



A mauritiusi közlekedésbiztonsági helyzet elemző bemutatása

Rendészeti tapasztalatok a szituációs bűnmegelőzés tükrében

An analytical presentation of the road safety situation in Mauritius – Policing experiences in the light of situational crime prevention

Krenner József

kiemelt főelőadó, doktorandusz, rendőr őrnagy
Vas Vármegyei Rendőr-főkapitányság,
Széchenyi István Egyetem,
Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola
jozsef.krenner@gmail.com



Absztrakt

Cél: A tanulmány célja a mauritiusi közlekedésbiztonsági helyzet és a helyi rendészeti válaszok bemutatása a szituációs bűnmegelőzés elméleti keretein keresztül. A kutatás alapját a szerző – PhD-hallgatóként és rendőrtisztként – mauritiusi tartózkodása során végzett adatgyűjtése, valamint a Mauritiusi Rendőrséggel (Mauritius Police Force) folytatott szakmai konzultációi képezik.

Módszertan: Az elemzés a 2024–2025-ös baleseti statisztikai adatokra, a 2026-ban bevezetett új büntetőpontrendszerre, valamint a közlekedési környezet kriminológiai szempontból releváns tényezőire fókuszál. A tanulmány összeveti a szigetország gyakorlatát a nemzetközi közlekedésbiztonsági trendekkel.

Megállapítások: Noha az összesített halálos balesetek száma 7,2%-os csökkenést mutat, a gyalogosok és különösen a 60 év feletti korosztály áldozattá válna jelentős növekedést jelez. A 2026 januárjában életbe léptetett szankciórendszer és a technológiai alapú ellenőrzés (Safe City) a szituációs bűnmegelőzés eszköztárával igyekszik kezelni a környezeti és emberi kockázatokat.

Érték: A tanulmány egy sajátos közlekedési környezet biztonsági kihívásainak értelmezéséhez járul hozzá, és a nemzetközi rendészeti tapasztalatcsere szempontjából is releváns megállapításokat kínál.

A szerző a kéziratot magyar nyelven nyújtotta be. Benyújtás: 2026. 01. 10. Átdolgozás: 2026. 02. 20.
Elfogadás: 2026. 03. 25.

Kulcsszavak: közlekedésbiztonság, Mauritius, szituációs bűnmegelőzés, gyakorlati védelem

Abstract

Aim: The study aims to present the road safety situation and local policing responses in Mauritius through the theoretical framework of situational crime prevention. The research is based on the author's data collection during a stay in Mauritius as a PhD student and police officer, as well as professional consultations with the Mauritius Police Force.

Methodology: The analysis focuses on accident statistics from 2024–2025, the new penalty points system introduced in 2026, and criminologically relevant factors of the traffic environment. The study compares the island nation's practices with international road safety trends.

Findings: Although the total number of fatal accidents shows a 7.2% decrease, the victimization of pedestrians and especially the age group over 60 indicates a significant increase. The sanction system implemented in January 2026 and technology-based enforcement (Safe City) seek to manage environmental and human risks using the toolkit of situational crime prevention.

Value: The study contributes to the interpretation of safety challenges in a specific traffic environment and offers findings relevant to international law enforcement knowledge exchange.

Keywords: road safety, Mauritius, situational crime prevention, pedestrian protection, policing experiences

Bevezetés

A közúti közlekedésbiztonság globális helyzete – bár kismértékű javulást mutat – továbbra is kritikus: a WHO 2023 decemberében közzétett legfrissebb jelentése szerint évente 1,19 millió ember veszíti életét az utakon ([World Health Organization \[WHO\], 2023](#)). Noha ez a szám csökkenést mutat a korábbi 1,35 millióhoz képest, a közúti balesetek továbbra is az 5–29 éves korosztály első számú halálóka számítanak világszerte. Az áldozatok több mint fele a sérülékeny úthasználók közül kerül ki, és a tragédiák 90%-a az alacsony vagy közepes jövedelmű országokban történik.

Jelen tanulmány megírását a szerző – a Széchenyi István Egyetem PhD-hallgatójaként – mauritiusi tartózkodása inspirálta, amelynek során magánútja kéréseiben, de rendőri minőségében felvette a kapcsolatot a Mauritiusi Rendőrséggel

(Mauritius Police Force). Az ott tapasztalt szakmai nyitottság és a helyi rendészeti vezetőkkel folytatott nem hivatalos konzultációk lehetővé tették egy olyan adatvezérelt elemzés elkészítését, amely a korábbi, észak-európai modellt vizsgáló kutatások tapasztalatait (Krenner & Szabó, 2023) egy gyökeresen eltérő földrajzi és társadalmi környezetben teszteli. A tanulmány dokumentumelemzésre épülő komparatív elemzés, amely a nyilvánosan elérhető statisztikai és jogszabályi forrásokat a szerző mauritiusi tartózkodása során szerzett tereptapasztalataival és a Mauritius Police Force szakembereivel folytatott szakmai konzultációkkal egészíti ki.

