

Miért növekszik a közlekedési balesetek száma?

Interjú dr. Kelemen Miklós megyei rendőr-főkapitánnyal

Sajnálatosan tovább növekedett az elmúlt évben is megyénkben a közlekedési balesetek száma. Ezzel kapcsolatban kereste fel munkatársunk dr. Kelemen Miklós megyei rendőr-főkapitányt, hogy miben látja a kedvezőtlen folyamat alapvető okait.

Kérdés: Hogyan nőtt a megyében a gépjárműforgalom, erre milyen hatással van a nagy idegenforgalom?

Válasz: A korunkban lejártszódó motorizációs folyamat következményeként a közutakon egyre nagyobb számú, sebességgű és méretű gépjármű közlekedik. Emellett még az olyan régi, hagyományos közlekedési eszközökkel is találkozunk, mint a lovas kocsik, kerékpárok, amelyek egyrészt terjedelmükkel, másrészt kis sebességükkel fogva zavaróan hatnak a közlekedésre.

Ismeretes, hogy a közúti forgalomhoz, szállításhoz fontos népgazdasági érdekek fűződnek, ezért az illetékes üggyi és rendészeti szervekre évről évre nagyobb feladat hárul a gyors és biztonságos közlekedés feltételeinek biztosítása érdekében. Megyénkben 1968-hoz viszonyítva 3,9 százalékkal emelkedett a forgalomban levő gépjárművek száma, s ma már több mint 52 ezer gépjárművet tartunk nyilván. Ehhez hozzá kell számítani a megyénk úthálózatát terhelő idegen-, illetve átmenő forgalmat is, ami 1969-ben számításaink szerint több tízezerrel emelte a közlekedő gépjárművek számát. A közúti forgalomban résztvevő járművek számának emelkedése törvényszerűen maga után vonja a baleseti veszélyhelyzet növekedését is, azonban csak a veszélyhelyzet növekedése törvényszerű. Alátámasztom ezt azzal, hogy sok év átlagában a balesetek 95-96 százalékát emberi gondatlanság, a szabályok ismeretlenség hiánya, vagy helytelen alkalmazása okozza. Ez egy magában kizárja azt, hogy objektív körülményekre hivatkozva próbáljuk indokolni a balesetek számának emelkedését. Kétségtelen tény azonban, hogy a balesetek száma egyre növekszik. Az 1968. évi 1420 balesettel szemben az elmúlt évben 1671 baleset volt megyénk területén, ami 15 százalékos emelkedést jelent. A balesetek főként lakott területekre koncentrálódnak. E vonatkozásban is elsősorban Szeged várost kell kiemelni, ahol a balesetek egyharmada történt.

Kérdés: Úgy gondoljuk, nagy szerepe van a közúti balesetekben annak a körülménynek is, hogy nem elég kulturáltan közlekedünk.

Válasz: A baleseti statisztikai adatok értékelése több fontos körülményre irányítja a figyelmet. Így évek óta a legtöbb problémát a gyalogosok és járművezetők egymáshoz való nem kielégítő viszonya okozza. Hangsúlyozni kívánom, hogy nem jogi rendezetlenségről van szó — mert a KRESZ erre részletes szabályokat tartalmaz —, hanem az udvariasság, figyelmesség, előzékenység terén mindkét oldalról sok a kifogásolni való. Helyzetükkel fogva a gyalogosok járnak rosszabbul, mert egyre növekszik a gyalogosok sérüléseinek száma. Mindjárt meg kell említeni azt is, hogy túlnyomó részben a gyalogosok hibáznak, azzal, hogy nem a kijelölt gyalogátkelőhelyen haladnak át, álló jár-

mű elől vagy mögül szaladnak az úttestre, mozgásban levő járművekre ugrálnak fel vagy le. Az ilyen szabályszegések veszélyességét bizonyítja, hogy az elmúlt évben 154 gyalogost ért súlyos baleset, ami 1968-hoz viszonyítva 23,5 százalékos emelkedést jelent. Ma már elengedhetetlen követelmény, hogy a gyalogosok is tisztában legyenek a legfontosabb közlekedési szabályokkal és azokat tartsák be. E téren nagy lemaradást kell pótolnunk, de biztató a jövőre nézve, hogy szinte minden oktatási intézménynél foglalkoznak a közlekedési szabályok oktatásával.

Megyéink általános iskoláiban közel 13 ezer VI—VII. osztályos gyermek kötelező tantárgyként tanulja a közlekedési szabályokat. Ennek eredménye máris mutatkozik, mert a balesetek számának emelkedése ellenére csökkentek a 14 éven aluli gyermekeket ért balesetek.

