

Háromszor annyian haltak meg, mint 2001 hasonló időszakában

Fekete évkezdet útjainkon

Csongrád megyében az elmúlt héten tizenegy baleset történt, hárman meghaltak, öten súlyos, hárman könnyű sérülést szenvedtek. Az év első két hónapjában harminchat könnyű, eggyel kevesebb súlyos, és tizenhárom halálos balesethez riasztották a mentőket és a rendőrséget. A közúti tragédiákban hatvanegyen könnyű, harmincnyolcan súlyos, tizenheten halálos sérülést szenvedtek.

A megye területén a tavalyi és a 2000. év hasonló időszakában a könnyű és a súlyos balesetek száma hasonló volt, azonban 2001. első két hónapjában az idei tizenhéttel szemben „csak” hárman vesztették életüket, egy évvel korábban pedig kilencen.

Szakértők egyelőre nem tudják megmagyarázni, hogy Csongrád megyében miért emelkedett ennyire drasztikusan a halálos balesetek száma, pontosabban az eddig feldolgozott adatok valamennyi tragédiánál a figyelmetlenséget állapították meg fő okként.

– Pontos adatokkal még nem tudok szolgálni, de az ország többi megyéjében sem rózsás a helyzet. Másutt is több tragédia történt, mint a tavalyi év hasonló időszakában, de Csongrád megye baleseti statisztikája meghaladja az országos átlagot – tájékoztatta lapunkat Oberling József, az Országos Rendőr-főkapitányság baleset-megelőzési osztályának vezetője.

Az orvosepidemiológus szerint nem állítható, hogy csak a frontok miatt emelkedik a balesetek száma, de úgy véli, az biztos, hogy az utóbbi időben jönnek-mennek fölöttünk a frontok, amiknek pedig szerepe lehet a balesetek minőségé változásaiban. – Hideg és meleg légáramlatok váltogatják egymást, ami még azoknak is okozhat kellemetlenséget, akik nem érzékenyek rá – mondta Bárt-



Nemrég történt halálos baleset a szőregi úton.

Fotó: Karnok Csaba

HALÁLOS GÁZOLÁS

Gyalogost gázoltak csütörtökön az esti órákban Makó külterületén. A baleset Makó-Rákos és Tótkomlós között történt. Az úton egy Toyota kisteherautó haladt Tótkomlós irányába. A sofőr saját sávjában észrevett egy vele egy irányban gyalogosan közlekedő sötét ruhás alakot, azonnal fékezett, ám az ütközést nem tudta megakadályozni. Az elgázolt 54 éves tótkomlói férfi olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy a helyszínen életét veszítette. A baleset körülményeit szakértők vizsgálják.

fai Erzsébet orvos meteorológus.

Csongrád megyéhez hasonlóan Bács-Kiskun megyén – az E75-ös

nemzetközi úton – is áthalad a tranzitforgalom, ám a szomszédos megyében mégsem emelkedett a súlyos balesetek száma.

– Igaz, hogy az utóbbi két hétben három halálos baleset történt, de ebből nem lehet messzemenő következtetéseket levonni – nyilatkozta lapunknak Ferencki László, a Bács-Kiskun Megyei Rendőr-főkapitányság sajtóreferense. Ferencki hangsúlyozta, hogy Bács-Kiskunban a balesetek száma évről évre csökkenő tendenciát mutat.

Az elmúlt harminc év adatai szerint Csongrád megyében 2000-ben volt a legkevesebb baleset, 2001-ben pedig a legalacsonyabb a halálos balesetek száma. Ezek az adatok azért figyelemre méltóak, mert 1971 óta a megyében regisztrált gépjárművek száma megháromszorozódott, a két határátelőkölőhelyen, Nagylakon és Rőszkén a bevásárló és átutazó turisták nyolcszorosára emelkedett, miközben az úthálózat számottevően nem javult. Ráadásul az átmenő forgalom, elterelő utak hiányában a megveszélhelyen áthaladó forgalmat növeli. Szegeden van olyan útkereszteződés, amelyen egy év alatt tízmillió jármű haladt át.

ARANY T. JÁNOS-OLÁH ZOLTÁN

Személyi sérüléssel járó balesetek száma						
	Balesetek száma			Sérülések száma		
	könnyű	súlyos	halálos	könnyű	súlyos	halálos
2000. január 1-jétől 2000. március 1-jéig	38	39	9	59	43	9
2001. január 1-jétől 2001. március 1-jéig	36	36	3	61	39	3
2002. január 1-jétől 2002. március 1-jéig	36	35	13	61	38	17

Phare-miniszter: ki kell használnunk a brüsszeli keretet

Elkerülő utak, átkelők és az EU

A polgári kormány igyekszik jól kihasználni az uniós előcsatlakozási alapok révén elérhető támogatásokat, melyek révén fontos beruházásokat valósíthat meg az ország – mondta Boros Imre Kiszomboron. Az uniós kapcsolatokért felelős miniszter a kiszombori határátelőkölőhöz vezet, Phare-támogatással épülő út munkálatait tekintette meg. Ezt megelőzően a szegedi önkormányzat szakmai napján tartott előadást, késő délután pedig az ugyancsak uniós pályázati pénzből megújuló makói Korona Szállóban járt, majd a makói Hagymaházban tartott előadást Mit várhatunk az Európai Uniótól? címmel.

