



Az algyői ipartelep szennyvizét leveztető csövek egy részét fel kell újítani, illetve ki kell cserélni. E munka egy részletét örökítettük meg az algyői gátróház szomszédságában, a Tisza-töltesen. A betonozást az ATIVIZIG szakemberei végzik

## Kutatás, gyártás

Pénteken, tegnap Balatonalmádiban befejeződött a KGST vegyipari állandó bizottsága felületaktív anyagokkal foglalkozó munkacsoportjának négynapos tanácskozása. A szakmai megbeszélésen részt vettek Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, az NDK, Jugoszlávia, a Szovjetunió, Románia és Magyarország delegációja.

Kilenc napirendi pontban vitatták meg a felületaktív anyagok kutatásának, gyártásának aktuális kérdéseit és távlatait. (MTI)

# Megyénk közúti közlekedésének időszerű problémái

Írta: Dr. Kelemen Miklós rendőr vezérőrnagy, megyei főkapitány

**Ismeretes** megyénk lakossága előtt, hiszen napilapjaink — a Csongrád megyei Hírlap és a Délmagyarország — is közölték, hogy az elmúlt évben, hosszú idő óta először, ismét emelkedést mutatott a közútjainkon történt balesetek grafikonja. Igaz, hogy a halálos és súlyos kimenetelű balesetek száma az előző évihez viszonyítva tovább csökkent — nem szükséges bizonygatnunk, hogy ez lényeges! —, összességében mégis több baleset történt. A balesetek emelkedésének körülményeit, okait a megyei rendőr-főkapitányság közlekedési osztálya, és ennek munkáját a maga sajátos eszközeivel segítő társadalmi szerv, a Csongrád megyei Közlekedésbiztonsági Tanács vizsgálta. Indokolt volt ez azért is, mert az elmúlt év az új KRESZ első éve volt, tehát megváltozott, korszerűsödött közlekedési szabályaink is vizsgáztak.

Az új közlekedési szabályok bevezetése előtt megyénkben mintegy 70 ezer ember vett részt KRESZ-tanfolyamokon. Többségük eredményes vizsgát tett az új szabályokból, ami egészen a harmadik negyedéig kedvező hatással volt a baleseti helyzet alakulására. Utána szaporodtak el a balesetek közútjainkon annyira, hogy még az országos átlag 6 százalékos balesetszökkenést mutatott, nálunk nagyjából ugyanilyen százalékos arányban romlott a helyzet. Egyértelműen kimutatható volt, hogy a balesetek nem az új szabályok bevezetése miatt történtek, hanem a már évek óta ismétlődő okokból. Ezt a tapasztalatot csak megerősíti ez év első négy hónapjának baleseteiről készített felmérésünk, amely szerint továbbra is a legtöbb baleset a járművek sebességének helytelen megválasztása miatt történik. Ez szembetűnő azért is, mert csak az esetek 3–4 százalékában beszélhetünk megengedett haladási sebességhatárok túllépéséről, a többi relatív értelemben vett gyorsabb haladás miatt következett be. Vagyis, amikor a gépjárművezetők a sebesség megválasztásánál nem veszik figyelembe a látási, forgalmi és útvizonyokat. Ezen túl az elsőbbségi jog meg nem adása; a gyalogosok szabálytalan közlekedése és a járművekkel történő szabálytalan kanyarodás volt változatlanul a balesetek fő oka. Az említett nagy szabálysértés adta ez év első négy hónapjában is a balesetek 76 százalékát. Még inkább közlekedésünk gondjaira irányítja a figyelmet, hogy ez évben sem mutat változást a baleseti grafikon már tavaly második felében kedvezőtlen irányt vett görbéje. Ez év első négy hónapjában 24 százalékkal több, személyi sérüléssel végződő közlekedési baleset volt megyénkben, mint 1976. azonos időszakában.

Területi megoszlást véve alapul, Szentesen, Csongrádon és Szegeden emelkedtek legnagyobb mértékben a balesetek. Csúszó a szegedi járásban és Hódmezővásárhelyen nem történt több baleset, de csökkenés e területeken sem volt tapasztalható.

A közúti közlekedésben néhány százalékos visszaesés mögött is már óriási összszegekben mérhető anyagi károsodás, emberi életek veszélye, esetleg hosszán tartó egészségromlás, egyéni és családi tragédiák húzódnak meg, amiket a közvélemény sajnos még ma sem értékeli súlyos, jelentőségük szerint. Például, ha valakit ittas járművezetés közben igazoltatnak, és a rendőrség szabálysértési vagy büntetőeljárást folytat le ellene, közeli ismerősei legtöbbször csak balszerencsésnek tartják, még akkor is, ha tudják, hogy az ittas ember reflexei rosszul működnek, az alkoholos befolyásolt állapot alatt levő ember másoknál előbb válik baleset okozójává, vagy éppen áldozatává.

