



A közlekedésbiztonság finn modelljének elemző bemutatása

Analytical presentation of the Finnish model of road safety

Krenner József

fővizsgáló, doktorandusz, rendőr főhadnagy
Vas Vármegyei Rendőr-főkapitányság,
Szombathelyi Rendőrkapitányság
Széchenyi István Egyetem,
Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola
kjoepolice@hotmail.com



Szabó Csaba

Dr. PhD, főszervező-helyettes, egyetemi docens,
rendőr alezredes
Belügyminisztérium,
Belügyi Szemle Szerkesztősége
Széchenyi István Egyetem,
Deák Ferenc Állam- és Jogtudományi Kar
csaba.szabo3@bm.gov.hu



Absztrakt

Cél: A kutatás célja a szituációs bűnmegelőzés módszerének alkalmazása a közlekedésbiztonság javítása érdekében, különös tekintettel a gyalogosokra, akik a közlekedésben kiváltképp veszélyeztetettek. A kutatás megvizsgálja, hogy a közlekedésbiztonság és a szituációs bűnmegelőzés közötti kapcsolat milyen megoldásokat kínál a gyalogosok védelmére.

Módszertan: A finn modell, amely a Vision Zero koncepciót alkalmazza, példát mutat a közlekedésbiztonság javítására. Az elemzés azt mutatja, hogy a közlekedésbiztonság komplex rendszer, amely az emberi viselkedésre és környezeti tényezőkre egyaránt hatással van, és a szituációs bűnmegelőzés módszer hatékonyan alkalmazható a közlekedésbiztonság növelésére.

Megállapítások: A finn modell sikerét a sebességhatárok csökkentése, a szigorú ellenőrzések és a lakosság támogatása is segíti. A Vision Zero globális mozgalomként terjed, és a közlekedésbiztonság közegészségügyi kérdésként való kezelését szorgalmazza.

Érték: A kutatás megvilágítja a közlekedésbiztonság fontosságát és azt, hogy a megelőzésnek kiemelt szerepe van a tragédiák elkerülésében.

Kulcsszavak: közlekedésbiztonság, gyalogosok védelme, szituációs bűnmegelőzés, környezeti tényezők

Abstract

Aim: The aim of the research is to apply situational crime prevention methods to improve road safety, focusing on pedestrians, who are particularly vulnerable in traffic. This study examines the relationship between road safety and situational crime prevention and how it can be used to protect pedestrians.

Methodology: The Finnish model, using the Vision Zero concept, provides an example of how to improve road safety. The analysis shows that road safety is a complex system that affects both human behaviour and environmental factors, and that the situational crime prevention method can be used effectively to improve road safety.

Findings: The success of the Finnish model is supported by lower speed limits, strict controls and public support. Vision Zero is spreading as a global movement to address road safety as a public health issue.

Value: The research highlights the importance of road safety and the key role of prevention in avoiding tragedies.

Keywords: road safety, pedestrian protection, situational crime prevention, environmental factors

Bevezetés

A WHO 2022-es Globális Állapotjelentése ([URL1](#)) alapján évente 1,35 millió ember veszíti életét közúti közlekedési balesetben, a súlyos sérültek száma pedig eléri az 50 milliót. Vezető halálok az 5–29 éves korosztályban, a teljes népesség tekintetében pedig a nyolcadik helyen áll. Az áldozatok több mint fele gyalogos, kerékpáros vagy motorkerékpáros.

A gyalogosok kiemelten veszélyeztetett csoport, mivel ők a legvédtelenebbek egy esetleges ütközés alkalmával. A gyalogosok átlag feletti védtelenségét az okozza, hogy a testük egy közúti baleset bekövetkezése esetén gyakorlatilag minden esetben érintkezik a járművel, s az azt követő úttestre esés is súlyos következményekkel járhat ([URL2](#)). A gyalogos közlekedés biztonsági kérdései közül a vezető kockázati tényezők szinte kivétel nélkül összefüggésbe hozhatók környezeti és szituációs elemekkel. A kriminológia módszertanát is alkalmazva a kutatás azt vizsgálja, hogy a szituációs bűnmegelőzés milyen megoldásokat nyújthat a biztonság növelése érdekében.