Az uniós előcsatlakozási alapokból elérhető társfinanszírozás és a hazai költségvetési források felhasználásával hazánk 2005-ig nagyjából hétszázötvenmilliárd forint értékű beruházást valósíthat meg – mondta Boros Imre az egyik ilyen beruházás, a kiszombori építkezés helyszínén. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a jelenlegi hatvanötmilliárdos kifizetés rövid idő alatt tizenhatmilliárd forintra kell



Boros Imre (balról) abban bíz, hogy az uniós beruházások másutt is olyan sikeresek lesznek, mint Kiszomboron. Fotó: Miskolczi Róbert

emelni. Ennek koordinálása nagy feladat, de óriási lehetőség is. A tárca nélküli miniszter hangsúlyozta: ezt a keretet a megszabott határidőn belül ki kell használnunk, mert ettől függ, hogy a tagország első éveiben Magyarország milyen arányban részesülhet a megnyíló uniós alapokból. Az előcsatlakozási támogatások segítségével

– többek között – határátelőkölőhelyek, elkerülő utak, szennyvíztisztítók, kommunális hulladékkezelők épültek és épülnek szerte az országban.

A kiszombori, összesen másfél milliárdos útépitési munka jó ütemben halad – tájékoztatta a minisztert a Csongrád Megyei Közútkezelő Kht. főmérnöke, Rígó

Mihály. Mint elhangzott, márciusra várható, hogy a 43-as főútvonalat az új határátelőkölő összekötő hat kilométeres szakasz elkészül. A beruházással jól járnak a kiszomboriak, hiszen az itt áthaladó autók elkerülnek a falut, ennek köszönhetően tovább nőhet az állomás átmenő forgalma. Wentzel Ágoston vámparancsnok már az új, nagyobb kapacitású végleges átkelő tervrajzait is megmutatta Boros Imrénak.

Martonosi György makói parlamenti képviselő az uniós támogatással megvalósítható jövőbeni tervek közül kiemelte a szegedi vasúti hidat, mely közvetlen kapcsolatot biztosíthat a térség számára a fővárossal. Ezt az elképzelést valószínűleg támogatni fogják Brüsszelben, hiszen az EU a közúti közlekedéssel szemben eddig is szívesebben támogatta a vasút fejlesztését. Jelenleg a tervek előkészítése folyik. Ezen kívül például a Magyarországon melletti, Romániával összeköttetést teremtő vasúti híd újjáépítése számíthat uniós forrásokra.

SZABÓ IMRE



Ember az úton

SULYOK ERZSÉBET

Figyelmetlenség. A szakértők ezzel magyarázzák a halálos végű közlekedési balesetek megugrását. Biztosan így van, hiszen sokan vezetnek, akik tudják magukról, hogy érzékenyek például az időjárás változásaira. Hideg- vagy melegfront idején kevésbé tudnak koncentrálni, késnek a reflexeik, fáj a fejük, és a többi.

Itt van aztán a péntek. Aki Szeged útjain jár, tudja, mennyire veszélyes ez a nap. Több a jármű, mint máskor, több a gyalogos, a kerékpáros, és mindenki siet. Szeretne minél előbb hazaérni. Csak-hogy előbb be kell vásárolni a hét végére, elintézni a hét közben elmaradt ügyeket, összeszedni a családtagokat, miegyéb.

Vannak továbbá a közlekedési adottságok, vagy mondjuk inkább úgy: kényszerek, a városban és a környéken. Szegeden például örövendetesen sok helyen építkeznek, csatornarendszert, házakat, mikor mit. Nem annyira örövendetes, hogy szinte minden építési helyszín közelében valóságos közlekedési káosz, azaz veszélyhelyzet alakul ki. Nagy baj, hogy az úthálózat fejlesztése enyhén szólva nem bírta követni a gépjárművek számának gyarapodását, más szóval az utak egyre „leterheltebbek”, továbbá egyre rosszabb minőségűek. Vannak kereszteződések Szegeden, ahol ember legyen a volánnál, aki bírja vezetési praxissal meg türelemmel az áthaladás-kanyarodás viszontagságait. Vannak aztán parkolóhelyek, de ennyi autónak túl kevés. Léteznek kerékpárutak, de alig lehet ezeket rendeltetésszerűen használni. Hol gyalogosok, hol autósok haladnak rajtuk, a szerencsétlen kerékpárosok meg csak kapkodják a fejüket.