Kérdés: A kerékpárosok szabálytalan közlekedése is hozzájárul a baleseti statisztika kedvezőtlen alakulásához?

Válasz: Az előbb említetknél is súlyosabb a szabályismeretek hiánya a kerékpárosoknál, akik sokszor a legnagyobb forgalomban, a legalapvetőbb szabályok ismerete nélkül közlekednek. Az elmúlt évben 299 kerékpáros okozott közlekedési balesetet. Gyakran világitás nélkül közlekednek, irányjelzés nélkül kanyarodnak, pedig a kanyarodás még egy képzett gépjárművezetőtől is többirányú figyelmet és feltétlen szabályismeretet követel. Ezzel magyarázható, hogy a szabálytalan kanyarodásból eredő baleseteknél rendszerint a kerékpáros az okozó és a sérült is.

A gépjárművek kategóriájában a legtöbb balesetet a személy- és tehergépkocsik és a motorkerékpárok okozták. Különösen rossz a személykocsik baleseti aránya, mert a 3 ezer személykocsi 403, a 34 ezer motorkerékpár pedig 481 balesetet okozott.

Kérdés: Mire hívna fel a gépjárművezetők figyelmét?

Válasz: A gépjárművezetők figyelmét a sebesség helyes megválasztására, a követési távolság, az áthaladási sebesség és az előzés szabályainak betartására hívnam fel. Ugyanis az 1971 balesetből e szabályok megszegése 786-ot okozott. A gépjármű sebességet nem a látási, forgalmi és útviszonyoknak megfelelően választják meg. Áthaladási sebességnél a jobbkezes szabály helytelen értelmezése és alkalmazása okoz sok balesetet. Sokan még ma is úgy tudják, hogy a jobbkezes szabály csak akkor alkalmazandó, ha a járművek megközelítően egyszerre érkeznek az egyenrangú útkereszteződéshez, pedig nem erről van szó.

Az elsőbbséget úgy kell a jobb kéz felől érkező részére biztosítani, hogy azt még fékezésre sem szabad kényszeríteni. Az előzés az egyik legveszélyesebb forgalmi művelet, mert rendszerint a sebesség fokozásával és a menetirány szerinti bal oldal igénybevitelével jár. Ha az előzés jogilag részletesen szabályozott feltételei közül csak egy is hiányzik, már feltétlenül fennáll a baleset veszélye.

A követési távolság be nem tartásából eredő balesetek csak pár éve szaporodtak meg a baleseti statisztikánkban, amit nyilvánvalóan a megnövekedett járműforgalommal kell összefüggésbe

hozunk. A nagyobb sebesség és a járműsűrűség elengedhetetlen követelményként szabja meg azt, hogy a követési távolság soha ne legyen kisebb, mint adott fékezés esetén a megálláshoz szükséges féktávolság hossza. Mindezekon túlmenően a biztonságos közlekedés alapkövetelménye a gépjármű kifogástalan műszaki állapota is.

A felsorolt problémák is mutatják, hogy a gépjárművezetés nagy felelősséggel jár, ezért minden járművezetőt arra kérek, hogy tartózkodjék a szeszital fogyasztásától, amikor járművet vezet, mert az alkohol a közutakon minden évben sok tragédiát okoz.

Azok a gyalogosok és járművezetők, akik a szabályokat nem ismerve vagy be nem tartva közlekednek, egyre nagyobb veszélyt jelentenek a növekvő közúti forgalomra. A veszély nagyságát mutatja, hogy az elmúlt évben megyénk területén 44 személy vesztette életét, 439 szenvedett súlyos, 924 pedig könnyű sérülést. A balesetekből eredő anyagi kár is jelentős, 3,5 millió forint.

Az eddig elmondottakon túlmenően, végezetül arra szeretném mind a járművezetőket, mind a gyalogosok figyelmét felhívni, hogy a balesetek számát csak úgy tudjuk csökkenteni, ha a közlekedés ügyét valóban társadalmi üggyé téve, szabályosan, udvariassan, egymást kölcsönösen segítve és támogatva közlekedünk.

Pártnapok Szegeden

Az MSZMP Szeged városi bizottsága a jövő héten a következő pártnapokat tartja:

Január 19-én 16 órakor a Rostkikészítő Vállalatnál, előadó Fehér Lajos vezérigazgató.

Január 20-án 15 órakor a Petőfi Sándor Művelődési Otthonban a MÁV-dolgozók részére, előadó Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes; 16 órakor a Centrum Áruházban, előadó Dózsa Pál igazgató; 16 órakor a Rendelőintézetben és Társadalombiztosítási Igazgatóságon, előadó dr. Nagy Máté igazgató.