A szituációs bűnmegelőzés fogalmi alapjai

A szituációs bűnmegelőzés alapeszméje azonos a baleset-megelőzésével. Leglényegesebbnek azt nevezhetjük, hogy az emberi viselkedés a kockázati helyzeteket idejében felismerje, és legyen defenzív, tehát védekezésre felkészült (Irk, 2015). Statisztikailag igazolt, hogy a balesetek okozói alapvetően nem „bűnelkövetők”, nem azzal a szándékkal vesznek részt a közúti közlekedésben, hogy a szabályok megszegésével ártsanak másoknak (Lange, 1970). Azonban a közlekedési szabályok be nem tartásának következménye, hogy kialakulnak olyan balesetveszélyes szituációk, melyben a közlekedés hármastagolású rendszerét (ember-jármű-környezet) komplexen kell vizsgálni, hogy mi vezetett a veszélyes szituációhoz:

- az emberi viselkedés (szabályok be nem tartása),
- az adott szabály be nem tarthatósága,
- vagy az adott környezet olyan jellemzője, mely veszélyhelyzetet teremt(het).

A szituációs bűnmegelőzés nem más, mint a bűnelkövetést elősegítő alkalmak számának csökkentését célzó törekvések összessége (Gönczöl, Kerezi, Korinek & Lévy, 2016). Ebből kiindulva azt kell vizsgálni, hogy a közlekedésben milyen körülmények vezetnek oda, hogy a veszélyes szituáció bűnelkövetéshez, a kutatás esetében közlekedési bűncselekményhez vezet. Ezen belül a kialakult helyzetet előidéző, valamint annak áldozatul eső személy szemszögéből a kialakult helyzet a környezeti tényezőket figyelembe véve milyen módon lett volna megelőzhető.

A kriminológia tudománya a kezdetektől fogva vizsgálta, hogy milyen szerepet játszik az áldozat a bűncselekmények bekövetkezésében. Ezek a kutatások tették lehetővé, hogy a bűnmegelőzés szerves részévé váljon a potenciális sértettek eligazítása arról, mit tegyenek és mit ne annak érdekében, hogy ne váljanak áldozatokká. Ez a módszer éppúgy megfigyelhető a közlekedés, általában a balesetek kapcsán, mint a vagyon vagy az élet elleni bűncselekmények megelőzésére tett javaslatokban és intézkedésekben (Irk, 2015).

Azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a bűnelkövetés (jelen esetben a közlekedési szabályok be nem tartása) nem elvetemült gazemberek alattomos gonosztette, hanem az átlagemberekhez hasonló személyek viselkedési hibája (Gönczöl, Kerezi, Korinek & Lévy, 2016), akik a rutintevékenységeik során bizonyos lehetőségeket kihasználják, és előnyt szeretnének kovácsolni bizonyos szabályok be nem tartásából. Az azonban utópisztikus elképzelés, hogy minden járművezető, minden esetben, minden közlekedési szabályt betart, így marad a személyek, vagyontárgyak jobb védelme, amit az úgynevezett szituatív bűnmegelőzés alkalmazásában vél megoldhatónak a szaktudomány (Viski, 1973).

A szituációs bűnmegelőzés és a közlekedésbiztonság kapcsolata

A közlekedés komplex rendszerében számos kockázati tényező rejlik, emellett a mindennapok része, a résztvevők halmaza pedig rendkívül sokrétű. Ebből adódóan egyes csoportok veszélyeztetettebbek, mivel a többi résztvevővel szemben védtelemek. Ide tartoznak a gyalogosok, kerékpárosok és motorke-rek-párosok. Kiemelt kockázati csoport a gyalogosoké, ők a legkiszolgáltatottabbak a közlekedés többi résztvevőjével szemben, összetételükből adódóan a közlekedési szabályismeretük pedig a legváltozatosabb (mivel gyalogosan bárki közlekedhet).

