

Új Izabella-híd épül 1976-ra

Útépítések Szegeden

Csongrád megyében 1328 kilométer hosszúságú úthálózatot gondoz a KPM Közüti Igazgatósága. Környezetünkben az első és a második rendű főútvonalak hossza mindössze 262 kilométer. Ezek: az E5-ös, amely európai főútvonal, a 43-as, a 45-ös, a 47-es, az 55-ös és a 451-es. Sajnos, eléggé elhanyagoltak az utak, és nagy gondot okoz, hogy többségük keskeny. Az átlagszélesség a megye úthálózatában 470 centiméter. Az igazgatóság azt tervezi, hogy a következő öt-hat év alatt körülbelül 8 méterre szélesítik az utakat. Ezek a korszerűsítések egyszerűek. Általában négy-öt évig felelnek meg a célnak. De mivel olcsóbbak és gyorsabban el lehet végezni, mint a teljes korszerűsítést, ezért választják a célszerű megoldást. Az igazgatóság saját dolgozói is közreműködnek útjavítások, felújítások elvégzésénél, évente körülbelül 40 millió forint értékű munkával. Ezenkívül egyszerűbb útkorszerűsítésekre 95 millió forintot fordítanak, a nagyobb munkák nem tartoznak ebbe az összegbe, és ilyen jelenleg az E5-ös út Szeged városán átfutó szakaszának a teljes felújítása. Sokba kerül egy városban átmenő útszakasz építése. A szegedi Kossuth Lajos sugárúton egy kilométer hosszúságú szakasz teljes költsége eléri a 40 millió forintot. Ebben minden benne van: villamospályától a csatornákig. Ugyanakkor a szabad térségben, két település között épült 6-8 méter széles út 1 kilométerre jutó költsége 2-3 millió forint. A szegedi útépítésekről érdeklődtünk a KPM Közüti Igazgatóságán, ahol Kiss Gyula főmérnök tájékoztató.

Elmondta többek között, hogy az E5-ös út Szegeden átmenő szakaszának az átépítését már korábban elhatározták, de csak tavaly fogtak hozzá a gyakorlati megvalósításhoz. A tervek szerint 1975 végére fejeződik be a munka, kivéve az Izabella-híd átépítését és az ahhoz kapcsolódó feljáró megépítését. A régi, korszerűtlen felüljárót lebontják, a töltésrészt kiszélesítik, és egy szebben ívelő hidat építenek a vasút fölé, amelynek az útburkolata 14 méter széles lesz. Az előzetes elképzelések szerint az Izabella-hidat még ebben az évben lezárják, és ha minden rendben halad, akkor 1976 végére készülnék el az új felüljáró építésével. A felüljáró ugyanott marad, ahol most is van, csak természetesen valamivel meghosszabbodik és kiszélesedik. Elmondta a főmérnök, hogy a Kossuth Lajos sugárúton közlekedő villamos nyomvonala is megváltozik, és az építőipari munkásszállodánál elfordul balra, majd a külső Pulz utcánál jobbra, és a Vasutas-sportpálya mögött, a konzervgyár előtt folytatja útját a rókusi pályaudvar felé. Ez a terv már figyelembe veszi a későbbi szegedi útépítések koncepcióját, és az esetleges további villamospályák építését is. Ugyanis a leendő harmadik nagykorút — amelynek része a Vásárhelyi Pál utca is — úttestét úgy formálják, hogy a kétoldalt megépített autópálya közé 620 centiméter szélességű zöld sávot hagynak, ami vagy üveg marad, és kellemsé teszi a hosszú útszakaszt, vagy utódaink meggondolhatják magukat, és villamospályát építhetnek a két nyomvonal közé.