Január 21-én 14 órakor a Pannónia szőrmekikészítő gyáregységben, előadó Lengyel Péter a Sajtóház klub-vezetője; 16 órakor a Csongrád-Bács megyei Elelmszer- és Vegyiáru Nagykereskedelmi Vállalatnál Janók Imre főosztályvezető; 16 órakor a MÉK-nél Kiss Károly, a MÁV-igazgatóság vezetője; 16 órakor a felsővárosi pártszervezetben, előadó dr. Ozvald Imre, a városi pártbizottság titkára.

Január 22-én 15.30-kor a gázműnél, előadó Hofgesang Péter, a néprfront városi bizottságának titkára; 14.30-kor a vasöntödében, előadó Bódi László igazgató; 14.30-kor a készíterszámgárban, előadó Juhász Géza igazgató; 14.30-kor a lemezgyárban, előadó Balogh István, a JATE gazdasági főigazgatója; 14.30-kor a gyufagyárban, előadó dr. Papp Ignác, a JATE pártbizottságának titkára; 14.30-kor a juteárugyárban, előadó Veress Ferenc, a városi pártbizottság munkatársa; 14.30-kor a konzervgyárban, előadó dr. Ábrahám Antalné igazgató; 15 órakor a nyomdában, előadó dr. Biczó György, az m. j. városi tanács vb elnöke; 14

Elkeseredett harc dúl a magyar fűszerpaprika világ-hirvenének két buzgó őre, a termelő és a feldolgozóipar között. A hadállások tisztázására elegendő megemlíteni, hogy az ipar a jobb minőségért buzgolkodik, a termelők pedig „jobbán érdekeltnek akarnak lenni” a minőségjavításban. Baj van talán a szegedi paprikával, hogy a minőségjavítást emlegetik?

Aroma vagy szín?

A Kertészeti és Szőlészeti decemberi száma majdnem teljes terjedelmében a paprikának áldoz. Most kiragadott mondataival nem sértjük meg a folyóirat összmondanivalóját: „Európában a legjobban bevezetett fűszerpaprika a magyar. Számos országban csomagolt formában történő forgalmazásánál az eladók deklarálják a fűszerpaprika származását. Ha a minőséget sürgősen javítjuk, szilárdan a piacon tudunk maradni!”

Hogyhogy? Keresik és mégis sürgős intézkedés kell. Számunkra azért furcsa a dolog, mert mi ízét, aromáját, illatát szeretjük, fűszernek tekintjük, a külföld pedig legtöbbször a színeért veszi. A mi izes ételünk helyett ott elegendő, sőt fontosabb a színes.

Termelésben Spanyolország mögött másodikak vagyunk, exportra adott paprikánk mégis majdnem annyit, mint a spanyoloké. Vannak azonban a termelésben egyre inkább felzárkózó országok is. Ha verseny van a világpiacra, ezt is figyelembe kell venni. És be kell látnunk, színben valóban nem állunk a legjobban.

Szabványtervezet készült tehát a megtermett fűszerpaprika osztályba sorolására. E tervezet értelmében kísérletképpen 1969 őszétől

műszeres mérésel állapítoták meg a szárazanyag-tartalmat és tervezik a következő termésnél a festékanyag külön mérését is.

Zsebbevágó dolog

Teljesen jogos — mondhatja a kívülálló —, a vállalat azt vegye meg, ami jó, illetve ami a legjobb. A termelő azonban okvetetlenkedik, és hivatalból — de úgy tűnik szívből is —, vele ellenlábaskodik a termelőszövetkezetek területi szövetsége is. Azt mondják itt:

— Az alacsonyabb festéktartalomról is lehet elsőrangú paprikát őrteni. Mert itt sok múlik az őrlelésen is, az pedig — szintén a Kertészeti idézünk — „a gyártástechnológia az eddigi jelentős fejlődés ellenére országosan, tehát Szegeden is, javításra szorul.”

— A korábbi, kilónkénti 87 filléres áremelés az új szabvány életbe lépésével visszaballag szépen majdnem a nyugópontra. Ez már zsebbevágó dolog.

A szabvány szerinti színés minőséget új fajtákkal bizonyára el lehet érni. De a vetőmagot az a cég adja, amelyik végül a minőségre hivatkozva kevesebbet fizet. A termelők igazán nem lopnák ki a festéket, ha benne volna.