A közlekedés dinamikájából adódóan kialakulnak olyan helyzetek, melyek következménye egy nem várt esemény, baleset vagy akár közlekedési bűncselekmény. A szituációs bűnmegelőzési módszer alapja az a felismerés, hogy a bűncselekmények nem egyenlő mértékben fordulnak elő, hanem bizonyos helyeken, időpontokban és körülmények között gyakrabban történnek meg. E módszer alkalmazásával a közlekedés biztonságosabbá tehető.

A kutatás hipotézise, hogy a szituációs bűnmegelőzés módszerét használva felállítható egy olyan modell, amely alapján vizsgálható, hogy egy adott, közlekedési szempontból releváns környezet (útkereszteződés, gyalogátkelő, körforgalom, lakott területen belüli és kívüli útszakasz) rejt-e olyan kockázati tényezőt, ami a környezet változtatásával csökkenthető vagy akár megszüntethető. A modell komplexen figyelembe venné az épített környezetet, a baleseti statisztikát, valamint kitérne a jogi szabályozásra, vizsgálva a közlekedés résztvevőire és a forgalom szabályozására vonatkozó jogi normákat is, kiemelt fókuszban a gyalogosokkal.

A kriminológia és/vagy a szituációs bűnmegelőzés lehetséges válaszai a gyalogos közlekedésbiztonság erősítése érdekében

A környezeti kriminológia lehetséges válaszai, melyek a kutatásban részletes elemzésre kerülnek, az alábbiak:

- A környezeti kriminológia és a közlekedésbiztonság közötti kapcsolat az emberi tevékenységek hatásaira fókuszál, amelyek befolyásolják a környezetet, és a közlekedésbiztonságot.
- A közlekedésbiztonság javítása érdekében fontos az emberi viselkedés és a környezeti tényezők, például az infrastruktúra, az autók és a közlekedési politikák elemzése.

- Az emberi viselkedésnek nagy szerepe van a közlekedésbiztonság kérdésében. A környezeti kriminológia szemléletmódja segíthet megérteni az olyan viselkedési szokásokat, mint a sebesség megsértése, az ittas vezetés, vagy a figyelmetlenség, amelyek növelik a közlekedési balesetek kockázatát. Az ilyen viselkedésmintázatok az emberi tényezőkkel kapcsolatos szempontok figyelembevételét igénylik a közlekedésbiztonsági problémák megoldásához.
- A szituációs bűnmegelőzés lehetséges válaszai:
 - a szituációs bűnmegelőzési módszer hatékonyan alkalmazható a közlekedésbiztonság javítására, mivel a közlekedési balesetek oka gyakran különböző tényezők együttes hatására alakul ki, például az időjárási körülmények, a járművek állapota, a vezetői magatartások, a közlekedési infrastruktúra hiányosságai stb.

A kutatás alapértékei

A kutatás hipotézise, hogy van kapcsolat a közlekedésbiztonság és a szituációs bűnmegelőzés között. Azaz a közlekedés biztonságosabbá tételében, különösen a gyalogosok közlekedésének tekintetében, a szituációs bűnmegelőzés a környezeti fenyegetettség elleni védekezésben hathatós segítséget tud nyújtani. Továbbá a közlekedési balesetek, bűncselekmények az emberi tényezőn túl, vagy akár attól elkülönülten összefüggésbe hozhatók szituatív körülményekkel. Nemzetközi szinten felismerték, hogy a közlekedés komplex rendszerét komplex módon is kell szemlélni, és már a tervezéskor figyelembe kell venni minden olyan tényezőt – legyen az emberi, környezeti vagy helyi –, ami befolyással lehet a közlekedésbiztonságra. Finnország világviszonylatban is kiemelkedik e téren, Helsinkiben a közlekedési koncepciójának köszönhetően a halálos balesetek száma rendkívül alacsony.

