

A BŰNÖZÉS MIKROTERÜLETI ÖSSZEFÜGGÉSEI

MICRO-AREAS OF CRIMINAL CONNECTIONS

A cikk szerzője bemutatja, hogy a lakóövezetek közötti nagy kiterjedésű úthálózat a bűnözés emelkedéséhez vezet. A cikk hangsúlyozza, hogy a lakóközösségek dinamikus fejlődésével az urbanisztikai fejlesztések változnak. A környezeti kriminológia segítséget nyújt a biztonságos települések kialakításában, így lakosság bűnözéstől való félelme csökken. A cikk arra hívja fel a figyelmet, hogy a legtöbb tervben kevés szó esik a bűnözés modellezéséről, a bűncselekmények elkövetési tárgyairól, melyek a jogsértéseket generálják, emiatt szükséges a területek háttérelmzése. Egy-egy hely specifikus megoldásokat igényel a bűnözés visszaszorítása érdekében.

The author introduces that the major road networks in residential areas generate crime. The article emphasizes that the dynamic development of the communities living in urban development change. Environmental criminology will help secure the development of settlements, thus reducing the population's fear of crime. The article calls attention to price plan to make the most of the modeling crime, the crime committed is little to say about the objects of which are generated by the infringement, it is therefore necessary to analyze areas. Each location requires specific solutions to reduce crime.

1. MIKROTERÜLETI ÖSSZEFÜGGÉSEK

Az Egyesült Királyságban, az Egyesült Államokban és Ausztráliában olyan programot dolgoztak ki, amely a sűrűn lakott, vegyes használatú lakóingatlanok fejlesztését irányozza elő.

A terv fontos kritériuma volt a városrészek közötti megfelelő szintű tömegközlekedés kialakítása, figyelemmel a települések foglalkoztatási és szolgáltatási lehetőségeire (Commonwealth of Australia 1995, DETR 1998, Office of the Deputy Prime Minister 2004, American Planning Association 2007).^{1 2 3 4}

Az Ausztráliában megalkotott új településfejlesztési modellt a szakemberek Australian Model Code for Residential Development (AMCORD) névre „keresztelték” (Commonwealth of Australia 1995). Nyugat-Ausztráliában (WA) az „Élhető lakónegyedek” (WAPC 2004)⁵ kialakítására fektették a hangsúlyt és a város tervezésekor az ebbéli törekvéseket részesítették és jelenleg is részesítik előnyben. Az ausztrál kormány útmutatásai az egész országra kiterjedően a tervezést és az értékelést magukba foglalják, csak a legmegfelelőbb településrendezést támogatják.

Armitage (2007)⁶ kutatótársaival együtt azzal érvelt, hogyha a településfejlesztési irány a legmagasabb politikai szinten elmozdul, akkor nagyobb lehetőség adódik a lakóövezetek optimális kialakítására. Erre vonatkozóan az Egyesült

¹Commonwealth of Australia (1995): AMCORD: A National Resource Document for Residential Development, (Commonwealth of Australia, Department of Housing and Regional Development) pp. 18-32.

²Detr (1998): Places, Streets and Movement. A Companion Guide to Design Bulletin 32: Residential Roads and Footpaths HMSO, London pp.329-358.

³Office of the Deputy Prime Minister (2004): Places: The Planning System and Crime Prevention Office of the Deputy Prime Minister, Home Office, London pp. 13-16.

⁴American Planning Association (2007): Legislation and policy. Available at pp. 17-19.
<http://www.planning.org/policyguides/smartgrowth.htm> (accessed 7 July 2007).

⁵WAPC (2004): Network City: Community Planning Strategy for Perth and Peel WAPC, Perth, WA pp.104-112.

⁶Armitage, R., Farrell, G., Bowers, K., Johnson, S. and Townsley, M. (eds) (2007): Sustainability versus safety: confusion, conflict and contradiction in designing out crime. Imagination for Crime Prevention. Crime Prevention Studies Volume 21 Criminal Justice Press, Monsey, NY pp. 81-110.

Nemzetek Szövetsége (ENSZ) kidolgozta az Agenda 21 programot és az 1992. június 14-én Rio de Janeiroban megtartott csúcstalálkozóján 178 szavazattal elfogadta. A tervezet tartalmazza a légkör, az erdők és a környezet védelmét, illetve a biodiverzitását.⁷

Az elképzelések szerint az embereket ösztönözni kell arra, hogy a gépjárművek helyett inkább gyalog vagy kerékpáron közlekedjenek, ezzel jelentős mértékben csökken az utak zsúfoltsága és a környezetszennyezés is alacsonyabb szintre süllyed. Az új koncepció már a régebbi szakirodalmakban is körvonalazódott, Lynch (1960),⁸ Jacobs (1961),⁹ Bentley és munkatársai (1985),¹⁰ Duany és Plater-Zyberk (1992),¹¹ Calthorpe (1993),¹² valamint Fulton (1996)¹³ nagy segítséget nyújtottak a projekt kidolgozásában.

Plater-Zyberk (1993)¹⁴ úgy gondolja, ha a környezetünket fizikai struktúráként kezeljük, akkor a forgalmi torlódásoknak, a környezetszennyezésnek, a hatékony gazdasági mechanizmusnak, a társadalmi elszigeteltségnek és a bűnözés csökkentésének megoldása is könnyebbé válik.

A közbiztonsági kutatások elsősorban a környezetvédelmi kriminológiát célozták meg. Brantingham & Brantingham (1981, 1991, 1998),^{15 16 17} valamint Schneider és Kitchen (2007)¹⁸ által „A településnek és környezetének bűnmegelőzése” címmel írt munkája a fejlesztéskor fellépő ellentmondásokra hívja fel a figyelmet és kísérletet tesz megvitására, illetve feloldására. A külváros és környezete minden területfejlesztés központi kérdése. A külvárosok területrendezésekor nem véletlenül tárgyalják együtt a bűnmegelőzést az egyes lakóövezetek áteresztőképességével (permeabilitásával), illetve az épületek mögött vagy távolabb kialakítandó parkolókkal együtt.

2. A BŰNÖZÉST BEFOLYÁSOLÓ TÉNYEZŐK

A bűnözést befolyásoló környezeti tényezőkre vonatkozóan már a XIX. században a "veszélyes helyek" címmel Mayhew (1862)¹⁹ folytatott vizsgálatokat. Ezután a chicagói iskola szociológusai próbálták összefüggéseket keresni a bűncselekmények és a helyszínek között (Park et al. 1925, Schmid 1960).^{20 21} A kutatások az áldozattá válás irányába helyeződtek át (Brantingham & Brantingham 1975),²² Lynch (1960),²³ Jacobs (1961),²⁴ Angel (1968)²⁵ és Jeffery (1971)²⁶ elképzelései szerint a városi területrendezés befolyásoló tényezője a bűnözésnek.

Harries (1974)²⁷ és Pyle (1974)²⁸ tanulmányai a földrajz és a bűnözés kapcsolatát elemezték.

⁷ biodiverzitás: faji sokszínűség, biológiai sokféleség (Idegen Szavak Gyűjteménye)

<http://idegen-szavak.hu/biodiverzit%C3%A1s>

⁸ Lynch, K. (1960) *The Image of the City* MIT Press, Cambridge, MA pp.205-244.

⁹ Jacobs, J. (1961): *The Death and Life of Great American Cities* Jonathon Cope, London 133-158.

¹⁰ Bentley, I., Alcock, A., Murrain, P., McGlynn, S. and Smith, G. (1985): *Responsive Environments* Architectural Press, London pp.33-71.