Mauritius földrajzi és közlekedési sajátosságai

Mauritius egy 2040 km² területű szigetország az Indiai-óceánban, ahol a mintegy 1,3 millió fős lakosság egy hozzávetőlegesen 2800 kilométer hosszú úthálózaton osztozik (Mauritius Police Force [MPF], 2026a). A bal oldali közlekedési rend a jelentős nemzetközi turizmus mellett (2024-ben több mint 1,38 millió látogató) a külföldi járművezetők számára sajátos alkalmazkodási helyzetet teremt, különösen a csomópontok és körforgalmak használata során (Ministry of Tourism, 2024). A szigetország gépjárműállománya 2025 végére elérte a 746 961 darabot, ami a terület nagyságához képest rendkívül dinamikus forgalmi környezetet teremt (MPF, 2026a). A közlekedésbiztonság további növelése érdekében a rendőrség proaktívan azonosítja a technikai fejlesztést igénylő területeket, például a vidéki útszakaszok éjszakai láthatóságának folyamatos javítását, amit a nemzetközi elemzések is kulcsfontosságú biztonsági szempontként emelnek ki (ASIRT, 2024). Ezzel összhangban a hatóságok jelenleg is dolgoznak a modern járműtechnológiák, például a LED-fényszórók okozta elvakítás szigorúbb technikai szabályozásán (MPF, 2026a). Az MPF által megadott hivatalos célmutató szerint a közúti baleseti halálozási arány jelenleg 8,7/100 000 lakos, amelyet 5 alá kívánnak csökkenteni; e törekvést a veszélyes útszakaszok monitorozása és célzott közlekedésbiztonsági intézkedések támogatják (MPF, 2026a).

Közlekedésbiztonsági tendenciák és áldozati kategóriák

A mauritiusi közlekedésbiztonsági adatok 2024 és 2025 közötti alakulása komplex rendészeti és kriminológiai dinamikát tükröz. A szigetország járműállományának növekedése meghatározó tényező: a regisztrált gépjárművek száma egyetlen év alatt 710 605-ről 746 961-re emelkedett, ami több mint 36 000

darabos bővülést jelent (MPF, 2026a). Ebben a fokozódó forgalmi terhelésben a halálos kimenetelű közúti balesetek számának 7,2%-os (125-ről 116-ra), valamint az áldozatok számának 7,5%-os (134-ről 124-re) csökkenése kedvező irányú elmozdulást jelez a közlekedésbiztonsági helyzet alakulásában (MPF, 2026a). Az összesített adatok mögött azonban lényeges strukturális átrendeződés figyelhető meg: míg a motorkerékpárosok és az utasok körében számottevő javulás következett be, a gyalogosok érintettsége 25%-kal nőtt, 24-ről 30 főre (MPF, 2026a). A legjelentősebb elmozdulás a 60 év feletti korosztály áldozatává válásában figyelhető meg, ahol a halálesetek száma 25-ről 46-ra emelkedett, ami 84%-os növekedést jelent egyetlen év alatt (MPF, 2026a).

Ezen tendenciák kriminológiai értelmezéséhez a rutintevékenység elmélete nyújt keretet, amely szerint a negatív események bekövetkezéséhez a motivált elkövető, az alkalmas célpont és az alkalmas őrző hiányának egyidejű jelenléte szükséges (Cohen & Felson, 1979). Marcus Felson és Mary A. Eckert (2018) modernizált megközelítése alapján a társadalmi rutintevékenységek változása és a sérülékeny csoportok közlekedési kitettsége együttesen új típusú sebezhetőséget hozhat létre. Mauritius esetében a hatóságok által azonosított környezeti tényezők, mint az észlelési deficit, hozzájárulhatnak az alkalmas őrző funkciójának gyengüléséhez, növelve a sérülékeny csoportok kockázati kitettségét. Ez a jelenség összhangban áll a mikromobilitás kapcsán korábban vizsgált szituációs kockázatokkal, ahol a szabályozási vákuum és a technikai kontroll hiánya együttesen generál kriminogén környezeti feltételeket (Krenner, 2025).