A finn modell

Hivatásos rendőrként lehetőségem¹ nyílt 2023. szeptember 05-én Finnországban, a helsinki rendőrség főfelügyelőjével, Dennis Pastersteinnel találkozni és egyeztetni vele, hogy a finn, azon belül a helsinki rendőrség milyen kihívásokkal néz szembe a közlekedésbiztonság terén, mely közlekedési szituációk rejtik Helsinkiben a legnagyobb kockázatot, illetve a rendőrség milyen módszereket

1 Krenner József.

és eszközöket vet be a kockázat csökkentése érdekében. Dennis Pasterstein 1997 óta hivatásos rendőr, jelenleg a helsinki rendőrség forgalomirányítási igazgatója/főosztályvezetője (URL3). Feladatai – többek között – a forgalomirányítással, a forgalomellenőrzéssel, a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékek koordinálásával kapcsolatos rendőri tevékenységek összehangolása, az alárendeltségébe tartozó három osztály és hat alosztály vezetése. Az egységek között a fentiekén túl megtalálható a vízirendészeti, lovas rendészeti szakterület, illetve a rendőrségi zenekar is.

Szakmai munkássága mellett kiemelt hangsúlyt fektet a közösségi oldalakon való megjelenésre is, mely jelenség általánosan elmondható a finn rendőrségről. Dennis Pasterstein leginkább az „X” (korábban: Twitter) nevű oldalon aktív (URL4), ahova jellemzően közlekedési szabályszegéseket rögzítő rendőrségi felvételeket tölt fel, felhívva a figyelmet a szabályszegés által előidézett veszélyhelyzetre, továbbá közzéteszi a kiszabott rendőri szankciót is. A feltöltött videók nézettsége százezres nagyságrendű, minek következtében Helsinki több sajtóorgánuma is rendszeresen szemlézi az oldalt, illetve interjúk is készülnek a vezetővel.

Helsinki Finnország fővárosa és egyben legnagyobb városa, lakossága közel 650 000 fő. Közvetlen vonzáskörzetében három másik város is található, Espoo, Vantaa és Kauniainen. E négy város összlakossága már megközelíti a másfélmillió főt (URL5). Emiatt a térségben jelentős a gépjárműforgalom, illetve a légi és vízi forgalom is. A város vezetése 1968-ban, az akkori trendekkel ellentétben (autópályák építése, tömegközlekedés háttérbe szorítása a személygépkocsi-forgalom javára) úgy döntött, hogy megtartja, sőt bővíti tömegközlekedési hálózatát (különös tekintettel a villamosvonalakra), illetve a város építette a világ legészakibb metróját, amelyet 1982-ben adtak át (Zipper, 2022).

A finn közlekedés kiemelkedően biztonságos, 2021-ben mindösszesen 219 ember halt meg a finn utakon, vagyis 100 000 lakosra négy halálos áldozat jutott. A halálesetek száma 50%-kal csökkent 2001 és 2019 között, amikor Helsinki azzal került be a nemzetközi hírekbe, hogy egy teljes éven át (2019) nem történt egyetlen gyalogos vagy kerékpáros halálával végződő közlekedési baleset sem (2021-ben kettő volt, szemben az 1990-es 22-vel.)

Szomszédjaihoz, Norvégiához és Svédországhoz hasonlóan, amelyek a Vision Zero közlekedésbiztonsági mozgalom szülőhelyei, Finnország útjai is jelentősen biztonságosabbak, mint néhány évtizede (URL6).

Dennis Pasterstein elmondta, hogy a javuló adatok több tényezőnek köszönhetőek. Az egyik legjelentősebb javulást a sebességhatárok csökkentése hozta. 2019-től Helsinkiben alapvetően a megengedett legnagyobb sebesség 30 km/h, a külvárosi területeken 40 km/h, és csak a kijelölt főutakon 50 km/h. Kiemelendő,

hogy a sebességhatár 40 km/h-ról 30 km/h-ra való csökkentése esetén egy jármű gyalogossal történő ütközésénél a halálos kimenetel kockázata megfeleződik és alig 5%-ra csökken (URL7).²

A rendőri erők kapacitása nagyban felszabadult 2020-tól, amikortól is anyagi káros közlekedési balesetkez nem vonulnak ki rendőrök (ez alól természetesen vannak kivételek), az érintett feleknek kell rögzíteniük fényképekkel a helyszínt, majd felkeresni biztosító társaságukat, ahol döntenek a felelősségről és a kár rendezéséről.