Mondanak persze mást is. Azt például, hogy az eddigi, hagyományos paprika-termelő körzeteken kívül is természetesen mostanában fűszerpaprikát. Jobb terméseredményük még az esetle-

ges minőségi hátrányt is fedezni tudná. Ezt nem ígítségéből kifogásolják első sorban. Azért sérelmezik, mert szerintük az „új” területeken ugyanilyen hasszonnal más növény is termesztethető, a Szeged környékén viszont nem.

A szabvány sorsa

A területi szövetség mindenesetre kérte a szabványtervezet lényeges módosítását.

— Mi lesz, ha mégsem módosítják?

— Sonkoly László azt válasszolja, hogy ez a termelőik nagy kárát jelentené. Persze vannak áthidaló tervek. Meg kell mondani, nekünk tetszenek is ezek a tervek. Elsősorban azért, mert nemcsak színük, de ízük is a mechanizmusra vall. Kivezető utat az jelenthet számunkra, ha mi állítjuk elő a készterméket és magunk keressük a kapcsolatot külkereskedelmi vállalatokkal is.

Szeged egyik nagyműltű és világhírű termelési kultúrája körül folyik tehát a küzdelem. Sajnálánk, ha a paprikatermesztés mesterei vesztiesen kerülnének ki a harcból. Ha valóban küzdenünk kell világpiaci állásainkért, szoros együttműködéssel, esetleg társulással van esély, hogy szilárdan a piacon tudunk maradni. Egymás érdekeit sértő kalkulációkból előbb-több bumeráng lesz.

H. D.

SZOT-közlemény

Az utóbbi időben mind nagyobb számban kérnek dolgozók a társadalombiztosítási ügyviteli szervektől munkaviszony-igazolást nem társadalombiztosítási célra. A munkaviszony-igazolási kérelmek nagy száma a munkában torlódást okoz, s emiatt olyan igazolások kiadása szenved késedelmet, amelyek hiányában esetleg átmenetileg ellátatlanul maradhatnak a kérelmezők.

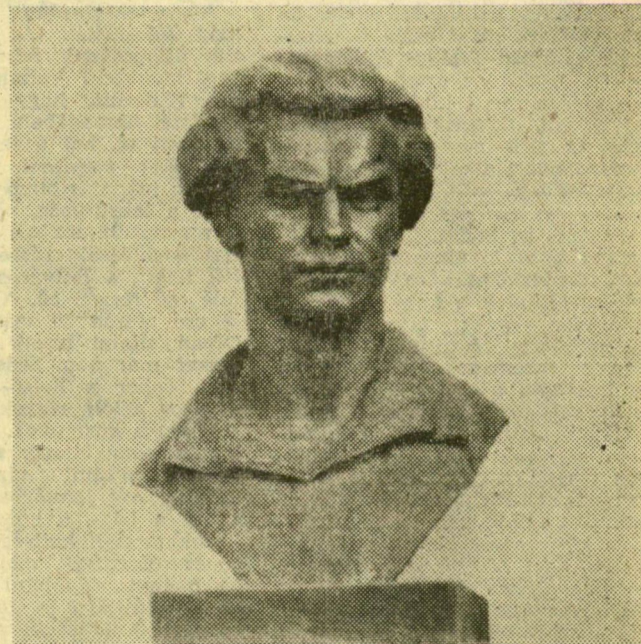
Mindezek miatt, továbbá, mert szükségtelen is, az igazolást kérő munkáltatók a nyugdíjas dolgozóknál tekintsenek el ezentúl új munkaviszony-igazolás beszerzésétől, támaszkodjanak a nyugdíjhatározatra, mely tartalmazza a kívánt adatokat.

Újabb narancshír

A DÉLKER vállalat tájékoztatása szerint ezen a héten már vidékre is az igények szerint szállítottak narancsot. Algériai, marokkói hajókban 4700 tonnányi küldemény várja a kirakást dán, olasz és nyugatnémet kikötőben, s Olaszországból is újabb narancsszállítmány van úton. A jelzések alapján most már folyamatosan látják el a kiskereskedelmet.

A szezon elején mandarint ígért a vállalat. Néhány tonnányi érkezett is belőle, de a rossz minőség és a kedvezőtlen ár miatt a tervezett nagyobb mennyiség helyett inkább narancsot vásároltak.

Szeged szobrai



József Attila (1905—1937)

(150.) A fiatal József Attila portréját Tápai Antal készítette el a Szegedi Tanárképző Főiskola számára. A bronzból domborított alkotás a főiskola Hámán Kató utcai épületét díszíti.

VASÁRNAP,
1970. JANUÁR 18.

DÉLMAGYARORSZÁG 5