A mauritiusi jogszabályi környezet és a szankciórendszer reformja

A mauritiusi közlekedésbiztonsági stratégia egyik központi eleme a jogszabályi környezet és a szankciórendszer következetes modernizálása, amely a közlekedők felelősségvállalásának fokozását célozza (MPF, 2026b). A pénzbírságok mértéke a szabályszegés súlyosságától függően 500 és 100 000 mauritiusi rúpia között mozog – ez jelenlegi árfolyamon számolva hozzávetőlegesen 3600 és 725 000 forint közötti összeget jelent (Road Traffic Act, 1962/2022). Emellett a súlyos jogsértések, mint az ittas vagy bódult állapotban történő vezetés, kötelező eltiltást vonnak maguk után (Road Traffic (Amendment) Act 2025).

A rendészeti válaszok hatékonyságának növelése érdekében 2026. január 31-én ismételten teljeskörűen életbe léptették a büntetőpontrendszert (MPF, 2026b). A jogszabály éles különbséget tesz az ideiglenes engedéllyel közlekedő tanulók (Provisional Driving Licence – PDL) és a már sikeres vizsgával rendelkező,

teljes értékű vezetői engedéllyel rendelkező vezetők (Competent Driving Licence – CDL) között (Road Traffic (Amendment) Act 2025). A rendszer lényege egy 36 hónapos „gördülő” időszak: minden egyes kiosztott büntetőpont a kiszabásától számított pontosan három évig marad érvényben a vezetői engedély mellett (MPF, 2026b). Amennyiben egy járművezető ezen a 36 hónapos időablakon belül eléri a kritikus ponthatárt – ami a CDL kategóriában 15 pont, a PDL kategóriában 10 pont, nemzetközi vezetői engedély esetén pedig szintén 15 pont –, a bíróság legalább 6 hónapos időtartamra eltiltja a vezetéstől (Road Traffic (Amendment) Act 2025; MPF, 2026b).

A mauritiusi szabályozásban is megjelenik a magyar jogból ismert objektív felelősség elve, amelyet a helyi jogrend üzemeltetői felelősségként nevesít (Road Traffic Act, 1962/2022; MPF, 2026b). A Photographic Enforcement Device Notice eljárás keretében, ha egy fix telepítésű kamera sebességtúllépést rögzít, a bíróságot és a hozzá tartozó büntetőpontokat elsődlegesen a gépjármű bejegyzett tulajdonosára szabják ki (Road Traffic (Amendment) Act 2025; MPF, 2026b). A tulajdonos csak akkor mentesülhet a felelősség alól, ha hitelt érdemlően megnevezi a tényleges járművezetőt (MPF, 2026b). Kriminológiai szempontból ez az intézkedés szorosan kapcsolódik a racionális döntés elméletéhez, mivel a szabályszegés várható költségének emelésével igyekezik befolyásolni a közlekedők magatartását (Krenner, 2025).

Technológiai innovációk és a rendészeti kontroll modernizálása

A mauritiusi közlekedésrendészet fejlesztési stratégiája a szituációs bűnmegelőzés technikai pilléreire építve a technológiai innovációkat a „lebukási kockázat növelésének” és a „fizikai korlátok alkalmazásának” szolgálatába állítja (Clarke, 1997; MPF, 2026c). A modernizációs folyamat központi eleme a Safe City projekt, amelynek technikai paramétereit a kormányzati jelentések transzparens módon rögzítik: a rendszer országszerte 4000 intelligens videómegfigyelő (IVS) kamerát foglal magában, amelyeket 2000 stratégiai helyszínen telepítettek (Government Information Service [GIS], 2021). Ezt egészíti ki 300 dedikált intelligens forgalomfigyelő (ITS) kamera, amelyek 75 kiemelt csomópontban látnak el automatizált rendszámfelismerő (ANPR) és forgalomelemző funkciókat (GIS, 2021; MPF, 2026a). Kriminológiai szempontból ez a digitális infrastruktúra a „képes őrző” funkciójának kiterjesztéseként értelmezhető, amely az úthasználók anonimitásának felszámolásával és a felelősségre vonás elkerülhetlenségének tudatosításával közvetlenül befolyásolja a közlekedők racionális döntéshozatali folyamatait (Hollis et al., 2013; Reynald, 2010).