A sebesség ellenőrzésére jelentős erőket és eszközöket vetnek be. A kiemelten balesetveszélyes helyeken (például autópálya-szakasz vége a város határában) telepített sebességellenőrző berendezések vannak, melyek automatizáltak, a sebességhatár túllépése esetén képi dokumentáció készül a járműről, annak hatósági jelzéséről és a gépjárművezetőről is. A hazai VÉDA rendszerhez (URL8) hasonlóan a jogsértők postán kapják meg a bírságot. Ezen felül minden ellenőrző rendőrségi jármű (civil és rendőri jelleggel ellátott motor és személygépkocsi) fel van szerelve sebességmérő radarokkal, melyekkel az érkező és az elhaladó járművek sebességét is képesek mérni, külön technikai eszközzel a szolgálati járművek képesek átlagsebességet is ellenőrizni. Ennek köszönhetően nagyszámú ellenőrzést tud a rendőrség végrehajtani, így nagy eséllyel tudják kiszűrni a gyorshajtókat. A technikai ellátottságra jellemző, hogy rendőrségi motorból ötven darabbal rendelkeznek.

A sebességellenőrzésen túl kiemelten ellenőrzik a gyalogosok elsőbbségét, a tilos jelzésen való áthaladást és az elsőbbségadási kötelezettség teljesítését. Minden egység fel van szerelve menetrögzítő kamerával, illetve rendőrségi drónt is alkalmaznak.

Érdekességként megemlítendő, hogy Finnországban jogszabály által rögzített, hogy a rendőr által észlelt jogsértésben a rendőr által látottak teljes bizonyító erővel bírnak, de követve a 21. század adta technikai lehetőségeket, a jogsértéseket alapvetően kamerával is rögzíti a finn rendőrség.

A bírságok összege mindig fix, ezt is jogszabály írja le (URL9). Azonban azonos szabály súlyosabb megszegése (például sebességhatár-túllépés) vagy kiemelt szabálysértés esetén (például gyalogos elsőbbségének figyelmen kívül hagyása) a fix összegű pénzbírságot felváltja az úgynevezett „day fine” (URL10), melynek magyar megfelelője leginkább a jövedelemarányos bírság kifejezés. Ez esetben a szabálysértőnek az adózott jövedelmének egy napi tételét kell befizetnie. A legkisebb bírság ez esetben egy napi tétel, a maximum 120, halmazat (több szabálysértés) esetén 240 napi tétel. Külföldi elkövető esetében, amennyiben

2 Az elütési sebesség grafikonja alapján.

nem nyilatkozik, a finn átlaggal számolnak. Szintén jogszabály írja elő, hogy 21 napi tételtől a járművezetőt legalább egy hónapra eltiltják a vezetéstől, külföldi járművezető kérhet legfeljebb egy nap türelmi időt, míg elhagyja járművével az országot. Ugyancsak eltiltás jár egyazon cselekmény többszöri elkövetése esetén (például kézben tartott mobiltelefon használat három esetben egy éven belül, vagy négy esetben kettő éven belül, illetve a legfeljebb 60 km/h megengedett legnagyobb sebesség túllépése legalább 10 km/h-val).

Dennis Pasterstein rávilágított arra, hogy az ellenőrzést végző rendőrök elsődleges és kiemelt feladata a jogsértések megelőzése, felderítése és azonnali szankcionálása. A szankció során az intézkedés alá vont személy figyelmének felhívása az általa elkövetett szabálysértés veszélyeire, illetve párbeszéd kezdeményezése arra vonatkozóan, hogy a jövőben hogyan tud biztonságosabban közlekedni. A finn rendőrök állampolgárok általi megbecsültsége kiemelkedő, az erre irányuló „bizalomkutatások” eredménye alapján a lakosság több mint 90%-a megbízik a rendőrökben (URL11). Az emberek jó néven veszik, ha a rendőrök ellenőrzik a forgalmat, mivel tudják, hogy azt a biztonságuk érdekében teszik. Dennis Pasterstein mint vezető rendszeresen jár ki beosztottjaival az ellenőrzésekre, és biztosítja őket támogatásáról.