¹¹ Duany, A., and Plater-Zyberk, E. (1992): *The second coming of the American small town.* WQ pp. 19-48.

¹² Calthorpe, P. (1993): *Ecology, Community and the American Dream* Princeton Architectural Press, Princeton, NJ pp.23-38.

¹³ Fulton, W. (1996): *The New Urbanism: Hope or Hype for American Communities?* Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, MA pp.201-213.

¹⁴ Plater-Zyberk, E. (1993): *Five qualities of good design.* ANY, No. 1, July/August. pp. 12-15.

¹⁵ Brantingham, P.L. and Brantingham, P.J. (1981): *Environmental Criminology* Sage, Beverly Hills pp. 3-28.

¹⁶ Brantingham, P.L. and Brantingham, P.J. (1991): *Environmental Criminology* Waveland Press, Prospect Heights, IL pp.309-326.

¹⁷ Brantingham, P.L. and Brantingham, P.J. (1998): *Environmental criminology: from theory to urban planning practice.* *Studies on Crime and Crime Prevention* 7:1, pp. 31-60.

¹⁸ Schneider, R. and Kitchen T. (2007): *Crime Prevention and the Built Environment* Routledge, London and New York pp. 115-124.

¹⁹ Mayhew, H. (1862): *London Labour and the Condition of the London Poor* Griffin, Bohn, London pp. 272-292.

²⁰ Park, R., Burgess, E.W. and McKenzie, D. (1925): *The City* University of Chicago Press, Chicago 207-228.

²¹ Schmid, C.F. (1960): *Urban crime areas: Part I.* *American Sociological Review* 25, pp. 224-237.

²² Brantingham, P.L. and Brantingham, P.J. (1975): *Residential burglary and urban form.* *Urban Studies* 12, pp. 273-284.

²³ Lynch, K. (1960) *The Image of the City* MIT Press, Cambridge, MA pp.205-244.

²⁴ Jacobs, J. (1961): *The Death and Life of Great American Cities* Jonathon Cope, London 133-158.

²⁵ Angel, S. (1968): *Discouraging crime through city planning.* Working Paper No. 75, University of California, Berkeley. pp. 99-116.

²⁶ Jeffery, C. (1971): *Crime Prevention through Environmental Design* Sage, Beverly Hills pp.50-59.

²⁷ Harries, K. (1974) *The Geography of Crime and Justice* McGraw-Hill, New York pp.205-218.

²⁸ Pyle, G.F. (1974): *The Spatial Dynamics of Crime* University of Chicago, Chicago pp.131-174.

Garofalo (1981)²⁹ és Smith (1984)³⁰ az egyes területeken a lakosság körében jelenlévő bűnözéstől való félelem hatásaira világítottak rá, melyekből fokozatosan kerültek a tudományos vizsgálatok előterébe a bűnözést befolyásoló környezeti tényezők.

De Frances és Titus (1993)³¹ által végzett vizsgálat rámutat arra, hogy a bűnözéstől való félelem hatásai nagy odafigyelést kívánnak meg azoktól a szakemberektől, akik a települések fejlesztésében, illetve rendezésében vesznek részt.

Brantingham és Brantingham (1981) véleménye szerint a bűncselekmények visszaszorítása akkor lehet eredményes, ha a hatályos törvényi rendelkezések, az elkövetői célok, a bűncselekmények helyszínei és az elkövetést befolyásoló környezeti tényezők komplex vizsgálat alá esnek, melyekből a területfejlesztés irányára lehet messzeható következtetéseket levonni. A bűnözés és a területfejlesztés közötti kapcsolatról alkotott elképzelések a települések tervezésében újfajta szemléletet hoztak.

Cornish és Clarke (1986)³² a „Racionális döntések elmélete” munkájában azt állítja, hogy a legtöbb elkövető opportunisták, akiknek a döntéseiben a környezeti feltételek nagymértékben szerepet játszanak. Az épített környezet változásai kapcsán felmerülő kockázati tényezők szerves részei a tetteseknek céljaik eléréséhez.

Egy másik elmélet az ún. „Rutin tevékenységek elmélete” képviselőinek, Cohen és Felson (1979)³³ szerint a bűncselekmény elkövetésének mozgatórugója a motiváció, mely hiánya révén a cselekmény nem alakul ki. Maguire (1982)³⁴ munkájában hangsúlyozza, hogy a potenciális célpontok az elkövetők rutinszerű napi tevékenysége alapján megtalálhatók, mint pl. a munkahely, az oktatási intézmény, a rokonok, barátok és ismerősök látogatási helyei vagy a bevásárló-és szórakoztató központok.

Eklblom (1995)³⁵ véleményében kifejti, hogy az egyes területek közötti áteresztő útvonalak száma növelheti a bűncselekmények elkövetésének lehetőségét. Az egyes települési körzetek kapcsolódási útvonalainak korlátozásával, azaz az egyik területről a másikra való jutás közlekedési lehetőségeinek csökkentésével a bűnözés mértéke is alacsonyabb szintre süllyed, függetlenül attól, hogy a területen belüli célpontok adóttak. Ezáltal a polgárok is könnyebben meg tudják különböztetni a helyi lakosokat az idegenektől.

Brantingham és Brantingham (1993)³⁶ vizsgálatai megállapították, hogy a lakásbetörések olyan helyekre koncentrálódnak, ahol a célpontok az elkövetők számára „vonzóak”, azaz a bekövetkezendő cselekmény egyik motivációs tényezője a „vonzó” helyszín. Eme helyszínek közé tartoznak a székhelyek, a bevásárló központok, a munkahelyek, az oktatási intézmények, a sportpályák, a parkok és a rekreációs központok, a közlekedési csomópontok, valamint azok az útvonalak, melyek az említett, úgynevezett „vonzó” helyszínekhez vezetnek. A legtöbb építész a kényelmi szempontokat helyezi előtérbe, amikor a társas és a családi házas övezetek között tervezi meg a közlekedési útvonalakat, illetve a közösségek szolgáltatási igényét biztosító egységek körül alakít ki csomópontokat.

Morrow-Jones (2004)³⁷ munkatársaival a rácsszerkezetű utcahálózat helyett a zsákutcák nagyobb számú kialakítását helyezte előtérbe, pl. a parkolókhöz való érkezési és onnan a távozási út azonos. Az új településfejlesztési chartában az

²⁹ Garofalo, J. (1981) Crime and the mass media: a selective review of research. *Journal of Research in Crime and Delinquency* 18:2, pp. 319-350.

³⁰ Smith, S. (1984): Crime in the news. *British Journal of Criminology* 24. pp. 289-295.

³¹ De Frances, C. and Titus, R. (1993): The environment and residential burglary outcomes. *Proceedings of the International Seminar on Environmental Criminology and Crime Analysis Florida Criminal Justice Executive Institute, Coral Gables* pp.179-191.

³² Cornish, D. and Clarke, R. (1986): *The Reasoning Criminal* Springer-Verlag, New York pp.1-16.

³³ Cohen, L. and Felson, M. (1979): Social change and crime rate trends: a routine activity approach. *American Sociological Review* 44, pp. 588-608.

³⁴ Maguire, M. (1982) *Burglary in a Dwelling* Heinemann, London pp.261-275.

³⁵ Eklblom, P. (1995): Less crime by design. *Annals of the American Academy of Political and Social Science* 539, pp. 114-129.