A projekt operatív irányítása egy többszintű parancsnoki struktúrára épül, amelynek központja az Ebène-ben található Fő Parancsnoki és Irányító Központ (Main Command and Control Centre), amelyet hét alközpont és a 71 rendőrőrsön kialakított megfigyelő egységek támogatnak (GIS, 2021). A rendszer integráltságát jelzi, hogy a kameraképek mellett korszerű digitális rádiókommunikációs hálózat is támogatja a rendőri munkát. A projekt dokumentációja szerint a fő elemek között 4500 multimédiás rádiókészülék és 500 járműbe telepíthető kommunikációs terminál szerepelt, a hivatalos parlamenti beszámoló szerint pedig 2020 augusztusáig ténylegesen 350 járműbe szerelt rádiót helyeztek üzembe a rendőrségi járművekben (GIS, 2021; [Parliamentary Debates, 2020](#)). A technológiai felügyelet operatív jelentőségét mutatja, hogy a Fő Parancsnoki és Irányító Központ 2019. augusztusi üzembe állítását követően a hivatalos parlamenti beszámoló 2020. augusztus 10-ig 101 olyan esetet rögzített, amely rendőrségi vizsgálatot igényelt, és amelynek észlelésében a Safe City kamerák szerepet játszottak ([Parliamentary Debates, 2020](#)).

Az MPF 2021 óta a légi felügyelet terén is modernizált: a Drone Unit felállítása lehetővé tette a pilóta nélküli légi járművek alkalmazását a forgalmi torlódások elemzésében és a baleseti helyszínek centiméter pontos dokumentálásában (MPF, 2026c). Ez a technológia a „lebukási kockázat növelésének” egy új szintjét képviseli, mivel olyan térbeli pozíciókból képes az alkalmas őrző funkcióját betölteni, amelyek a hagyományos járőrszolgálat számára nehezen ellenőrizhetők (MPF, 2026a). A prevenció arzenált egészíti ki a MauHazard interaktív tréning eszköz (Jeewajee & Sungkur, 2019), amely szimulációs elven fejleszti a fiatal vezetők veszélyfelismerő készségeit. Ez a megközelítés módszertanilag rokonítható a finn modellben hangsúlyozott tudatos készségfejlesztéssel és a humán tényező proaktív kezelésével (Krenner & Szabó, 2023). Ezen innovációk együttesen egy olyan rendészeti ökoszisztémát alkotnak, amelyben a technológia nem csupán eszköz, hanem a situációs bűnmegelőzés aktív komponense.

Sérülékeny úthasználók védelme és a gyalogosbiztonság kriminológiai aspektusai

A mauritiusi közlekedésbiztonsági adatok mélyebb elemzése arra mutat rá, hogy miközben az összesített halálozási mutatók javuló tendenciát mutatnak, a sérülékeny úthasználók, különösen a gyalogosok és az időskorúak érintettsége ezzel párhuzamosan jelentősen növekszik. A gyalogos áldozatok számának 25%-os növekedése, valamint a 60 év feletti korosztály halálozási arányának 84%-os megugrása egyetlen év alatt olyan strukturális kihívást jelent, amely túlmutat a pusztán rendészeti

kérdéseken (MPF, 2026a). E jelenség kriminológiai értelmezéséhez a rutintevékenység elmélete (Routine Activity Theory) nyújt szilárd keretet, amely szerint a baleset mint negatív esemény bekövetkezéséhez a motivált elkövető (itt szabályszegő járművezető), az alkalmas célpont (itt sérülékeny gyalogos) és az alkalmas őrző hiányának egyidejű jelenléte szükséges (Cohen & Felson, 1979).

Az időskorú gyalogosok mauritiusi áldozattá válása rutintevékenység-elméleti szempontból úgy értelmezhető, hogy a sérülékenyebb fiziológiai állapot és a forgalmi kitettség együttesen növeli az „alkalmas célpontok” kockázatát. A rendelkezésre álló adatok nem teszik lehetővé az okok teljes körű feltárását, ugyanakkor az életkorral összefüggő sérülékenység és a közlekedési környezet sajátosságai együttesen releváns magyarázó tényezőként jelennek meg. Modern klinikai kutatások igazolják, hogy a 65 év feletti gyalogosok esetében az elütések kimenetele szignifikánsan súlyosabb: a többszörös trauma esélye 41%, szemben a fiatalabbak 11,8%-os mutatójával, a mortalitási kockázat pedig minden egyes betöltött évvel 3,7%-kal emelkedik (Pavol et al., 2025). Mauritius esetében a hatóságok által azonosított környezeti kockázat, a LED-fényszórók okozta elvakítás kedvezőtlenül befolyásolhatja a járművezetők észlelési képességét, és ezáltal gyengítheti az „őrző” szerepét betöltő optimális látási viszonyokat (MPF, 2026a). Marcus Felson és Mary A. Eckert (2018) hangsúlyozzák, hogy a környezeti feltételek kriminogén jellegét gyakran a technológiai fejlődés és a társadalmi szokások aszinkronitása teremti meg: a járműállomány modernizációja hamarabb következett be, mint a gyalogos infrastruktúra ehhez igazodó fejlesztése.