A közlekedést mint a mindennapi élet velejáróját már kisgyermek kortól oktatják (URL12). A finn gyerekek hétéves koruktól egyedül közlekednek, a közlekedési szabályok átadására a szülők, az óvoda és az iskola is nagy figyelmet fordítanak.

A fentieknek köszönhetően, az említett 2019-es év után, mikor is egy gyalogos és kerékpáros sem vesztette életét közúti közlekedési balesetben Helsinkiben (URL13), a halálesetek száma továbbra is alacsony, 2020 és 2022 között mindösszesen tizennyolc halálos áldozatot követelő közúti baleset történt (URL14), mely számok meggyőzőek a tekintetben, hogy a finnek által alkalmazott módszerek hatékonyak, a Vision Zero projekt működik.

Elmondható, hogy a finn modell lényegét tekintve az adottságaihoz, a környezethez igazítja a közlekedési szabályokat. Helsinkiben a személyautó-forgalom csökkentése érdekében (URL15) komoly tömegközlekedési infrastruktúrát épített ki, nyitott az új, innovatív megoldások irányába (például elektromos rollerek), azok közlekedését viszont a megjelenésük pillanatában szabályozza, világossá téve a határokat (hol és milyen feltételekkel vehetnek részt a közlekedésben).

A kritikus területeken szabályozás révén csökkenti a megengedett legnagyobb sebességet, a szabályszegőkre pedig nagy eséllyel szankció vár, a visszaesőkre egyre komolyabb. A szabályokat támogatják a lakosok, mivel a központi és helyi hatóságok is azt kommunikálják, hogy mindez a biztonságuk érdekében történik, amit kiválóan bizonyítanak a baleseti statisztikai adatok.

A leginkább integrálható eleme a „finn modellnek” a komplex módszertan, a közlekedés teljes körű vizsgálata, a közlekedési rendszer kiépítése és módosítása során az ezzel foglalkozó szakemberek közös munkájának megteremtése, amiről a Vision Zero projekt szól.

Vision Zero

A Vision Zero ([URL16](#)) egy globális mozgalom, melynek célja a közlekedésbiztonság javítása, végül pedig annak elérése, hogy senki ne haljon meg, vagy szenvedjen súlyos sérülést csak azért, mert részt vett a közlekedésben. Kiterjed minden közlekedőre: gépjárművezetők, kerékpárosok, gyalogosok.

A Vision Zero Network ([URL17](#)) egy nonprofit kampány, melyben vállalatok, közösségek és kormányzatok fognak össze minden szinten, hogy támogassák a jobb szabályok/politikák és útviszonyok megteremtését, amivel meg tudják változtatni azt a rossz közvélekedést, hogy a halálos balesetek elkerülhetetlenek. A Vision Zero kampány szerint minden embernek joga van biztonságosan közlekedni a közösségében, és a rendszerek tervezőinek és a politikai döntéshozóknak közös felelősségük biztosítani a biztonságos közlekedés feltételeit. A mozgalmat a svéd parlament indította 1997-ben, azóta az országban minden közlekedési beruházást a Vision Zero sztenderdjeinek megfelelően valósítanak meg. Az akkor felállított célkitűzést, miszerint 2020-ra senki nem hal meg a svéd utakon, ugyan nem érték el, de a halálos áldozatok tekintetében 74%-os csökkenés történt (1990: 772 haláleset, 2020: 204). A módszert fokozatosan átvették kezdetben a környező országok (Finnország, Svédország), majd az Európai Unió, illetve az Amerikai Egyesült Államok, Kanada és India. Ezen felül vannak országok, melyek az ötleteket ugyan átemelték, de más néven indítottak saját kampányt (például Road to Zero néven Új-Zéland).