³⁶ Brantingham, P.L. and Brantingham, P.J. (1993) Nodes, paths and edges: considerations on the complexity of crime and the physical environment. *Journal of Environmental Psychology* 13, pp. 3-28.

³⁷ Morrow-Jones, H. Irwin, E. and Roe, B. (2004): Consumer preference for neotraditional neighbourhood characteristics. *Housing Policy Debate* 15:1, pp. 171-202.

egyik legfontosabb alapelv a lakóövezetek közbiztonsága, melynek eléréshez a vonatkozó szakértők véleményezése szükséges. A charta egyértelműen megfogalmazza, hogy az utcák és terek szolgálják a gyalogosok, illetve a közösség kényelmi elvárásait a megfelelő közbiztonság mellett.

De hogyan látja a Rendőrség ezeket a terveket és mi a véleménye, szakmai szemmel nézve, a településfejlesztés közbiztonsági megoldásairól? Armitage és kutatótársai (2007)³⁸ úgy látják, hogy a lakóövezetek áteresztőképességét szolgáló terveket a Rendőrség kissé negatívan ítéli meg, különösen az Egyesült Királyságban.

3. ÚTHÁLOZATOK

Schneider és Kitchen (2007)³⁹ megállapította, hogy a települések közötti útvonalak tervezése, a permeabilitás⁴⁰ jelenti a legnagyobb feladatot a megfelelő szintű közbiztonság kialakításához. A településfejlesztési charta iránymutatása alapján a településtervezésnek erősítenie kell a biztonságos környezetet nem érintheti hátrányosan a lakóövezetek közötti hozzáférhetőséget, azaz támogatni kell a nyitottságot.

Megítélésem szerint a településfejlesztés céljai dicséretesek, azonban a bűnmegelőzést bizonyos elméletek korlátozzák és ebben csak akkor várható előrelépés, ha a tervezési és a bűnmegelőzéssel foglalkozó szakemberek együttműködnek, és egységes álláspontot alakítanak ki a felmerült problémák elhárítása érdekében.

Az új urbanisztika felfogható utópisztikus elképzelésként, amelyben a bűnözés feltételezhetően nem jelent problémát. Fulton (1996),⁴¹ valamint Schneider és Kitchen (2007)⁴² arra a következtetésre jutott, hogy a legújabb településfejlesztések a bűnmegelőzés terén nem voltak sikeresek.

Véleményem szerint az új elméletek hangsúlyt fektetnek a lakóövezetek közötti útvonalak és a zsákutcák, illetve „zsákparkolók”⁴³ optimális kialakítására, miközben a bűnözést befolyásoló környezeti tényezőket figyelmen kívül hagyják. Egyes kutatók azzal érvelnek, hogy a bűnözés kockázatát nem lehet komplexen kezelni a településfejlesztéssel, bár a kockázatelemzés elméleti háttérrel adhat a tervezéskor.

4. KÖRNYEZETI TÉNYEZŐK

A legújabb vizsgálatok szerint a kutatók vizsgálták a távolság és az idő kapcsolatát, az utazás idejének csökkentését, a tömegközlekedés nagyobb számú használatát, a gépkocsifüggőség csökkentését, illetve a kisebb számú elhízás érdekében a fizikai aktivitás növelésének lehetőségét.

Cozens és Hillier (2008)⁴⁴ tanulmányában kritikával illeti az új irányzatot, amely bizonyítja azoknak a feltételezéseknek hátrányait, melyeket a tervezők képviselnek. Schneider és Kitchen (2007)⁴⁵ megállapította, hogy korábban kevés tanulmány vizsgálta az új elmélet és a bűnözés kapcsolatát. De Frances és Titus (1993)⁴⁶ Brantingham

³⁸ Armitage, R. Farrell, G., Bowers, K., Johnson, S. and Townsley, M. (eds) (2007): Sustainability versus safety: confusion, conflict and contradiction in designing out crime. *Imagination for Crime Prevention*. Crime Prevention Studies Volume 21 Criminal Justice Press, Monsey, NY pp. 81-110.

³⁹ Schneider, R. and Kitchen, T. (2002): *Planning for Crime Prevention: A Transatlantic Perspective* Routledge, London and New York pp.158-167.

⁴⁰ permeabilitás: áteresztőképesség (Idegen Szavak Gyűteménye)

<http://idegen-szavak.hu/permeabilit%C3%A1s>

⁴¹ Fulton, W (1996): *The New Urbanism: Hope or Hype for American Communities?* Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, MA pp.201-213.

⁴² Schneider, R. and Kitchen, T. (2007): *Crime Prevention and the Built Environment* Routledge, London and New York pp. 115-124.

⁴³ Zsákparkoló: járművek parkolására kialakított nyitott, vagy zárt építmény (terület), melynek megközelítésére, onnan való távozásra egy ugyanazon út szolgál.

(<http://www.maut.hu/magyar/listaesar.html>; ÚT 2-1.210:2005)

⁴⁴ Cozens, P.M. and Hillier, D. (2008): The shape of things to come: new urbanism, the grid and the cul-de-sac. *International Planning Studies* 13:1, pp. 51-73.

⁴⁵ Schneider, R. and Kitchen, T. (2007): *Crime Prevention and the Built Environment* Routledge, London and New York pp. 115-124.

⁴⁶ De Frances, C and Titus, R. (1993): The environment and residential burglary outcomes. *Proceedings of the International Seminar on Environmental Criminology and Crime Analysis* Florida Criminal Justice Executive Institute, Coral Gables pp.179-191.

és Brantingham (1998)⁴⁷ Schneider és Kitchen (2002, 2007),^{48 49} valamint Cozens (2005)⁵⁰ munkatársaival igazolta, hogy a területfejlesztési folyamatokban a bűnmegelőzés kevésbé jelenik meg, holott e tárgykörnek a népszerűsége, de legfőképpen a jelentősége egyre nő.

A területfejlesztési tervezések általában a lakóövezetek közötti úthálózatok és parkolók optimális kialakítására koncentrálnak.

Jacobs a *The Death and Life of Great American Cities* (1961)⁵¹ című kutatói munkája alátámasztja az új urbanisztikai gondolkodásból adódó hiányosságokat. A társadalomtudományi vizsgálatok felmérései a nagyobb amerikai települések és nagyvárosok központjaiban megjelenő lakosság koncentrációját állapították meg, miközben a külvárosok az 1950-es években gyéren lakottak voltak. Ugyanakkor Bohl (2000)⁵² elképzelései a külvárosok fejlesztését célozza meg, ezáltal a belvárosok tehermentesülnek a nagyszámú lakosságtól.

Az 1950-es amerikai belvárosokat, illetve a XXI. századi elővárosokat a kutatók találóan az ún. „Eyes on the Street” hasonlattal jellemezték, ami valójában azt jelenti, hogy azok a területek sokkal biztonságosabbak, ahol több ember lakik, mivel több „szem” figyeli az utcákat, miközben az emberek is jobban vigyáznak egymásra. Moores (2000)⁵³ vizsgálata szerint ezeken a településeken az autóhasználat szignifikánsan alacsonyabb volt.

Poyner (2006)⁵⁴ erőteljesen kritizálta Jacobsnak a területfejlesztéssel kapcsolatos bűnmegelőzési koncepcióját, ettől függetlenül a szakemberek a tervezéskor figyelembe veszik a jacobsi elméletet. Jacobs (1961)⁵⁵ *The Death and Life of Great American Cities* művében elképzeléseit megpróbálta átadni olvasóinak, egyben útbaigazítást is adott arra, hogy valójában milyen állapotok uralkodtak a nagyobb települések centrumaiban, illetve külső negyedeiben.