A gyalogosbiztonság kérdése elválaszthatatlan a racionális döntés elméletétől is. A Road Safety Observatory reprezentatív felmérése szerint a mauritiusi úthasználók döntési mechanizmusait az időmegtakarítás és a kényelem dominálja: a gyalogosok 60%-a akkor is a kijelölt átkelőhelyen kívül halad át, ha az 50 méteren belül elérhető lenne (Ministry of Land Transport and Light Rail [MLTLR], 2021). Ebben a kontextusban a szabályszegés egy haszonelvű mérlegelés eredménye, ahol a gyalogos a megtakarított időt nagyobbra értékeli a baleset kockázatánál. A kutatás rávilágított, hogy a megkérdezettek 25%-a tudatosan hagyja figyelmen kívül a jelzőlámpás gyalogátkelők tilos jelzését, ha nem lát közeledő járművet (MLTLR, 2021). Kriminológiai szempontból ez a magatartás a szituációs kontroll hiányára utal: ha a fizikai környezet (például korlátok hiánya) nem teszi kényelmetlenné vagy lehetetlenné a szabályszegést, az egyén a legkisebb ellenállás irányába mozdul.

A rendészeti válasz e komplex problémára a közösségi rendészet (Community Policing) modelljének megerősítése. Az MPF „Vision 2029” stratégiai terve a reaktív intézkedések helyett a proaktív prevenciót és a társadalmi beágyazottságot tekinti elsődlegesnek (MPF, 2026c). Ez a megközelítés a szituációs

bűnmegelőzés negyedik pilléréhez, a „kifogások megszüntetéséhez” kapcsolódik azáltal, hogy közvetlen oktatási csatornákat nyit a legveszélyeztetettebb csoportok felé. A Neighbourhood Watch (szomszédság-figyelő) hálózatok és a helyi közbiztonsági fórumok lehetővé teszik, hogy a rendőrség partnerként jelenjen meg a „fekete pontként” azonosított baleseti gócpontokban élők mindennapjaiban (MPF, 2026c). Danielle M. Reynald (2010) elmélete alapján a közösségi kontroll aktiválása a leghatékonyabb módja az alkalmas őrző funkciójának visszaállítására ott, ahol a technikai felügyelet önmagában nem elegendő. Az időskorúakat célzó közlekedésbiztonsági kampányok, valamint az időszügyi egyesületek és tanácsok bevonásával megvalósuló érzékenyítő tevékenységek célja a kockázateszlelés javítása és a felelősségteljesebb úthasználói magatartás erősítése közösségi kontroll útján.

Nemzetközi komparatív elemzés: eltérő utak a közös célhoz

A közlekedésbiztonság modern szemlélete, a „Vision Zero” koncepciója globálisan egységes célkitűzéseket fogalmaz meg, azonban az ehhez vezető rendészeti és bűnmegelőzési utak az egyes országok társadalmi-gazdasági berendezkedésétől és infrastrukturális adottságaitól függően jelentősen eltérnek. A szituációs bűnmegelőzés adaptív képességét bizonyítja, hogy míg az észak-európai modellek a fizikai környezet determinisztikus erejére, addig Mauritius és Magyarország a technológiai felügyelet és a szigorú jogi szankciók szimbiózisára épít.

A finn modell: a passzív prevenció és a „megbocsátó” infrastruktúra

A finn közlekedésbiztonsági rendszer kriminológiai alapköve a rendszerszemléletű felelősségvállalás, amely az emberi hiba elkerülhetetlenségéből indul ki. Finnországban a szituációs bűnmegelőzés elsődlegesen a „kifogások megszüntetésére” és a „kockázatok csökkentésére” fókuszál az épített környezet szintjén (Krenner & Szabó, 2023). Az északi modellben az alkalmas őrző nem csupán a rendőri jelenlétet jelenti, hanem a „megbocsátó utat”. A finn rendőrségbe vetett rendkívül magas társadalmi bizalom legitimálja az ellenőrzési formákat, ahol az önkéntes jogkövetés a társadalmi norma részévé vált (Christián, 2013).