A projekt

Az emberiség túl sokáig tartotta a halálos és a súlyos sérüléssel járó közlekedési baleseteket a modern élet elkerülhetetlen mellékhatásainak. Ugyan „balesetnek” nevezik, a valóság az, hogy ezek a tragédiák megelőzhetők olyan proaktív, preventív megközelítéssel, amely a közlekedésbiztonságot közegészségügyi kérdésként helyezi előtérbe. A balesetek miatti embervesztés tragikus árat követel, amely a személyes veszteségen túl a közösséget is mélyen érinti, többek között: személyes gazdasági költségek és érzelmi trauma a szenvedők számára;

valamint az adófizetők jelentős kiadása a sürgősségi reagálásra és a hosszú távú egészségügyi költségekre.

Új jövőkép a biztonságról

A Vision Zero két fő szempontból is jelentős eltérés a status quo-tól. A Vision Zero felismeri, hogy az emberek néha hibáznak, ezért az útrendszert és a kapcsolódó politikákat úgy kell megtervezni, hogy biztosítsák, hogy ezek az elkerülhetetlen hibák ne vezessenek súlyos sérülésekhez vagy halálesetekhez. Ez azt jelenti, hogy a rendszertervezőktől és a politikai döntéshozóktól elvárják, hogy javítsák a környezetet, a politikákat (például a sebességszabályozást) és más kapcsolódó rendszereket a balesetek súlyosságának csökkentése érdekében. A Vision Zero egy multidiszciplináris megközelítés, amely összehozza a különböző és szükséges érdekelt feleket ennek az összetett problémának a kezelése érdekében. A múltban a helyi közlekedési tervezők és mérnökök, politikai döntéshozók és közegészségügyi szakemberek közötti értelmes, tudományágakon átívelő együttműködés nem volt. A Vision Zero elismeri, hogy számos tényező járul hozzá a biztonságos mobilitáshoz – beleértve az úttest kialakítását, sebességét, a közlekedők viselkedését, technológiáját és irányelveit –, és egyértelmű célokat tűz ki a halálos kimenetelű balesetek és súlyos sérülések nullára csökkentése érdekében. A Vision Zero – alkotói szerint – nem egy szlogen vagy marketingfogás, még csak nem is program. A Vision Zero alapvetően más megközelítése a közlekedésbiztonságnak.

A közösségek, melyek sikeresek szeretnének lenni e projekttel, el kell fogadják, hogy az eddig megszokott rendszer, mellyel alakították a közlekedést nem elég, gyökeres változtatásra van szükség az alábbiak szerint.

- A vezetést, együttműködést és elszámoltathatóságot létre kell hozni és fenn is kell tartani, különösen a résztvevők sokszínű csoportjai között, melybe beletartoznak a közlekedési szakemberek, a politikai döntéshozók, a közegészségügyi tisztviselők, a rendőrség és a közösség tagjai.
- Adatok gyűjtése, elemzése és felhasználása a tendenciák és a közlekedési halálesetek bizonyos népességcsoportokra gyakorolt lehetséges aránytalan hatásainak megértése érdekében.
- A méltányosság és a közösségi szerepvállalás előtérbe helyezése.
- A megengedett legnagyobb sebesség határának biztonságos szintre állítása.
- Ütemterv meghatározása a közlekedési halálesetek és súlyos sérülések számának nullára csökkentése érdekében, ami prioritást és elszámoltathatóságot eredményez, valamint az előrehaladás és a kihívások átláthatóságának biztosítása.

Összefoglalás

A közlekedésbiztonsági kutatás elméleti alapjai a környezeti kriminológia, a rutintevékenység és bűnözés elmélete (Cohen & Felson, 1979), a szituációs bűnmegelőzés, a közösségi részvétel és a bűnmegelőzési stratégiák köré épülnek. Ezek az elméletek és megközelítések segítenek megérteni, hogyan lehet javítani a közlekedésbiztonságot, különösen a gyalogosok védelme terén. A kutatás ezen elméleti alapokat kívánja kombinálni annak érdekében, hogy hatékony stratégiákat fejlesszen ki a közlekedésbiztonság növelésére. A kutatás figyelembe veszi a nemzetközi, jelen esetben finn gyakorlat pozitív tapasztalatait, illetve a Vision Zero projekt által kínált alternatív megközelítési módot, mely már hazánkban sem teljesen ismeretlen (URL18).