Fél évszázadnak kellett eltelnie ahhoz, hogy az új urbanisztikai tervezések befogadják a jacobsi elképzeléseket.

5. NEGATÍV ÉS POZITÍV INDUKCIÓK

Az elmúlt évek kutatásai többször megállapították, hogy a települések rosszul tervezett úthálózata nagyobb teret enged a bűnözésre. Rubenstein (1980)⁵⁶ kutatótársaival arról számolt be, hogy a kismértékű gyalogosforgalommal szemben a meglehetősen nagy számú gépjárműközlekedés az áldozattá válás lehetőségét növeli. Beavon (1994)⁵⁷ kollégáival megerősítette azokat a megállapításokat, hogy a közlekedési csomópontok is befolyásolják a bűnözés alakulását.

Az úthálózatba történő izolált⁵⁸ szakaszok, zsákutcák beiktatása az elkövetők gépjárművel való gyors mozgását, illetve közlekedését nehezítik és az útkereszteződések elérése körülményessé válik számukra.

Knowles (2006)⁵⁹ azokat a jelentéseket vitatja, melyek nem támasztják alá a költséghatékonyságot akkor, ha a településfejlesztéskor az úthálózatot a bűnmegelőzés figyelembevételével tervezik meg, sőt, az állítja, hogy pl. 4500

⁴⁷ Brantingham, P.L. and Brantingham, P.J. (1998): Environmental criminology: from theory to urban planning practice. *Studies on Crime and Crime Prevention* 7:1, pp. 31-60.

⁴⁸ Schneider, R. and Kitchen, T. (2002): *Planning for Crime Prevention: A Transatlantic Perspective* Routledge, London and New York pp.158-167.

⁴⁹ Schneider, R. and Kitchen, T. (2007): *Crime Prevention and the Built Environment* Routledge, London and New York pp. 115-124.

⁵⁰ Cozens, P. Saville, G. and Hillier, D. (2005) Crime prevention through environmental design (CPTED): a review and modern bibliography. *Journal of Property Management* 23:5, pp. 328-356.

⁵¹ Jacobs, J. (1961): *The Death and Life of Great American Cities* Jonathon Cope, London 133-158.

⁵² Bohl, C. (2000): New urbanism and the city: potential applications and implications for distressed inner-city neighbourhoods. *Housing Policy Debate* 11:4, pp. 761-797.

⁵³ Moores, S. (2000): *Media and Everyday Life in Modern Society* Edinburgh University Press, Edinburgh pp. 168-176.

⁵⁴ Poyner, B. (2006): *Crime Free Housing in the 21st Century* Jill Dando Institute of Crime Science, University College, London pp.138-147.

⁵⁵ Jacobs, J. (1961): *The Death and Life of Great American Cities* Jonathon Cope, London 133-158.

⁵⁶ Rubenstein, H., Murray, C., Motoyama, T. and Rouse, W. (1980): *The Link Between Crime and the Built Environment. The Current State of Knowledge* National Institute of Justice, Washington, DC pp.203-220.

⁵⁷ Beavon, D., Brantingham P.L. and Brantingham, P.J. Clarke R. (ed) (1994): *The influence of street networks on the patterning of property offenses. Crime Prevention Studies* 2, Criminal Justice Press, Monsey, NY pp. 115-148.

⁵⁸ Izoláció: elszigeteltség, elkülönülés. (Idegen Szavak Gyűjteménye)

http://idegen-szavak.hu/izol%C3%A1ci%C3%B3

lakás építése esetén, ha az úthálózatban nincsenek izolált szakaszok, azaz zsákutcák, háromszor magasabb a bűncselekmények visszaszorításának költsége.

Town (2003)⁶⁰ és munkatársainak, valamint Town és O'Toole-nak (2005)⁶¹ a vizsgálatai azt igazolták, hogy a nem megfelelő úthálózat következtében a bűncselekmények száma akár ötször magasabb lehet, mint optimális területrendezés esetén. Az elkövetések elsősorban az út menti ingatlanokra koncentráálódtak

Cozens (2007)⁶² munkatársaival megállapította, hogy a Secured By Design rendszer nagyban elősegíti az ún. zsákutca elrendezést, melynek eredményei azt mutatják, hogy az ilyen irányú fejlesztések csökkentik a bűnözést és a bűnözéstől való félelmet is.

Az Egyesült Államok Igazságügyi Minisztériumának, a US Department of Justice jelentése hivatkozik Clarke-nak (2002),⁶³ Bevis-nek és Nutter-nek (1978),⁶⁴ Beavon-nak (1994)⁶⁵ és munkatársainak, Wagner-nek (1997),⁶⁶ valamint Bowers-nek (2005)⁶⁷ és kollégáinak tanulmányaira, melyek azt mutatták, hogy az új típusú urbanisztikai tervezés a bűnözést csökkenti. Ezeket a megállapításokat támasztja alá Brooke (2004),⁶⁸ Yang (2006),⁶⁹ valamint Armitage (2007)⁷⁰ és kutatótársainak vizsgálata, melyek a bradfordi területrendezést követő állapotot elemezték és arra a következtetésre jutottak, hogy a korábbi állapothoz képest a betörések száma 20%-kal csökkent.

A lakóövezetek közötti átjárhatóság tervezése mindig vitát szül a szakemberekben. Az épületek megközelítési útvonalainak, valamint a közeli parkolóknak kialakításakor mindazon körülmények figyelembevétele szükséges, melyek a bűncselekmények elkövetését idézhetik elő. Az épületek szigetszerű elrendezése az ingatlanok teljes kerületét védi a bűncselekmények ellen, hiszen a hátsó kertekbe való bejutást is nagymértékben gátolja. Az utak úgy veszik körül az ingatlanokat, hogy a hátsó kerteket csak a tulajdonosok közelíthetik meg ingatlanjukon keresztül. A külvárosi síkatorok és a hozzájuk vezető utak jelentősen csökkentik a település biztonságát.

Martin (2001)⁷¹ elemzésében kifejtette, hogy az épületek mögötti, zsákparkolók kialakítását gyakran alkalmazzák a településfejlesztés során, melyeket az elkövetők is használhatnak, azonban a helyi lakók figyelmét az ismeretlen gépjárművel megjelent ismeretlen személyek azonnal felkeltik.

Budd (1999)⁷² a brit bűnügyi statisztikai felmérések alapján megállapította, hogy a lakásbetörések több mint a felét az ingatlanok hátsó kertjéből kezdeményezték. Tilley-nek (1999)⁷³ és munkatársainak, valamint Johnson-nak és Loxley-nak

⁵⁹ Knowles, P. (2006): Designing out crime - the cost of policing new urbanism. Available at pp. 486-566.

⁶⁰ Town, S. Davey, C and Wooton, A. (2003): Design Against Crime: Secure Urban Environments by Design The University of Salford , Salford pp.51-57.

⁶¹ Town, S. & O'Toole, R. (2005): Crime-Friendly Neighborhoods: How "New Urbanist" Planners Sacrifice Safety in the Name of "Openness" and "Accessibility". Available at pp.346-365.

⁶² Cozens, P. Pascoe, T. and Hillier, D., Mawby, R. (ed) (2007): Critically reviewing the theory and practice of secured-by-design for residential new-build housing in Britain. Burglary Series: International Library of Criminology, Criminal Justice and Penology, 2nd Series. Ashgate, Abingdon pp.429-444.

