandon folytatott projekt (URL3), ahol általános iskolásoknak tanították az épített környezet tudatos használatát. A gyerekek feladata volt többek között a lakókörnyezetük feltérképezése, fényképek, majd térkép készítése, amelyen jelölniük kellett, hogy hol érzik magukat kevésbé biztonságban. Feladatuk záró eseményei közé tartozott, hogy az olyan kereszteződésekbe, ahol a forgalom miatt nehéz az átkelés, körforgalmat rajzoljanak, színes gyermekrajzokkal. De természetesen kimaradtak különféle leleményes megoldások is, mint például a 3D hatású vagy a zongora billentyűzetére hasonlító zebrák, egyéb forgalomkorlátozó tömbök. Amíg nálunk a karácsonyi vásárt nagy, kékre festett, BRFK felirattal ellátott betontömbökkel zártuk el a kilátogatók közé behajtani kívánók előtt, addig Berlinben e csúnya betonelemeket szaloncukornak öltöztették fel! Az írás célja azonban nem az volt, hogy minden egyes kreatív megoldást bemutasson, sokkal inkább az, hogy rávilágítson az épített környezet terepen történő folyamatos vizsgálatának szükségességére, a vizsgálati szempontok sokszínűségére, valamint a közlekedés igen ritkán hangsúlyozott szempontú bemutatására. A cél, hogy az építészeti bűnmegelőzés alapelveinek és gondolkodásmódjának terjesztésével épített környezetünket még biztonságosabbá, még

élhetőbbé tegyük, bevonva lakót, rendőrt, önkormányzatot és civil szereplőt egyaránt. Hiszen a bűnmegelőzés közös ügy, csak együttesen és összefogással érhetünk el sikereket.

## Felhasznált irodalom

---

- Giddens, A. (2008): *Szociológia* Budapest: Osiris Kiadó, 690-709.
- Atlas, R. I. (2013): *The 21st century security and CPTED: Designing for Critical Infrastructure Protection and Crime Prevention, Second Edition*. New York: CRC Press, Taylor&Francis Group
- Balláné-Kunos-Lakatos (2004): *Bevezetés a kriminalisztikába*. Budapest: Rejtjel Kiadó, 16.
- Berek-Berek-Berek (2016): *Személy- és vagyonbiztonság*. Budapest: Óbudai Egyetem Bánki Donát Gépész és Biztonságtechnikai Mérnöki Kar, 3-4.
- Biztonságos város – Kézikönyv a városi bűnmegelőzés lehetőségeiről (2011) Budapest: BM - VÁTI, 19-23.
- Borbíró A. (2011): *Kriminalpolitika és bűnmegelőzés a késő-modernitásban*. Budapest: ELTE
- Borbíró-Gönczöl-Kerezsi-Lévay (2016): *Kriminológia*. Budapest: Wolters Kluwer, 233-253.
- COBE (2018): *Our urban living room*. Stockholm: Arvinus+Orfeus Publishing, 35-72.
- Crime Opportunity Profiling of Streets. (2005): *A Quick Crime Analysis – Rapid Implementation Approach*. Watford: Betrust, 24-40.
- Dallos E. (2008): *Építészeti bűnmegelőzés – a mérnök szemével*. Budapest: OKRI, 127.
- Gönczöl K. – Korinek L. – Lévai M. (1999): *Kriminológiai ismeretek, bűnözés, bűnözéskontroll*. Budapest: Corvina Kiadó
- Saville, G. – Cleveland, G. (1998): *2ND GENERATION CPTED: An Antidote to the Social Y2K Virus of Urban Design*. (Washington DC.: 3rd International CPTED Conference) 1-19.
- Saville, G. – Cleveland, G. (2008): *Second-Generation CPTED: The Rise and Fall of Opportunity Theory*. In: Atlas, R., Ed., 21st Century Security and CPTED: Designing for Critical Infrastructure Protection and Crime Prevention, CRC Press, Fort Lauderdale, 79-90.
- Irk F. (2008): *Szituációs bűnmegelőzés lakóövezetekben*. Budapest: OKRI, 94-95.
- Jacobs, J. (1992): *The death and life of great american cities*. New York: Vintage Books, 152-177.
- Gehl, J. (2014): *Élhető városok*. Budapest: TERC Kft., 1-5. és 65-66.
- Kisgyörgy L. (2014): *Forgalomtechnika*. Budapest: Typotex Kiadó, 1-20.
- Koren Cs. (2014): *Biztonságosabb közúti infrastruktúra*. Győr: Universitas-Győr, 114-137.
- Major R. (2009): *A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira*. Pécs: Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar Doktori Iskola, Ph.D értekezés
- Molnár I. J. (2019): *A kockázatelemzés a vagyonvédelem és a vagyonbiztonság az építészeti bűnmegelőzés aspektusából*. Hadmérnök, 3, 17-31.
- Parker, J. (2000): *Safer spaces&places: reducing crime by urban design*. Szczecin: Council of

Europe International conference on the relationship between the physical urban environment and crime patterns, 1-17.

### **A cikkben szereplő online hivatkozások**

---

URL1: William H White: Social life clip moveable <https://www.youtube.com/watch?v=uowJa-3pstlw>

URL2: Varga Illés Levente: Mit kezdjünk az érdi lakóutcákkal? <http://www.erdlako.hu/kozteruleteink/198-mit-kezdjunk-a-lakoutcakkal>

URL3: Fleur Knight: CPTED in New Zealand <http://www.cpted.net/resources/Documents/ICA-Conf/2017/Fluer%20Knight%20CPTED2017.pdf>