Az 55-ös Szeged-Baja közötti főúton szegedi belterületi szakasza már sok gondot okozott és okoz még ma is a városi közlekedésben. Ugyanis a Tolbuhin su-



Acs S. Sándor felvétele

A jelenleg legkorszerűbb villamospályát építik Szegeden a BKV szakemberei a Kossuth Lajos sugárúton, az Anna-kút és a Vásárhelyi Pál utca között. Mint ismeretes, középre helyezik a síneket, amelyek előre gyártott betonraljakon futnak majd, összesen 1500 méter hosszán. A betonpályán a síneket gumiba ágyazzák, s így lényegesen csöndesebben járnak majd a villamosok. Képünkön: Ötszáznál több, egyenként 56 mázsás betonraljat fektetnek le a Kossuth Lajos sugárúton

gárút átépítése hosszú évek óta tart, s még ma sem fejeződött be. Kiss Gyula főmérnök elmondta, hogy a sugárút külső része még ebben az évben elkészül, de a Nagykorút és az Úttörő tér közötti szakasz átépítésére továbbra is várni kell. Ugyanis a villamospálya alatt régi, rossz csatorna van, ezért is kell a villamossíneket az út szélére helyezni, a régi helyen felbontani az utat, új csatornát építeni, majd a síneket visszahelyezni középre. Ezzel a munkával a jövő év közepé táján lesznek csak készen. Mivel azonban az év végén lezárják az Izabella-hidat, a területforgalmat csak úgy tudják lebonyolítani, ha gyors ütemben átépítik a Veres-ács és a Gólya utcát. Ezekben az utcákban jól haladnak a munkák, és mire a felüljárót lezárják a forgalom elől, akkorra itt minden rendben lesz.

Megtudtuk még — bár kétféle állami közút a megyében —, hogy nincs egyetlen olyan település sem, ahová ne vezetne műút. A bekötőutak programját már régóta befejezték környezetünkben, és olyan kérdés, hogy valahová bekötőutat kellene építeni, egyetlen egy sem nyugszik az igazgatóság asztalán. Építenek ugyan néhány útszakaszt a közeljövőben is, de azok már inkább hosszabbításnak nevezhetők, mintsem új összekötő vagy bekötőútnak. Ilyen lesz többek között, ha megszűnik a kisvasút, az Ásotthalom és a halastelki iskola közötti részen; új utat építenek Röske és Mórahalom, illetve Mórahalom és Ásotthalom között. Ezekkel az útmeghosszabbításokkal több oldalról is megközelíthetők lesznek majd a települések.

G. L.

Kubai vendégek Szegeden

Szegedre érkezett tegnap, szombaton a hazánkban tartózkodó kétféle kubai szakszervezeti küldöttség azzal a céllal, hogy tanulmányozza az élelmiszeripari dolgozók helyzetét. Mercedes Martinezt, az Élelmiszeripari Dolgozók Szakszervezeti Központjának oktatási titkárát és Juan Cabrerát, a Pual del Rio tartomány szakszervezeti szervező titkárát Csikós Mihály, az EDOZS Csongrád megyei titkára fogadta, majd együtt meglátogatták a

Szegedi Konzervgyárat. Itt Csikós Mihály röviden ismertette Csongrád megye életét, majd Darázs Sándorné igazgató, valamint Balogh András, a gyár szakszervezeti bizottságának titkára tájékoztatta a vendégeket a gyár munkájáról, a dolgozók helyzetéről, s az üzemben belüli iskolai és szakmai oktatásról. Ezután a vendégek megtekintették az üzemet. A program délután városnézéssel folytatódott.

Iskolatelevízió

Szombaton Egerben befejeződött a televíziós oktatás kérdéseivel foglalkozó nemzetközi konferencia. A tá-
nácskozáson huszonegy or-

szág, közöttük hazánk mintegy százhusz szakembere vett részt. Megvitaták az iskolatelevízió nemzetközi tapasztalatait.

Biztonságosabb munkakörülményeket

A technika gyors ütemű fejlődése

a Csongrád megyei üzemekben is sürgeti a fokozottabb, sokoldalúbb gondoskodást a dolgozó emberről. Az új gyártási eljárások, technológiák alkalmazása a régittől eltérő tennivalókat ír elő a munkavédelemre is. A korszerűen felszerelt új üzemeknek, a régiiek rekonstrukciójának, az új technika alkalmazásának eredményeként nemcsak a munka körülményei változnak, hanem elhalnak szakmák, helyettük újabbak jönnek létre, amelyek az előbbieknél fokozottabb igényeket támasztanak a szakmai és munkabiztonsági képzéssel szemben. Törvényszerűen előtérbe kerül a szakmai-technikai műveltség növelésének igénye. A tudományos-technikai forradalom a munkaerő képzése és továbbképzése rendszerében az aktuálshoz való fokozottabb igazodást követeli meg. A műszaki és munkabiztonsági ismeretek növelése valósággal létszükségletet elégít ki ma üzemünkben.