⁶³ Clarke, R. (2002): Closing streets and alleys to reduce crime: should you go down this road? Problem-Oriented Guides for Police Response Guides Series No. 2 US Department of Justice Office of Community Oriented Policing Services, Washington, DC pp.19-31.

⁶⁴ Bevis, C. and Nutter, J. (1978): Changing Street Layouts to Reduce Residential Burglary Minnesota Crime Prevention Center, Minneapolis pp. 3-28.

⁶⁵ Beavon, D., Brantingham P.L. and Brantingham, P.J., Clarke R. (ed) (1994): The influence of street networks on the patterning of property offenses. Crime Prevention Studies 2, Criminal Justice Press, Monsey, NY pp. 115-148.

⁶⁶ Wagner, A. (1997): A study of traffic pattern modifications in an urban crime prevention program. Journal of Criminal Justice 25:1, pp. 19-30.

⁶⁷ Bowers, K., Johnson, S. and Hirschfield A. (2005): Closing-off opportunities for crime: an evaluation of alley-gating. European Journal on Criminal Policy and Research 10:4 , pp. 285-308.

⁶⁸ Brooke, M. (2004): Mallard Court, Bradford. Paper presented at the Architectural Liaison Officers' Conference, Leeds, UK. pp. 429-444.

⁶⁹ Yang, X. (2006): Exploring the influence of environmental features on residential burglary using spatial-temporal pattern analysis. Unpublished PhD thesis, University of Florida. Available at pp.119-130. www://etd.fcla.edu/UF/UFE0013390/yang_x.pdf

⁷⁰ Armitage, R., Farrel, G., Bowers, K., Johnson, S. and Townsley, M. (eds) (2007): Sustainability versus safety: confusion, conflict and contradiction in designing out crime. Imagination for Crime Prevention. Crime Prevention Studies Volume 21 Criminal Justice Press, Monsey, NY pp. 81-110.

⁷¹ Martin, M. (2001): The question of alleys, revisited. Urban Design International 6:2, pp. 76-92.

(2001)⁷⁴ a tanulmányai azt mutatták meg, hogy a hátsó kertek egyet jelentenek a bűnözéssel, ami növeli bűnözéstől való félelmet és bizonyos mértékben az erre hajlamos egyének antiszociális viselkedését segítik elő.

Town (2003)⁷⁵ kollégáival arra a következtetésre jutottak, hogy az ingatlanok előtt kialakított autóbeállók a bűnmegelőzés szempontjából sokkal kedvezőbbek, mint a rejtett, hátsó síkátorokban épített garázsok. A legbiztonságosabb helynek mondható, ha az ingatlan határain belül alakították ki az autóbeállót vagy a garázst.

A felmérések szerint az ingatlanhatáron kívül parkoló autók lopása 16-szorosa a birtokon belüliekhez képest, míg az utcák viszonylatában 52-szer, a nyilvános parkolóhelyekről 200-szor több elkövetést regisztráltak.

Brantingham és Brantingham (1993)⁷⁶ kiemeli azokat a lehetséges helyszíneket, így az otthonokat, a munkahelyeket, az iskolákat, a közlekedési csomópontokat, a bevásárló és a rekreációs központokat, a parkokat, illetve az említett helyeket összekötő főközlekedési útvonalakat, melyek a tetteseket vonzák cselekményeik elkövetésére. A „vonzó” helyszínek koncentrálnak a bűnözést.

Davison és Smith (2003)⁷⁷ megállapították, hogy a bűncselekmények gyakrabban fordulnak elő a kereskedelmi központok környékén. A szupermarketeknél kialakított parkolók, iskolák, benzinkutak, éttermek csalogatják a tetteseket. A lakóközösségek mindennapos tevékenysége az elkövetések gyakoriságát befolyásolja oly módon, hogy ezek a cselekvések milyen objektumok, illetve útvonalak köré akumulálódnak.⁷⁸

Greenberg (1982, 1984)^{79 80} munkatársaival azt vallja, hogy a homogén lakókörnyezet kialakítása mégis célszerűbb, mivel ezekben az övezetekben a bűnözés alacsonyabb szintet mutat, mint a vegyes lakóingatlanok környezetében.

A 2006-ban készült Yang⁸¹ tanulmány azt állapította meg, hogy a betöréses lopások (beleértve azokat a helyeket is, ahová többször is betörtek) ott fordulnak elő a legnagyobb számban, ahol nemcsak a kertés családi, hanem az emeletes társas házak is egyaránt megtalálhatók. A vegyes építésű ingatlanok speciális vagyonzbiztonsági intézkedéseket követelnek meg, amelyek lehetővé teszik a bűncselekmények elleni hatékony küzdelmet.

6. TELEPÜLÉSTERVEZÉS ÉS KÖZBIZTONSÁG

Schneider és Kitchen (2007)⁸² véleménye szerint a heterogenitásnak is meg vannak a buktatói, mivel az ilyen típusú zónákban csak az arra legjellemzőbb bűncselekmények fordulnak elő.

A Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) Bűnmegelőzés Településfejlesztési Tervezéssel⁸³ kifejezést Jeffery (1971)⁸⁴ alkotta meg, azonban a mögötte húzóó problémakört és az új területfejlesztés összefüggéseit Newman (1973)⁸⁵, illetve Schneider és Kitchen (2002)⁸⁶ írásai hozták a felszínre.

⁷² Budd, T. (1999): Burglary of domestic dwellings: findings from the 1998 British Crime Survey. Home Office Statistical Bulletin 4/99 Home Office, London pp. 4-25.

⁷³ Tilley, N., Pease, K., Hough, M. and Brown, R. (1999): Burglary prevention: early lessons from the crime reduction programme. PRCU Research Paper 1 Home Office Research, Development and Statistics Directorate, London pp.194-213. <http://www.homeoffice.gov.uk/rds/index.htm>

⁷⁴ Johnson, S. and Loxley, C. (2001): Installing alley-gates: practical lessons from burglary prevention projects. Home Office Briefing Note 2/01 Home Office, London pp.8-11.

⁷⁵ Town, S., Davey, C. and Wooton, A. (2003): Design Against Crime: Secure Urban Environments by Design The University of Salford, Salford pp.51-57.

⁷⁶ Brantingham, P.L. and Brantingham, P.J. (1993): Nodes, paths and edges: considerations on the complexity of crime and the physical environment. Journal of Environmental Psychology 13, pp. 3-28.

⁷⁷ Davison, E. & Smith, W (2003): Exploring accessibility versus opportunity crime factors. Sociation Today: The Journal of The North Carolina Sociological Association, 1(1) Available at pp.185-205. <http://www.ncsociology.org/sociationtoday/raleigh.htm>

⁷⁸ akkumuláció: felhalmozás, tartalékolás, lerakódás. (Idegen Szavak Gyűjteménye) <http://idegen-szavak.hu/akkumul%C3%A1ci%C3%B3>

⁷⁹ Greenberg, S., Rohe, W. and Williams, J. (1982): Safety in urban neighbourhoods: a comparison of physical characteristics and informal territorial control in high and low crime neighbourhoods. Population and Environment 5:3, pp. 141-165.

⁸⁰ Greenberg, S. and Rohe, W. (1984): Neighborhood design and crime: a test of two perspectives. Journal of the American Planning Association 50, pp. 48-60.

⁸¹ Yang, X. (2006): Exploring the influence of environmental features on residential burglary using spatial-temporal pattern analysis. Unpublished PhD thesis, University of Florida. Available at pp.119-130. [www://etd.fcla.edu/UF/UFE0013390/yang_x.pdf](http://etd.fcla.edu/UF/UFE0013390/yang_x.pdf)

⁸² Schneider, R. and Kitchen, T. (2007): Crime Prevention and the Built Environment Routledge, London and New York pp. 115-124.