**Az előző évi** adatok alapján a balesetek 15 százalékánál kimutatható volt az alkoholfogyasztás. Ha a következő lépésként azt nézzük, hogy az alkoholos állapot alatti balesetek 82 százaléka gyalogosokkal, vagy kerékpárosokkal történt, kirajzolódik az előttünk álló leg-sürgetőbb tennivalók, vagyis jobban fel kell figyelni a kerékpárosok és a gyalogosok közúti közlekedési ismereteinek, felgyelmének helyzetére.

Sokan úgy tudják, hogy a KRESZ a „gépjárművezetők tudománya” és a közhit szerint gyalogosan, utasként vagy kerékpárral közlekedve nem, vagy csak igen kis mértékben kell ismerni a közlekedés szabályait. Ezzel ellentétben a gyakorlat azt mutatja, hogy a szabályok ismerete nélkül a gyalogosok és kerékpárosok részvétele a közlekedésben nagyon megnöveli testi épességük, életük veszélyeztetését. Tavaly például — egész évet tekintve — a személyi sérüléssel végződő balesetek 45 százalékában gyalogos, vagy kerékpáros szenvedett sérülést úgy, mint a baleset okozója, illetve részese.

A kerékpárosoknál a baleseti okok két átfogóbb szabály megsértése köré csoportosíthatók: így a szabálytalan kanyarodás 52, míg az elsőbbségi jog meg nem adása 24 százalékban volt baleseteiknél közvetlen ok, ezekre tehát a rendőrségi ellenőrzések során a jövőben jobban oda kell figyelniük.

A gyalogosok által okozott balesetek többsége az úttesten való szabálytalan áthaladás következménye, amikor takart helyzetből, álló jármű előtt vagy mögött, illetve bokros, fás területről úgy lépnek az úttestre, hogy az ott haladó jármű vezetője a legnagyobb elővigyázat mellett sem tudja elkerülni a balesetet. Gyakori a kijelölt gyalogátkelő helyeknél az „elsőbbség” kieroszakolása, egy-egy jármű előtt féktávolságon belül az úttestre lépés. Szeged forgalomirányító lámpáinál különösen sok a tilos jelzés ellenére áthaladó gyalogos. Ez év februárjában például a közlekedési osztály két napszaknak megfelelő idő alatti ellenőrzése során a rendőrök 228 szabálysértővel szemben intézkedtek a Szeged belvárosában működő forgalomirányító lámpáknál.

Azokban az esetekben, amikor kerékpárosok voltak a baleset részesei, ebben jellemző közreható tényező a hiányzó, vagy nem kellő kilavítlás. Gyalogosok vonatkozásában pedig az eddig említettekkel kívül jellemző elsőbbségük meg nem adása a járművek kanyarodása esetén; kijelölt gyalogátkelő helyeken, de jelentős számú a gyalogjárda meghosszabbított vonalában, az úgynevezett „hosszú oldalról” érkező gyalogos elütése is. Utóbbiak azt is mutatják, hogy a járművezetőknek is figyelmesebben, gyalogos társaik iránt még erősebben kell részt venniük a közúti forgalomban. Ma még sokszor találkozunk munkánk során olyan magatartási formával, amely arra utal, hogy egyes gépjárművezetők a kerékpárosokat és gyalogosokat nem tartják egyenlő közlekedő partnernek. A volán mellett megfedkedeznek arról, hogy az esetek többségében ők maguk is gyalog, vagy kerékpárral közlekednek. Az ilyen és ehhez hasonló negatív jelenségek is bizonyítják, hogy a közúti közlekedéshez a szabály ismeretén túl elengedhetetlen a kulturált, udvarias magatartási forma, a szilárd közlekedési erkölcs.

A kerékpárosok és gyalogosok körében végzett szabályszerűtlen tevékenység céltudatosabbá, szervezettebbé vált a közlekedésbiztonsági tanácsok megalakulása óta. Megindult és elmondhatjuk, hogy az egész megyében elterjedt az ovodákban való közlekedésre nevelés. Az általános iskolákban is mind szervezettebben folyik a KRESZ oktatása, gyalogos és kerékpáros szinten, sőt, nem egy iskolában, a 8. osztályosok részére, segéd-motorkerékpáros tanfolyamokat szerveznek. Egyre több fiatal kapja kézhez a gépjárművezetői engedélyt az érettségi vagy a szakmunkás-bizonyítvány mellé.