És itt visszaérkeztünk a közlekedés mégiscsak legfontosabb „tényezőjéhez”, magához a közlekedő emberhez. Alighanem ez pont olyan, mint amilyen az élet összes többi szituációjában. Túl gyakran türelmetlen, bizalmatlan, erőszakos, szűk látókörű. Percember. Itt és most és minden neki kell – miért pont az úton adna előnyt másoknak? Miért pont ott lenne megértő, segítőkész? Itt a legutóbbi példa: Kossuth Lajos sugárút, péntek, minden lámpa előtt háromszor annyit kell várni, mint máskor, valakinek pedig annyira sietős, szinte szemmel se lehet követni a sávok közötti cikázását, következképpen folyton vészfékezésekre készíti a végeldűhatatlan sorokat. Időben észlelem, hogy gyalogos integet a jobb oldalon parkoló autók mellől, át akar menni a túloldalra, pedig sehol zebra. Fék. Megismerem a neves orvosprofesszort, hálásan bólint felem, de a szemével már a másik sávot kémleli – vajon ott is átengedik? Biztosan sürgős műtétet várják, vagy ilyesmi, gondolom én, de az örült dudálásba feledkezett illető mögöttem egészen biztosan mást gondolt.

Csak remélem, hogy sohasem találkozunk, így hárman, mondjuk a klinikán...

Fiúból férfit varázssolt a szegedi sebész

Folytatás az 1. oldalról

Ő már sok szájrüregi daganatban szenvedő beteg archelyreállító operációját végezte, s nagy gyakorlata van a mikroszkópos sebészeten. A háti részről kioperált bolydarabot hengerré formáltuk – folytatta Pajor professzor –, s az ér- és idegcsatlakozásokkal együtt a fogadó helyre varrtuk. A néhány mondatban összefoglalható beavatkozás kilencórás volt, reggel nyolc órától délután öt óráig tartott, amikor is elkezdtek a másik fiú nemi szervének kiegyenesítését, s az új húgyvezeték kialakítását.

– A több lépésben zajlott, bonyolult műtét során három részre bontottuk a nemi szervet – folytatta a professzor. – Ekkor derült ki, hogy a másik fiú nemi szervének görbességét az úgynevezett barlangos testek hegesedése okozza. Ezeket feloldottuk, ezzel a nemi szerv kiegyenesíthetővé vált, s a húgycső is a helyére került.

A két fiú operációsorozata még nem fejeződött be, hiszen amint azt Pajor László elmondta: mindkét

fiatalemberről szükség van még „kisebb” korrekciókra. A nemi szerv pótlására szorult fiú kialakított péniszre még csupán egy bőrhenger, ami nem hasonlít a férfi nemi szervre. Ezt kell úgy „kiszobrászkodni” hogy a valódihoz hasonló legyen. A testvérpár másik tagjánál a nemi szerv hátsó oldalán a bőrhány pótlása van még hátra.

S hogy e műtét után a 18 évig nemi szerv nélkül, ám saját férfinormonokkal élő kamasz fiú szexuális aktusra és nemzésre képes-e, Pajor professzor így felelt: a nemzőképességet ezzel az operációval sem tudjuk biztosítani, mert a fiúnak nincs belső nemi szerve. Szexuális életet élhet, hiszen a kialakított bőrhengerbe hamarosan beültethető egy péniszprotézis, amivel a szerv merevedésre alkalmassá tehető. A dunántúli számi ikek, akik életük nagy részét kórházról kórházra vándorolva töltötték, hummorral viselték a megpróbáltatásokat. Egy hónapot voltak a szegedi kórházban, ahová még visszatérnek a korrekciós műtétekre.

KALOSAI KATALIN

Ruhagyár: nyolc nap

Eredménytelen volt a felszámolás alatt álló Szegedi Ruhagyár Rt. február 28-i határidővel meghirdetett újabb pályázata. Az értékesítésre ezúttal a hitelezői választmány hívott meg érdeklődő befektetőket, mégsem hirdettek nyertest. Lapunk korábbi információi szerint ez a február végi dátum lett volna az utolsó, most mégis azt a tájékoztatást kaptuk, további nyolc munkanappal elhalasztják a gyárral kapcsolatos sorsdöntő lépéseket. Még egy lehetőséget kaptak a befektetők is

– tudta meg lapunk nem hivatalos forrásból. A legutolsó, meghívásos pályázatra csak egy érdeklődő adott be ajánlatot. Szóba került egy, a konzervgyárhoz hasonló megoldás is: lapunk információi szerint a szegedi önkormányzat olyan együttműködést, konzorciumot hozna létre gazdasági szervezetek közreműködésével, amely akár készpénz nélkül, ám a további működtetés céljával kerülne birtokba belőle.

F. K.