Az új területfejlesztési koncepció (CPTED) az épített környezet megfelelő tervezésén alapul, amely csökkenti a bűncselekmények előfordulását és a lakosság körében kialakult félelmet a bűnözéstől is. Crowe (2000)⁸⁷ szerint a két tényező alacsony szinten tartása az életminőség javulását idézi elő.

Az épített környezet tervezése lehetőséget ad a lakosság vagyon- és személybiztonságának megfelelő szintű kialakítására és fenntartására. Jacobs (1961),⁸⁸ Angel (1968)⁸⁹ és Jeffery (1971)⁹⁰ kutatásaiban külön hangsúlyt fektet az épített környezet gondos tervezésére. Newman (1973)⁹¹ „a védhető hely” című munkája arra világított rá, hogy a felületes környezeti tervezés, amely figyelmen kívül hagyja a lakóközösség vagyonbiztonságát, a bűnözés növekedéséhez vezet.

Merry (1981)⁹² szerint a megfigyeléseken alapuló tapasztalatok mindig újabb elemek beépítését teszik szükségessé a kialakuló, de még nem végleges projektbe, ezért a területfejlesztéskor egyértelműen meghatározhatók azok a szempontok, melyek a közbiztonságot érintik, így a városi tér nem marad „védelem” nélkül.

Saville (1996)⁹³ és Carter (2002)⁹⁴ véleménye alapján a második generációs CPTED-ből az aktuális társadalmi-gazdasági és demográfiai profil megalkotható. Sarkissian (1997)⁹⁵ munkatársaival a megállapításokat azzal egészítette ki, hogy értékelhető még a közösségnek a biztonságos életforma kialakításához szükséges aktivitása.

Schneider és Kitchen (2002)⁹⁶ úgy véli, hogy a különböző vélemények és ötletek akár együttesen is megjelenhetnek a tervekben. Az ellentétes álláspontok egyensúlyának megteremtése a tervezési folyamatot teszi hatékonyabbá azáltal, hogy figyelembe veszi a környezeti és a kriminológiai kérdések összességét.

A rendőrség és a tervezők közötti zökkenőmentes együttműködés az egyik legfontosabb alapelv. McCamley (2002)⁹⁷ megállapítja, hogy a partnerségi kapcsolat eredményezi a megfelelő biztonságra törekvő területfejlesztés modellezését. Poyner (2006)⁹⁸ leszögezi, hogy a tervezési folyamatba beépített biztonsági stratégia a bűnözés megelőzéséhez járul hozzá. A jogsértések kockázatértékelése a biztonsági modell stratégiai keretét határozza meg, amely megmutatja a rendőrség és a tervezők közötti kapcsolatrendszer irányát.

Schneider és Kitchen (2007)⁹⁹ azt hangsúlyozta, hogy az épített környezet bűnmegelőzésének gondos tervezése sokkal fontosabb, mint egy általános és sablonos gyakorlat követése.

⁸³ Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED): Bűnmegelőzés Településfejlesztési Tervezéssel

⁸⁴ Jeffery, C. (1971): *Crime Prevention through Environmental Design* Sage, Beverly Hills pp.50-59.

⁸⁵ Newman, O. (1973): *Defensible Space People and Design in the Violent City* Architectural Press, London pp. 7-19.

⁸⁶ Schneider, R. and Kitchen, T. (2002): *Planning for Crime Prevention: A Transatlantic Perspective* Routledge, London and New York pp.158-167.

⁸⁷ Crowe, T. (2000): *Crime Prevention Through Environmental Design: Applications of Architectural Design and Space Management Concepts* 2nd edn, Butterworth-Heinemann, Oxford pp.93-96.

⁸⁸ Jacobs, J. (1961): *The Death and Life of Great American Cities* Jonathon Cope, London 133-158.

⁸⁹ Angel, S. (1968): *Discouraging crime through city planning*. Working Paper No. 75, University of California, Berkeley. pp. 99-116.

⁹⁰ Jeffery, C. (1971): *Crime Prevention through Environmental Design* Sage, Beverly Hills pp.50-59.

⁹¹ Newman, O. (1973): *Defensible Space People and Design in the Violent City* Architectural Press, London pp. 7-19.

⁹² Merry, S. (1981): *Defensible space undefended: social factors in crime prevention through, environmental design*. *Urban Affairs Quarterly* 16:3, pp. 397-422.

⁹³ Saville, G. (1996): *Assessing risk and crime potentials in neighbourhoods*. Paper presented at the 1st Annual International CPTED Association Conference, Calgary, 30 October-1 November. pp.328-356.

⁹⁴ Carter, P.S. (2002): *Community CPTED*. *The Journal of the International Crime Prevention Through Environmental Design Association* 1:1, pp. 15-24.

⁹⁵ Sarkissian, W., Cook, A. and Walsh, K. (eds) (1997): *The Community Participation in Practice: Practical Guide* Institute for Science and Technology Policy, Perth pp. 91-95.

⁹⁶ Schneider, R. and Kitchen, T. (2002): *Planning for Crime Prevention: A Transatlantic Perspective* Routledge, London and New York pp.158-167.

⁹⁷ McCamley, P. (2002): *Minimising subjectivity: a new risk assessment model for CPTED*. *The Journal of the International Crime Prevention through Environmental Design Association* 1:1, pp. 25-34.

⁹⁸ Poyner, B. (2006): *Crime Free Housing in the 21st Century* Jill Dando Institute of Crime Science, University College, London pp.138-147.

⁹⁹ Schneider, R. and Kitchen, T. (2007) *Crime Prevention and the Built Environment* Routledge, London and New York pp. 115-124.

Ha a népsűrűséghez nincs hozzárendelve a megfelelő számú gyalogos közlekedésre alkalmas útháló, akkor az interakció alacsony szinten marad. A bűnözéstől való félelem mindig negatívan hat az adott terület lakóközösségére, mely állapot csak akkor változtatható meg, ha a gondos településfejlesztési terv e körülményt nem hagyja figyelmen kívül.

Armitage (2007)¹⁰⁰ munkatársaival azt állítja, hogy több alkalommal a politikusok nem értenek egyet az új településfejlesztési irányzatot képviselő szakemberekkel, emiatt nem is lehet kellő hatékonysággal fellépni a bűnözés ellen, ha egy-egy lakóövezet fejlesztésére, illetve rendezésére kerül sor.

A Földrajzi Információs Rendszer (GIS)¹⁰¹ segítséget nyújt a bűncselekmények felderítésében és a megelőzésében. A közbiztonsági helyzet javulásával a lakosság félelme is csökken a bűnözéstől.

A technológiai fejlődéssel a parkok közbiztonsága javítható, azonban ezzel párhuzamosan a bűnözés nagyságát megjósolni nem lehet. Ekblom (1988)¹⁰² a bűncselekmények eloszlását, valamint a helyszínek, az áldozatok és a támadók közötti összefüggéseket elemezték. Bowers és Hirschfield (1999)¹⁰³ megállapította, hogy a Földrajzi Információs Rendszer hatékony eszközzé vált a bűnözés elleni küzdelemben. A rendőri szervek és a parkok vezetői folyamatosan használják ezt a rendszert, mely által jobban érthetővé válik a társadalom és a bűncselekmények közötti kapcsolat.