A magyar kontextus: technológiai kontroll és jogi szankciórendszer

Magyarország közlekedésbiztonsági stratégiájában a 2010-es évektől egyre nagyobb hangsúlyt kapott a technológiai alapú ellenőrzés. Ennek legfontosabb

eszköze a VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat, amely automatizált módon képes a közlekedési szabályszegések rögzítésére és dokumentálására, ezzel jelentősen növelve az ellenőrzés intenzitását és a lebukás észlelt kockázatát (Jankó, 2019). A rendszer több száz fix és mobil ellenőrző eszközt integrál, amelyek a sebességtúllépés, a tilos jelzésen áthaladás vagy a biztonsági öv használatának elmulasztása mellett más közlekedési szabályszegések felismerésére is alkalmasak. A VÉDA projekt a rendőrség közlekedésbiztonsági tevékenységének technológiai fejlesztéseként jött létre, és a közlekedési szabályok következetesebb betartatásával a balesetek számának csökkentését célozza (Jankó, 2019). Kriminológiai szempontból a magyar modell a formális felügyelet technológiai kiterjesztéseként értelmezhető, amely a szabályszegések észlelési valószínűségének növelésével a közlekedők racionális döntéshozatali mechanizmusait igyekszik befolyásolni. Ebben a megközelítésben a technológiai ellenőrzési infrastruktúra az alkalmas őrző funkcióját tölti be, amely a szituációs bűnmegelőzés „a lebukási kockázat növelése” típusú eszközei közé sorolható.

A mauritiusi modell: az adaptív hibrid megoldás

Mauritius sajátos választ ad a szigetországi adottságokból fakadó kihívásokra. Míg Finnországban a terület és az alacsony népsűrűség lehetővé teszi a tágas úttervezést, Mauritius a rendkívül sűrű beépítettség és a szűk úthálózat miatt kénytelen a „technológiai sűrítést” alkalmazni. A Safe City projekt 4000 kamerája egy viszonylag kis területen (2040 km²) olyan intenzív felügyeleti hálózatot alkot, amely a szigetország méretéhez viszonyítva kiemelkedően sűrű technológiai ellenőrzési infrastruktúrát jelent. Mauritius egyik sajátossága a közösségi rendészet (Community Policing) és a technológiai alapú kontroll összekapcsolása: ott, ahol a technológiai felügyelet önmagában nem minden esetben elegendő – például a sérülékeny gyalogosokat érintő kockázatok kezelésében –, a rendőrség közösségi jelenléttel és partneri együttműködésekkel egészíti ki az ellenőrzési funkciót (MPF, 2026c).

Rendészeti és kriminológiai tanulságok

A komparatív elemzés rámutat arra, hogy a közlekedésbiztonság javítására irányuló rendészeti stratégiák bár azonos célra – a balesetek számának csökkentésére és a sérülékeny úthasználók védelmére – irányulnak, az egyes országok társadalmi, infrastrukturális és intézményi adottságai eltérő megvalósítási modelleket eredményeznek. A szituációs bűnmegelőzés elméleti kerete jól

értelmezhető közös nevezőt kínál e különböző megközelítések összehasonlításához, mivel eszköztára rugalmasan alkalmazható a közlekedési környezetben megjelenő kockázatok kezelésére.

A finn modell elsősorban az épített környezet biztonsági szerepére épít. A „megbocsátó utak” koncepciója abból az alapfeltevésekből indul ki, hogy az emberi hiba a közlekedés természetes velejárója, ezért a rendszer feladata az, hogy az infrastruktúra kialakításával csökkentse a hibák súlyos következményeit. Magyarország ezzel szemben a technológiai alapú ellenőrzési rendszerek és a jogi szankciómechanizmusok integrációjára helyezi a hangsúlyt. A VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat és az objektív felelősség intézménye a lebukás észlelt kockázatának növelésén keresztül igyekszik befolyásolni a közlekedők magatartását, így a situációs bűnmegelőzés „a kockázatok növelése” típusú eszközei kerülnek előtérbe.

Mauritius közlekedésbiztonsági rendszere e két megközelítés sajátos kombinációjaként értelmezhető. A Safe City projekt által létrehozott technológiai felületei infrastruktúra, a büntetőpontrendszer szigorítása, valamint a közösségi rendészet erősítése együtt olyan hibrid modellt alkot, amelyben a technológiai kontroll és a társadalmi jelenlét egyaránt szerepet kap. Ez a konfiguráció jól szemlélteti, hogy a situációs bűnmegelőzés eszközei nem egységes formában jelennek meg, hanem az adott társadalmi és földrajzi környezethez igazodva különböző kombinációkban működnek.