**Nem szabad** azonban elfelejteni, hogy a közlekedési balesetek nagy százalékát gépjárművekkel okozzák, ezen belül is többségét személygépkocsikkal. A magán gépjárművezetők közlekedési felgyelmének lényegesen gyengébb, mint azokról, akik azt hivatásszerűen végzik. Ha sikerül a közlekedők minden kategóriájánál elérni azt, amit a „Vezess baleset nélkül” versenymozgalomban részt vevő vállalatok hivatásos gépjárművezetői éltek, akkor elmondhatjuk, hogy sokat tettünk a közúti közlekedés biztonságának szilárdítása terén. Ugyanis a mozgalomban részt vevő vállalatok gépjárműveit által megtett minden 3,9 millió kilométerre jutott egy személyi sérüléssel járó baleset. Ez a szám egyben azt is igazolja, hogy a gépjármű-állomány növekedésével egyidőben nem törvényeszerű a balesetek számának növekedése.

A közlekedésbiztonsági tanácsok szorosan együttműködve a párt-, társadalmi és állami szervekkel, intézményekkel, már eddig is sokat tettek a balesetek megelőzése érdekében. A közlekedéssel foglalkozó szakemberek is a maguk területén mindent megtesznek azért, hogy a közlekedés biztonsága szilárduljon, csökkenjenek a közlekedésből adódó családi tragédiák, az ár- vány, özvegyen maradtak száma.

**A közlekedés** biztonságának fenntartása mindenki érdeke. Ezt a Minisztertanács 2024/1972-es határozata úgy fogalmazta meg, hogy „A közúti közlekedés biztonsága fontos társadalmi és politikai érdek.” Ennek a nagyon fontos feladatnak csak úgy tudunk eleget tenni, ha mindenki a szabályokat betartva, egymás iránti megértéssel, kulturáltan közlekedik.

# Kevesebb a táppénzes

Társadalombiztosítási szakszervezeti nap Szegeden

Az ötödik társadalombiztosítási szakszervezeti napot rendezték meg tegnap, pénteken a Közalkalmazottak Szakszervezete Csongrád megyei bizottsága és a társadalombiztosítási hivatali és társadalmi szervei. A rendezvény elnökségében helyet foglalt többek között dr. Prieszol Olga, a Közalkalmazottak Szakszervezete főtitkára, dr. Konecz János, az MSZMP megyei bizottságának titkára, Deák Béla, a városi pártbizottság titkára, Szabó G. László, a megyei tanács elnökhelyettese, Prágai Tibor, a városi tanács elnökhelyettese és dr. Agoston József, az SZMT vezető titkára, valamint dr. Nagy Máté, a megyei társadalombiztosítási igazgatóság vezetője.

Biró Lajos, a Közalkalmazottak Szakszervezete megyei bizottságának titkára megnyitotta szavai után dr. Bartos István, a SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóság vezetője tartott tájékoztatót a társadalombiztosítás időszerű kérdéseiről.

Egyebek között szövegezték a táppénzes fegyelmet javítását szolgáló intézkedésekről: a minisztertanács határozatról, a január 1-től érvényes táppénzrendszer módosításáról. A szakszervezetek és a társadalombiztosítási szervek segítettek a rendelkezések érvényesítését, szorgalmazták a betegek beutalásának, kivizsgálásuknak meggyorsítását, valamint azt, hogy minél hamarabb munkába álljanak. Az üzemi szakszervezetek fokozottan törekedtek az egészségügyi és biztonsági munkafeltételek kialakítására. Sok helyen megszervezték a táppénzes állományban levők gyorsabb és hatékonyabb ellenőrzését, figyelték, értékelték a táppénzesek létszámának alakulását. Az intézkedések eredményesek voltak azért is, mert a keresésképtelenséget elbíráló orvosok többsége nagyobb körültekintéssel, nagyobb felelősséggel dolgozott. Az intézkedések végrehajtásáért felelős szervek együttműködése például volt Csongrád megyében is. Számokban is megnyilvánul a fejlődés: 1976-ban 0,4 tizeddel csökkent a táppénzesek aránya az országban, az előző évhez képest. Mindez nem azt jelenti, hogy a jövőben nem lesznek további tennivalók ezen a téren. A főigazgatóság vezetője felhívta a figyelmet arra, hogy a vállalatok intézmények feladata az is, hogy dolgozók egészségét megvédjék. Az üzemi egészségügyi helyzet, a munkahelyi körülmények javítására, a balesetelhárításra is a munkahelyeknek kell több gondot fordítaniuk.