7. ÖSSZEFOGLALÁS

A települések bűnözésének szakirodalma azt mutatja, hogy a lakóövezetek közötti nagy kiterjedésű úthálózat a bűnözés emelkedéséhez vezet. A bűncselekmények növekedhetnek a külvárosi övezetekben kialakított gépjárműparkolóban is. A lakóközösségek dinamikus fejlődésével az urbanisztikai fejlesztések változhatnak. A környezeti kriminológia segítséget nyújt a biztonságos települések kialakításában, így a lakosság bűnözéstől való félelme csökken. A legtöbb tervben kevés szó esik a bűnözés modellezéséről, a bűncselekmények elkövetési tárgyairól, melyek a jogsértéseket generálják. Szükséges a területek háttérelmezése, mivel egy-egy hely specifikus megoldásokat igényel a jogsértések visszaszorítására.

A tények azt igazolják, hogy városrészek közötti nagy számú permeabilitás a területek kriminogén hatását növeli, melyhez hozzájárulnak a kedvezőtlen helyen kialakított parkolók. A vegyes építésű lakóövezetekben a zsákutcák hiánya gyakran segíti elő a bűnözést. A modern területfejlesztéssel kapcsolatos szakirodalmak már nem hagyhatják figyelmen kívül a bűnözés kockázatát, azonban ennek megvalósításához kormányzati iránymutatás és akarat szükséges.

Az új urbanisztikai stratégiának a célja a fenntartható és élhető közösségek megteremtése, mely a lakosságnak a bűnözéstől való félelmét nagymértékben csökkenti azzal, hogy az előidéző okokat részben, vagy teljes egészében megszünteti. A növekvő permeabilitás nagyobb volumenű bűnözést indukál, amely a lakosság körében kialakítandó szociális interakcióval ellensúlyozható azáltal, hogy közösségeken belül az egymásra figyelés és aggodás szerepe nagymértékben érvényesül.

Kulcsszavak: Településfejlesztési modell, lakóövezetek, településfejlesztési charta, környezeti bűnmegelőzés, földrajz és bűnözés, tudatossági tér, utcai hálózat, áteresztőképesség, rácsos szerkezet, homogén lakókörnyezet, zsákutca,

¹⁰⁰ Armitage, R., Farrell, G., Bowers, K., Johnson, S. and Townsley, M. (eds) (2007): Sustainability versus safety: confusion, conflict and contradiction in designing out crime. *Imagination for Crime Prevention*. Crime Prevention Studies Volume 21 Criminal Justice Press, Monsey, NY pp. 81-110.

¹⁰¹ GIS: *Geographic Information System*=Földrajzi Információs Rendszer
http://en.wikipedia.org/wiki/Geographic_information_system

¹⁰² Ekblom, P. (1988): *Getting the best out of crime analysis* Home Office London pp. 2341-2349.

¹⁰³ Bowers, K. and Hirschfield, A. (1999) Exploring links between crime and disadvantage in northwest England: an analysis using geographical information systems. *Geographical Information Science*. 13(2) pp. 159-184.

szemek az utcán, gyalogos útvonal, vegyes lakóingatlanok, területfejlesztési koncepció, biztonságos környezet modellezése, Földrajzi Információs Rendszer.

Keywords: Community development model, neighbourhoods, urban development charta, environmental crime, geography and crime, spatial awareness, street network, permeability, barred, homogeneous neighborhoods, backstreet, eyes on the street, walking routes, various residential properties, area development concept, secure environment for modeling, Geographic Information System

HIVATKOZÁSOK

1. American Planning Association (2007): Legislation and policy. Available at pp. 17-19. <http://www.planning.org/policyguides/smartgrowth.htm> (accessed 7 July 2007).
2. Angel, S. (1968): Discouraging crime through city planning. Working Paper No. 75, University of California, Berkeley. pp. 99-116.
3. Armitage, R., Farrell, G., Bowers, K., Johnson, S. and Townsley, M. (eds) (2007): Sustainability versus safety: confusion, conflict and contradiction in designing out crime. *Imagination for Crime Prevention. Crime Prevention Studies Volume 21* Criminal Justice Press, Monsey, NY pp. 81-110.
4. Beavon, D., Brantingham P.L. and Brantingham, P.J. Clarke R. (ed) (1994): The influence of street networks on the patterning of property offenses. *Crime Prevention Studies 2*, Criminal Justice Press, Monsey, NY pp. 115-148.
5. Bentley, I., Alcock, A., Murrain, P., McGlynn, S. and Smith, G. (1985): *Responsive Environments* Architectural Press, London pp.33-71.
6. Bevis, C. and Nutter, J. (1978): *Changing Street Layouts to Reduce Residential Burglary* Minnesota Crime Prevention Center, Minneapolis pp. 3-28.
7. Bohl, C. (2000): New urbanism and the city: potential applications and implications for distressed inner-city neighbourhoods. *Housing Policy Debate 11:4*, pp. 761-797.
8. Bowers, K. and Hirschfield, A. (1999) Exploring links between crime and disadvantage in northwest England: an analysis using geographical information systems. *Geographical Information Science. 13(2)* pp. 159-184.
9. Bowers, K., Johnson, S. and Hirschfield A. (2005): Closing-off opportunities for crime: an evaluation of alley-gating. *European Journal on Criminal Policy and Research 10:4*, pp. 285-308.
10. Brantingham, P.L. and Brantingham, P.J. (1975): Residential burglary and urban form. *Urban Studies 12*, pp. 273-284.
11. Brantingham, P.L. and Brantingham, P.J. (1981): *Environmental Criminology* Sage, Beverly Hills pp. 3-28.
12. Brantingham, P.L. and Brantingham, P.J. (1991): *Environmental Criminology* Waveland Press, Prospect Heights, IL pp.309-326.
13. Brantingham, P.L. and Brantingham, P.J. (1993) Nodes, paths and edges: considerations on the complexity of crime and the physical environment. *Journal of Environmental Psychology 13*, pp. 3-28.
14. Brantingham, P.L. and Brantingham, P.J. (1998): Environmental criminology: from theory to urban planning practice. *Studies on Crime and Crime Prevention 7:1*, pp. 31-60.