Felhasznált irodalom

- Cohen, L. & Felson, M. (1979.). Social Change and Crime Rate Trends: a Routine Activity Approach. *American Sociological Review*, 44(4), 588–608. <https://faculty.washington.edu/matsueda/courses/587/readings/Cohen%20and%20Felson%201979%20Routine%20Activities.pdf>
- Gönczöl K., Kerezi K., Korinek L. & Lévy M. (2016). *Kriminológia – Szakkriminológia*. Wolters Kluwer Kft. <https://doi.org/10.55413/9789632956275>
- Irk F. (2015). Viktimológia, közösségi és szituációs bűnmegelőzés. *Belügyi Szemle*, 63(4), 5–20. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2015.4.1>
- Lange, R. (1970). *Das Rätsel Kriminalität – Was wissen wir vom Verbrechen?* Metzner.
- Viski L. (1973). Kriminálzociológia és közlekedési bűncselekmények. *Jogtudományi Közlöny*, 28(7-8), 365–374.
- Zipper, D. (2022. október 7). *How Finland Put Traffic Crashes on Ice*. Bloomberg. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-10-07/helsinki-finland-s-amazing-traffic-safety-record-explained>

A cikkben található online hivatkozások

- URL1: WHO – Road traffic mortality. <https://www.who.int/data/gho/data/themes/topics/topic-details/GHO/road-traffic-mortality>
- URL2: ORFK-OBK – Gyalogos balesetek alakulása (2019). https://kreszvaltozas.hu/baleset_megelozes/gyalogos-balesetek-alakulasa/
- URL3: Dennis Pasterstein weboldala. <https://dennispasterstein.com/about/>
- URL4: Dennis Pasterstein Twitter oldala. <https://twitter.com/DPasterstein>

- URL5: *Népességi adatok*. https://statfin.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__vamu/statfin_vamu_pxt_11j.px/
- URL6: *Baleseti adatok*. https://stat.fi/til/ton/2021/12/ton_2021_12_2022-01-20_tie_001_en.html
- URL7: *Az elütési sebesség grafikonja*. https://extrat.liikenneturva.fi/tormaysnopeus/en/gfx/deathprobability_en.svg
- URL8: *A VÉDA rendszer ismertetése*. <https://www.police.hu/a-rendorsegrol/europai-tamogatasok/operativ-programok/veda-kozuti-intelligens-kamerahalozat>
- URL9: *Traffic penalty fee*. <https://poliisi.fi/en/traffic-penalty-fee>
- URL10: *Calculator of fines*. <https://poliisi.fi/sakkolaskuri>
- URL11: *Confidence in police*. <https://valtioneuvosto.fi/en/-/1410869/police-barometer-finns-continue-to-have-strong-confidence-in-police>
- URL12: *Finnish Road Safety Council*. <https://www.liikenneturva.fi/en/>
- URL13: *Helsinki has no pedestrian fatalities in 2019*. <https://www.eltis.org/in-brief/news/helsinki-has-no-pedestrian-fatalities-2019>
- URL14: *Baleseti ponttérkép Finnország*. <https://mobilityanalytics.ramboll.com/on/poliisi/?force=1>
- URL15: *Helsinki forgalmi statisztikái*. <https://kaupunkitieto.hel.fi/fi/liikenne>
- URL16: *What is Vision Zero?* <https://visionzeronetwork.org/about/what-is-vision-zero/>
- URL17: *What is the Vision Zero Network?* <https://visionzeronetwork.org/about/vision-zero-network/>
- URL18: *Vision Zero Budapesten*. <https://bkk.hu/hirek/2021/04/vision-zero-budapest-en-fokuszban-a-fovarosi-kozlekedesbiztonsag.6344/>

A cikk APA szabály szerinti hivatkozása

Krenner J. & Szabó Cs. (2023). A közlekedésbiztonság finn modelljének elemző bemutatása. *Belügyi Szemle*, 71(12), 2253–2264. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2023.12.8>