Ugyanakkor az ellenőrzés is lehet vállalati feladat. Néhány nagyüzemben például már utánanéznek, hogy táppénzes dolgozójuk mivel tölti a napját. Természetesen segítenek, ha a beteg érdeke szorul. De ha manipulációt fedeznek föl, a társadalombiztosítási igazgatósággal közös megegyezés alapján, ki is vizsgálhatják az ügyet, hiszen a munkafegyelmet ellen is vét az ilyen dolgozó.

A további feladatokról szólva dr. Bartos István elmondta: a jövőben többet kell foglalkozni a csökkent munkaképességű dolgozók foglalkoztatásának és rehabilitációjának kérdésével. Az országban ugyanis mintegy félmillió ember él, akit hasznosan be lehetne vonni a munkába. A Társadalombiztosítási Főigazgatóság az Egységügyi Minisztériummal együtt vizsgálatot végzett, meghatározta az álta-

lános teendőket, s ütemterv szerint dolgozták ki a részletes távlati terveket.

Az előadó ismertette a Csongrád megyei küldöttértekezlet óta végzett szakszervezeti társadalombiztosítási és egészségügyi munkát is, melyről elismerően szólt.

A szakszervezeti napon dr. Prieszol Olga felszólalásában vázolta a Közalkalmazottak Szakszervezete tevékenységét, és beszélt a további feladatokról is.

Végül Szokolay Tamás, a Társadalombiztosítási Igazgatóság ellenőrzési osztályának vezetője a Szakszervezeti Munkáért kitüntetett jelvényt ezüst fokozatát, Kiss Lászlóné, a nyugellátási osztály elnöke és Mison Nándorné, a járulék- és nyilvántartási osztály elnöke a Szakszervezeti Munkáért oklevelet vette át. Heten lettek kiváló dolgozók, többen pedig dícséretben részesültek.

## Tanácsülés Mórahalmon

Mórahalom nagyközség tanácsa tegnap, pénteken délután Murányi György tanácselnök vezetésével ülésezett a művelődési házban. A testület megvitatta a nőpolitikai határozat végrehajtásáról, a végrehajtó bizottság munkájáról szóló beszámolót.

A nagyközségi tanács 1974-ben tartott ülésén foglalkozott utoljára a nőpolitikai határozattal. Akkor felhívta a helyi üzemek, intézmények figyelmét, hogy biztosítsák a határozat megvalósításának körülményeit. A tegnapi ülésen a testület megállapította, hogy valamennyi szerv kiemelten foglalkozott ezzel a kérdéssel.

A férfiak és nők keresete sok helyen azért nem egyforma, mert kisebb a szakképzett nők száma a férfiakénál. Ezenkívül a férfiak általában nehezebb fizikai munkát végeznek, és ezért a munkabéruk is magasabb. Azonos munkakör betöltésénél, azonban, mint például a pedagógusoknál, sikerült az egyenlőség elvét megvalósítani.

Több nő került vezető beosztásba. Például az AFESZ-nél 14 vezető munkakör közül kilencet nő lát el. A népfront, és a KISZ helyi bizottságán is több felelős beosztást nők töltenek be. A munkavégzés körülményei azonban még nagyon különbözőek. Nem egy helyen a szociális létesítme-

nyek hiányoznak. A legjobban az ellátottság — tehát van fürdő, mosdó, öltöző, ebédlő — a kereskedelemben és az ipari vállalatok kirendeltségeinél. A szakszervezeti tevékenység miatt azonban sok családnál alapvető változás még nem következett be a nők helyzetében, bár a villamosítás az otthoni teendőket megkönnyítette, de a nehéz mezőgazdasági munka még igénybe veszi a nők fizikumát, szervezetét.

Az ipari kereskedelmi szolgáltatás fejlődése könnyítette a háziasszonyok sorsán. Az AFESZ például bevezette az előfizetéses vacsorákat, reggeliket, de az érdektelenség miatt ez a vállalkozás kudarcba fulladt. Lényegesen, bár még mindig nem eléggé növelte a mirelit konzerv- és tejtermék választékát.

A gyermekintézmény-hálózat fejlődött, s ez mindenképpen lehetővé teszi, hogy a nők eljárjanak dolgozni. A 125 óvodai férőhelyre 150 kisgyereket vettek fel, bár minden jelentkező gyerek így sem kapott helyet. A bölcsőde zsúfoltabb az óvodánál, a jelentkezők 40 százalékát nem tudták felvenni. E gondokon úgy próbálnak segíteni, hogy a helyi vállalatok, mezőgazdasági üzemek társadalmi munkában segítik a bölcsődefelújítást, -bővítést, s a gyermekjátszóter építését.