Újabb és újabb dolgozók kerülnek be a termelés áramlatába. Tegnapi diákok, háziaszonyok vállalnak munkát üzemünkben, válnak a termelő berendezések kezelőivé. Az üzem állandóan a munkássá válás nagy iskolája, amelyben szerepet kell vállalniuk egyaránt a gazdasági, a műszaki, tömegszervezeti, ifjúsági vezetőknek. Ez a szerepvállalás többi között jelenti a megfelelő légkör kialakítását, a fegyelmelt munka megteremtését, mindazok figyelemztetését is, akik veszélyeztetik munkatársaik testi épségét, egészségét.

A különböző szintű szakmai és munkavédelmi oktatások során jelentőségének megfelelő helyet kell biztosítani a veszélyhelyzet időbeni felismerésére és elhárítására szolgáló képesség megszerzésének. Az újabb technika és technológia alkalmazásával új hatások érik a régi dolgozót is. Sajnos, sokan csak a technika és a technológia alkalmazása közben, nem ritkán baleset árán ismerik meg ezeket a hatásokat. A hagyományos szakmai gondolkodás is lehet veszélyforrás. Az új követelmény megértése és megértetése éppen ezért nagyon fontos ma a korszerűsödő üzemekben. A baleseteknél általában megállapítható, hogy azok döntő többsége megelőzhető lett volna anyagi ráfordítás nélkül, csak egy kis gondossággal, figyelmességgel, törődéssel.

Kétségtelen, hogy egyes esetekben a balesetet szenvedő magatartása is előidézheti a bajt. De akkor is, ha a munkahelyi vezetők mindent megtettek volna a biztonságos munka feltételeinek biztosításáért, és megkövetelték volna az övrendszabályok, a védőfelszerelések használatát, a lehetőség csökkent volna.

Baleset ellen védekezz!

— ilyen hez hasonló feliratok hirdetik munkatermekben, hogy a gép nemcsak „barátja” lehet a munkásnak, hanem veszélyeztetheti testi épségét. Erről sokat beszélnek a szakszervezeti aktívák, a munkavédelmi felügyelők, s mindazok, akik felkészítik a munkásokat, magyarázzák az előírásokat, a jogszabályokat. De erről szólnak gyakran maguk a munkások is az üzem demokratia fórumain, a szocialista brigádok értekezletein, termelési tanácskozásokon, és erre figyelmeztetnek a munkavédelmi örök. Mégis gyakori a balesetek száma és a munkából kiesett órák száma is.

A szakszervezeteknek, amelyek a baleseti helyzet javítása érdekében a legfontosabb feladatnak a megelőzést tartják, sok gondot okoz egyes területeken — különösen a termelőszövetkezetekben — a vezetők részéről tapasztalható szemléletbeli fogyatékoságból eredő nemtörődomség.

Csongrád megyében néhány munkahelyen a legnagyobb baleseti veszélyforrást nem a termelési feltételek fogyatékosága jelenti, hanem a munkavédelmi szervezet kialakításának hiánya, az ellenőrzés lazasága, a közömbösség, a tapasztalható formalitás. A közelmúltban történt egyik halálos balesetet követő vizsgálat során kiderült, hogy az első számú műszaki vezető nem tudott a munkavédelmi szabályzat létezéséről. A biztonsági megbízott sem ismerte a balesetelhárítási oktatással kapcsolatos kötelezettségeket. Hány helyen tekintik a munkavédelmi feladatok ellátását csupán reszortfeladatnak! Úgy gondolják, hogy beállították szerepkörébe a biztonsági megbízottat, ezzel eleget tettek munkavédelmi kötelezettségeiknek. E tevékenység azonban nem mentesíti az egy-

személyi vezetést felelőssége alól. Sajnos, megállapítható, hogy néhány helyen a biztonsági megbízottak szakmai felkészültsége hiányos, vagy egyéb okok miatt, nem képesek hatékonyan tevékenykedni.