A három modell összevetése így arra a következtetésre vezet, hogy a közlekedésbiztonsági rendszerek hatékonysága nem egyetlen univerzális megoldás alkalmazásán múlik, hanem azon, hogy az adott ország milyen módon képes integrálni a technológiai, infrastrukturális és társadalmi eszközöket a közlekedési kockázatok kezelésében. A nemzetközi tapasztalatcsere ezért nem a modellek egyszerű átvételét, hanem azok adaptív értelmezését teszi lehetővé, amely a rendészeti gyakorlat és a kriminológiai kutatás számára egyaránt fontos tanulságokkal szolgál.

Következtetések

A tanulmány célja a mauritiusi közlekedésbiztonsági helyzet elemző bemutatása volt a situációs bűnmegelőzés elméleti keretének alkalmazásával, különös tekintettel a rendészeti válaszok és a technológiai kontroll szerepére. A bemutatott statisztikai adatok, jogi megoldások és intézményi gyakorlatok alapján megállapítható, hogy a közlekedésbiztonság kérdése Mauritius esetében sem szűkíthető le pusztán közlekedéstechnikai vagy normatív problémára: a baleseti

kockázatok alakulását a környezeti feltételek, a szabályozási mechanizmusok és az ellenőrzési gyakorlat együttesen formálják.

Az elemzés rámutatott arra, hogy a mauritiusi rendészeti válaszokban a technológiai fejlesztések, különösen a videómegfigyelési és automatizált ellenőrzési rendszerek, meghatározó szerepet töltenek be, ugyanakkor a sérülékeny úthasználók védelme továbbra is olyan terület, ahol a formális kontroll mellett a közösségi jelenlétnek és a kockázatérzékelés javításának is jelentősége van. A nemzetközi összevetés alapján az is látható, hogy az egyes országok eltérő intézményi és infrastrukturális adottságai ellenére a közlekedésbiztonság javításának központi kérdése minden esetben az, miként kapcsolható össze a prevenció, az ellenőrzés és a társadalmi alkalmazkodás.

Mauritius példája ebben az értelemben nem csupán egy sajátos szigetországi közlekedési környezetet jelenít meg, hanem azt is megmutatja, hogy a rendészeti gondolkodás a közlekedésbiztonság területén akkor lehet eredményes, ha a szabályozási, technológiai és társadalmi tényezőket egymással összefüggésben értelmezi. A tanulmány záró tanulsága ezért az, hogy a közlekedésbiztonság fenntartása és fejlesztése mindenütt komplex, többtényezős rendészeti feladat, amely érzékeny az adott környezet sajátosságaira.

Felhasznált irodalom

- ASIRT (2024). *Road Safety Review: Mauritius*. <https://asirt-member-rsrs.s3.amazonaws.com/ASIRT-Mauritius-RSR.pdf>
- Christián L. (2013). Miért bíznak a finnek a rendőrségben? Új rendészeti megoldások Finnországból. *Belügyi Szemle*, 61(7-8), 101–114. <https://doi.org/10.38146/bsz-ajja.2013.v61.i7-8.pp130-142>
- Clarke, R. V. (1997). *Situational Crime Prevention: Successful Case Studies* (2nd ed.). Harrow and Heston.
- Cohen, L. E., & Felson, M. (1979). Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach. *American Sociological Review*, 44(4), 588–608. <https://doi.org/10.2307/2094589>
- Felson, M., & Eckert, M. A. (2018). *Crime and Everyday Life: A Brief Introduction*. SAGE Publications. <https://doi.org/10.4135/9781506394817>
- Government Information Service (GIS). (2021, March 30). *Safe City system: Data can be stored for at least 30 days on a 24-hour basis, indicates PM*. <https://govmu.org/EN/newsgov/SitePages/2021/Safe-City-system--Data-can-be-stored-for-at-least-30-days-on-a-24-hour-basis,-indicates-PM.aspx>
- Hollis, M. E., Felson, M., & Welsh, B. C. (2013). The capable guardian in routine activities theory: A theoretical and conceptual reappraisal. *Crime Prevention and Community Safety*, 15(1), 65–79. <https://doi.org/10.1057/cpcs.2012.14>