15. Brooke, M. (2004): Mallard Court, Bradford. Paper presented at the Architectural Liaison Officers' Conference, Leeds, UK. pp. 429-444.
16. Budd, T. (1999): Burglary of domestic dwellings: findings from the 1998 British Crime Survey. Home Office Statistical Bulletin 4/99 Home Office, London pp. 4-25.
17. Calthorpe, P. (1993): Ecology, Community and the American Dream Princeton Architectural Press, Princeton, NJ pp.23-38.
18. Clarke, R. (2002): Closing streets and alleys to reduce crime: should you go down this road? Problem-Oriented Guides for Police Response Guides Series No. 2 US Department of Justice Office of Community Oriented Policing Services, Washington, DC pp.19-31.
19. Carter, P.S. (2002): Community CPTED. The Journal of the International Crime Prevention Through Environmental Design Association 1:1, pp. 15-24.
20. Cohen, L. and Felson, M. (1979): Social change and crime rate trends: a routine activity approach. American Sociological Review 44 , pp. 588-608.
21. Commonwealth of Australia (1995): AMCORD: A National Resource Document for Residential Development, (Commonwealth of Australia, Department of Housing and Regional Development) pp. 18-32.
22. Cornish, D. and Clarke, R. (1986): The Reasoning Criminal Springer-Verlag , New York pp.1-16.
23. Cozens, P. Saville, G. and Hillier, D. (2005) Crime prevention through environmental design (CPTED): a review and modern bibliography. Journal of Property Management 23:5, pp. 328-356.
24. Cozens, P. Pascoe, T. and Hillier, D., Mawby, R. (ed) (2007): Critically reviewing the theory and practice of secured-by-design for residential new-build housing in Britain. Burglary Series: International Library of Criminology, Criminal Justice and Penology, 2nd Series. Ashgate, Abingdon pp.429-444.
25. Cozens, P.M. and Hillier, D. (2008): The shape of things to come: new urbanism, the grid and the cul-de-sac. International Planning Studies 13:1, pp. 51-73.
26. Crowe, T. (2000): Crime Prevention Through Environmental Design: Applications of Architectural Design and Space Management Concepts 2nd edn, Butterworth-Heinemann, Oxford pp.93-96.
27. Davison, E. & Smith, W (2003): Exploring accessibility versus opportunity crime factors. Sociation Today: The Journal of The North Carolina Sociological Association, 1(1) Available at pp.185-205. <http://www.ncsociology.org/sociationtoday/raleigh.htm>
28. De Frances, C. and Titus, R. (1993): The environment and residential burglary outcomes. Proceedings of the International Seminar on Environmental Criminology and Crime Analysis Florida Criminal Justice Executive Institute, Coral Gables pp.179-191.
29. Detr (1998): Places, Streets and Movement. A Companion Guide to Design Bulletin 32: Residential Roads and Footpaths HMSO, London pp.329-358.
30. Duany, A., and Plater-Zyberk, E. (1992): The second coming of the American small town. WQ pp. 19-48.
31. Ekblom, P. (1988): Getting the best out of crime analysis Home Office London pp. 2341-2349.
32. Ekblom, P. (1995): Less crime by design. Annals of the American Academy of Political and Social Science 539, pp. 114-129.

HADTUJOMÁNYI SZEMLE

ERDEI Gábor

Budapest, 2014.
7. évfolyam 1. szám

33. Fulton, W. (1996): The New Urbanism: Hope or Hype for American Communities? Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, MA pp.201-213.
34. Garofalo, J. (1981) Crime and the mass media: a selective review of research. Journal of Research in Crime and Delinquency 18:2, pp. 319-350.
35. Greenberg, S., Rohe, W. and Williams, J. (1982): Safety in urban neighbourhoods: a comparison of physical characteristics and informal territorial control in high and low crime neighbourhoods. Population and Environment 5:3, pp. 141-165.
36. Greenberg, S. and Rohe, W. (1984): Neighborhood design and crime: a test of two perspectives. Journal of the American Planning Association 50, pp. 48-60.
37. Harries, K. (1974) The Geography of Crime and Justice McGraw-Hill, New York pp.205-218.
38. Jacobs, J. (1961): The Death and Life of Great American Cities Jonathon Cope, London pp. 133-158.
39. Jeffery, C. (1971): Crime Prevention through Environmental Design Sage, Beverly Hills pp.50-59.
40. Johnson, S. and Loxley, C. (2001): Installing alley-gates: practical lessons from burglary prevention projects. Home Office Briefing Note 2/01 Home Office, London pp.8-11.
41. Knowles, P. (2006): Designing out crime - the cost of policing new urbanism. Available at pp. 486-566.
42. Lynch, K. (1960) The Image of the City MIT Press, Cambridge, MA pp.205-244.
43. Office of the Deputy Prime Minister (2004): Places: The Planning System and Crime Prevention Office of the Deputy Prime Minister, Home Office, London pp. 13-16.
44. Maguire, M. (1982) Burglary in a Dwelling Heinemann, London pp.261-275.
45. Martin, M. (2001): The question of alleys, revisited. Urban Design International 6:2, pp. 76-92.
46. Mayhew, H. (1862): London Labour and the Condition of the London Poor Griffin, Bohn, London pp. 272-292.
47. McCamley, P. (2002): Minimising subjectivity: a new risk assessment model for CPTED. The Journal of the International Crime Prevention through Environmental Design Association 1:1, pp. 25-34.
48. Merry, S. (1981): Defensible space undefended: social factors in crime prevention through, environmental design. Urban Affairs Quarterly 16:3, pp. 397-422.
49. Moores, S. (2000): Media and Everyday Life in Modern Society Edinburgh University Press, Edinburgh pp. 168-176.
50. 50./ Morrow-Jones, H. Irwin, E. and Roe, B. (2004): Consumer preference for neotraditional neighbourhood characteristics. Housing Policy Debate 15:1, pp. 171-202.
51. Newman, O. (1973): Defensible Space People and Design in the Violent City Architectural Press, London pp. 7-19.
52. Park, R., Burgess, E.W. and McKenzie, D. (1925): The City University of Chicago Press, Chicago 207-228.
53. Plater-Zyberk, E. (1993): Five qualities of good design. ANY, No. 1, July/August. pp. 12-15.
54. Poyner, B. (2006): Crime Free Housing in the 21st Century Jill Dando Institute of Crime Science, University College, London pp.138-147.
55. Pyle, G.F. (1974): The Spatial Dynamics of Crime University of Chicago, Chicago pp.131-174.

56. Rubenstein, H., Murray, C., Motoyama, T. and Rouse, W. (1980): The Link Between Crime and the Built Environment. The Current State of Knowledge National Institute of Justice, Washington, DC pp. 203-220.
57. Sarkissian, W., Cook, A. and Walsh, K. (eds) (1997): The Community Participation in Practice: Practical Guide Institute for Science and Technology Policy, Perth pp. 91-95.
58. Saville, G. (1996): Assessing risk and crime potentials in neighbourhoods. Paper presented at the 1st Annual International CPTED Association Conference, Calgary, 30 October-1 November. pp.328-356.
59. Schneider, R. and Kitchen, T. (2002): Planning for Crime Prevention: A Transatlantic Perspective Routledge, London and New York pp.158-167.
60. Schneider, R. and Kitchen T. (2007): Crime Prevention and the Built Environment Routledge, London and New York pp. 115-124.
61. Schmid, C.F. (1960): Urban crime areas: Part I. American Sociological Review 25, pp. 224-237.
62. Smith, S. (1984): Crime in the news. British Journal of Criminology 24. pp. 289-295.
63. Tilley, N., Pease, K., Hough, M. and Brown, R. (1999): Burglary prevention: early lessons from the crime reduction programme. PRCU Research Paper 1 Home Office Research, Development and Statistics Directorate, London pp.194-213. <http://www.homeoffice.gov.uk/rds/index.htm>
64. Town, S. Davey, C and Wooton, A. (2003): Design Against Crime: Secure Urban Environments by Design The University of Salford , Salford pp.51-57.
65. Town, S. & O'Toole, R. (2005): Crime-Friendly Neighborhoods: How "New Urbanist" Planners Sacrifice Safety in the Name of "Openness" and "Accessibility", Available at pp.346-365.
66. Wagner, A. (1997): A study of traffic pattern modifications in an urban crime prevention program. Journal of Criminal Justice 25:1, pp. 19-30.
67. WAPC (2004): Network City: Community Planning Strategy for Perth and Peel WAPC, Perth, WA pp.104-112.
68. Yang, X. (2006): Exploring the influence of environmental features on residential burglary using spatial-temporal pattern analysis. Unpublished PhD thesis, University of Florida. Available at pp.119-130. [www://etd.fcla.edu/UF/UFE0013390/yang_x.pdf](http://etd.fcla.edu/UF/UFE0013390/yang_x.pdf)