Nem új keletű felismerés,

regén hangoztatott igazság, hogy a termelési és munkavédelmi feladat együttes tennivaló. A kettőt együtt, egymással kölcsönhatásban kell végrehajtani. S lám, mégis akadnak munkahelyek, ahol hónapok, sőt évek során elnézik a hibát. A laza-ágok, a vezetők fegyelméletlenségei gyakran a balesetek első számú forrásaivá válnak. Nem kell bizonygatni, hogyha megkövetelik a dolgozóktól a biztonsági felszerelések használatát, ha figyelemmel kísérik a biztonságos munkavégzésre vonatkozó szabályok betartását, ha képessé tették a munkást arra, hogy ismerje munkakörülményeit, a veszély forrásait, akkor elmondhatják: törődnek az emberrel.

A legfőbb érték az ember — mondjuk, — s ebből természetesen ered az a követelmény, hogy körültekintéssel, fegyelmelten dolgozzunk, s védjük a magunk és munkatársaink testi épségét. Ott pedig, ahol nemcsak emberek dolgoznak, hanem gépek is, még nagyobb körültekintésre van szükség. A közelmúltban három ember vesztette életét, amikor gépkocsival tolattak. Minden esetben mulasztás történt: nem volt figyelő, irányító személy a munkánál.

A Csongrád megyei balesetek vizsgálata

során rendszerint megállapítjuk a vezetők erkölcsi, jogi felelősségét. Gyakran szükség van a felelősségre vonásra is. Úgy tűnik: sok helyi vezető talán azért, hogy ne kelljen vitatkoznia a munkással, a fegyelméletlen dolgozóval, elnézi a szabálytalanságot. Azzal, hogy ő fegyelméletlen, olyan munkahelyi légkört, gyakorlatot alakít ki, amelyben sokféle és fajta veszély leselkedik az emberekre. Pedig a vezetőknek nemcsak kötelességük, de érdekük is, hogy felelősségre vonják a munkavédelmi szabályok megszegőit. Igen! — érdekük, mert még esetleges távollétükben történektől is utólrhetik őket, mint vezetőket a törvényes felelősségre vonás. Utólréri, ha a baleset olyan szabálytalanságból ered, amely korábban megtörtént volt a dolgozók között.

A közelmúltban megtörtént balesetek vizsgálatánál azt is tapasztalhattuk, hogy a tényleges ok felderítésére kevés figyelmet fordítanak. Az esetek 80 százalékában arra törekedtek, hogy a sérültek felelősségét állapítsák meg. Sok esetben a „véletlent” jelölik meg a baleset okaként. Mit takar az ilyen jellegű felületes vizsgálat? Azt a helytelen szemléletet, hogy baleset mindig volt, és mindig lesz. Vagyis: nem látják a baleset megelőzéséhez szükséges intézkedések fontosságát. Az ilyen felületes vizsgálat, állásfoglalás gátolja a munkabiztonsági felelősségteljesebb felfogását.

Azt mondjuk: gyorsan fejlődik a technika, technológia. Tegyük hozzá: éppen ezért a munkabiztonsági követelmények kialakításánál sem lehet sablonokat alkalmazni, nem lehet azokat hosszú életűnek tartani. A központi és szakmai védelmi előírások is csak keretutasítások, ezek alapján vállalati jogszabályban munkavédelmi szabályzatban kell konkrétan meghatározni a legbiztonságosabb megoldásokat, azok tárgyi és személyi feltételeit. De ezekre is mindig oda kell figyelni! Ha változik a technika és technológia, vajon nincs-e szükség a biztonsági követelmények újrafelgalmazására?

Az üzemi szakszervezeti szervek-

nek alapján nagy a lehetőségük a gazdasági vezetők munkavédelmi tevékenységének rendszeres befolyásolására. Éppen ezért fontos feladatuk, hogy állandóan kutassák a körülményekhez igazított tennivalójukat a dolgozó ember egészségének, testi épségének megóvása érdekében. A technikai fejlődés, a korszerűsödés csak akkor lehet igazán eredményes, ha egyúttal vele jár a munka kultúrájának arányos növekedése, a munka feltételeinek és balesetvédelmi feltételeinek biztosítása. Ez nem csupán pénz, hanem szemlélet, felkészültség és lelkiismeretesség kérdése is! Mind a vezetők, mind a dolgozók számára...

C. RAI JÁNOS,
az SZMT munkavédelmi
felügyelője