- Jankó D. (2019). Megjegyzések a VÉDA rendszerről (két évvel az üzembe helyezés után). *Közlekedéstudományi Szemle*, 69(1), 63–74. <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2019.1.7>
- Jeewajee, M. R., & Sungkur, R. K. (2019). Hazard Perception Training and Assessment of Young Drivers in Mauritius: Investigating the Acceptance of the MauHazard Tool. *2019 International Conference on Intelligent Computing and Control Systems (ICICCS)*, 687–694. <https://doi.org/10.1109/NEXTCOMP.2019.8883629>
- Krenner J. (2025). A mikromobilitás mint kriminogén környezeti tényező. Az elektromos rollerek integrációja a situációs bűnmegelőzés perspektívájából. *Belügyi Szemle*, 73(12), 2513–2527. <https://doi.org/10.38146/BSZ-AJIA.2025.v73.i12.pp2513-2527>
- Krenner J., & Szabó Cs. (2023). A közlekedésbiztonság finn modelljének elemző bemutatása. *Belügyi Szemle*, 71(12), 1775–1793. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2023.12.8>
- Mauritius Police Force (MPF). (2026a). *Current Road Safety challenges and priorities* [Kézirat/Belső dokumentum].
- Mauritius Police Force (MPF). (2026b). *Driving Licence Counterpart – Penalty Points System*. <https://police.govmu.org/police/?mdocs-file=5328>
- Mauritius Police Force (MPF). (2026c). *Strategic Plan 2026-2028: Mauritius Police Force*. <https://police.govmu.org/police/wp-content/uploads/2026/01/Strategic-Plan-2026-2028-06.01.2026.pdf>
- Ministry of Land Transport and Light Rail (MLTLR). (2021). *K532 Report – Understanding Pedestrian Use of Crossing facilities in Mauritius*. Road Safety Observatory. <https://landtransport.govmu.org/Lists/DocumentsLinks/Attachments/54/K532%20Report%20-%20Understanding%20Pedestrian%20Use%20of%20Crossing%20facilities%20in%20Mauritius.pdf>
- Ministry of Tourism (2024). *Handbook of Statistical Data on Tourism 2024*. <https://tourism.govmu.org/Documents/Statistics/Handbook%20of%20Statistical%20Data%20on%20Tourism,%20Year%202024.pdf>
- Parliamentary Debates (2020, August 11). *Debate No. 29 of 2020 (UNREVISED) – Sitting of Tuesday 11 August 2020* [Hansard]. National Assembly of Mauritius. <https://assembly-rra.govmu.org/Documents/Hansard/2020/hansard292020.pdf>
- Pavol, P., Topalis, V., Zagalioti, S.-C., Kuzyo, O., Müller, M., Exadaktylos, A. K., Ziaka, M., & Klukowska-Rötzler, J. (2025). When Pedestrian Crossings Become Danger Zones: Trauma and Mortality Risks in Elderly Pedestrians. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 22(10), 1556. <https://doi.org/10.3390/ijerph22101556>
- Reynald, D. M. (2010). Guardians on guardianship: Factors affecting the willingness to supervise, the ability to detect potential offenders, and the willingness to intervene. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 47(3), 358–390. <https://doi.org/10.1177/0022427810365904>
- World Health Organization (2023). *Global status report on road safety 2023*. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>

Alkalmazott jogszabályok

Road Traffic Act (1962). <https://landtransport.govmu.org/Documents/Legislations/Road%20Traffic%20Act-I9.pdf>

The Road Traffic (Amendment) Act 2025 (Act No. 29 of 2025). <https://mauritiusassembly.govmu.org/mauritiusassembly/wp-content/uploads/2025/12/act2926.pdf>

A cikk APA szabály szerinti hivatkozása

Krenner J. (2026). A mauritiusi közlekedésbiztonsági helyzet elemző bemutatása. Rendészeti tapasztalatok a situációs bűnmegelőzés tükrében. *Belügyi Szemle*, 75(5), 1369–1381. <https://doi.org/10.38146/BSZ-AJIA.2026.v74.i5.pp1369-1381>

Nyilatkozatok

A szerző köszönetét fejezi ki Chief Inspector of Police Rammának, a Mauritius Police Force Traffic Branch Road Safety Unit közlekedésbiztonsági felügyelőjének, aki szakmai együttműködésével, valamint a tanulmány elkészítéséhez rendelkezésre bocsátott adatokkal értékes segítséget nyújtott.

Összeférhetetlenség

A szerző nem jelentett összeférhetetlenséget.

Finanszírozás

A szerző nem kapott pénzügyi támogatást a kutatáshoz, a szerzőséghez és/vagy a cikk publikálásához.

Etikai nyilatkozat

Az adatokat kérésre rendelkezésre bocsátják.

Nyílt hozzáférésről szóló tájékoztatás

Jelen cikk a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY NC-ND 2.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/>) feltételei szerint publikált Open Access közlemény, melynek szellemében a cikk bármilyen médiumban szabadon felhasználható, megosztható és újraközölhető, feltéve, hogy az eredeti szerző és a közlés helye, illetve a CC License linkje feltüntetésre kerülnek.

Levelező szerző

A cikk levelező szerzője Krenner József, aki a jozsef.krenner@gmail.com e-mail címen érhető el.