

Élet és halál közt a 25 éves román férfi

Az intenzíven ápolják a sérülteket

Válságos állapotban van a makói buszbaleset legsúlyosabb sérültje, a másik két, súlyos, életveszélyes sérülést szenvedett férfi állapota stabil, az intenzív osztályon kezelik őket.

MUNKATÁRSUNKTÓL

Továbbra is kritikus állapotban van a makói buszbaleset legsúlyosabb sérültje, akit a csütörtök hajnali tömegszerencsétlenség után szállítottak a szegedi traumatológiai klinikára.

Mint Császár József klinikai adjunktustól, ügyeletvezetőtől péntek késő délután megtudtuk: a 25 éves román férfit – akinek bal karját roncsolt sérülései miatt amputálni kellett, és nyílt agy- és arckoponya-sérülése miatt idegsebészeti műtétet hajtottak végre rajta – az intenzív osztályon ápolják. Vér- és agygyógyászati kezelik, és géppel lélegeztetik. Bár kevés esélye van a felgyógyulásra, az orvosok továbbra is mindent megtesznek érte.

A másik két, szegedi klinikára szállított sérült – egy román és egy bolgár férfi – állapota továbbra is stabil, tudatuk tiszta, az intenzív osztályt azonban egyelőre még nem hagyhatják el.

Mint lapunkban tegnap megírtuk, a csütörtök hajnali balesetben heten haltak meg, tizenhatan pedig megsérültek. A tizenhárom könnyebb sérült már tegnapelőtt elhagyhatta a makói kórházat.

SEGÍT A KONZUL

Maria Pop, szegedi román konzul tegnap meglátogatta a baleset román sérültjeit, egyikükkel beszélt is. A konzul azt mondta: a sérültek jó ellátást kapnak. A szerencsétlenség áldozatainak családtagjait értesítették, és felajánlották nekik segítségüket, ha Szegedre jönnének látogatni. A konzul szerint még tart az adatok hivatalos ellenőrzése, ezért továbbra sem tudja megerősíteni vagy cáfolni, hogy az egyik áldozat a román államfő rokona volt-e.

Útépítő mérnökök az M43-asról és az M5-ösről

A megyeszékhely rossz helyen fekszik



A makói városháza előtt májusban a 43-as megnövekedett forgalma miatt tüntettek

Fotó: Szabó Imre

Ha Szeged Budapest és Bécs között helyezkedne el, vagy útba esne az Adria felé menet, nem lenne probléma az autópályákkal. Így viszont minden fejlesztés kétséves ér a térségbe, annak is örülni kell, hogy az M5-ös a határig megépült – válaszolta egy útépitő mérnök-szakértő arra a felvetésre, hogy talán mégsem kellett volna a sztrádat elvezetni a határig, hanem a pénzből az M43-asnak kellett volna nekiugrani. Abból kiindulva, hogy a 43-as útnak nagyobb a forgalma. Szakértőnk nevét nem írhatjuk le, mint ahogy társaiét sem: még a nyugdíjasok is alkalmazásban állnak különböző társaságoknál, elvisekíték munkájukat, ha véleményét nyilvánítanának. (A Magyar Közút Közhasznú Társaság illetékeseit lapzártáig nem sikerült elérnünk.)

A megkérdezettek szerint minden útépités politikai döntés kérdése. Ha a politika nagyon akarta volna, akkor az M43-ast kiharcolják – még Románia uniós csatlakozása előtt, és akkor nem halnának meg a szegedi nagykorúton élők, valamint a régi 43-as úton közlekedő vétlen autósok – mondták. Az útépitő mérnökök mellesleg útpártiak, vagyis azt mondják: minden útra, sztrádára szükség van, egyik sem élvez elsőbbséget. Az M5-ös befejező szakaszának megépítése is létkérdés volt

Nem azért, hogy Szegedet Röszkével összekössék, hanem azért, hogy Európával és Törökországgal legyen meg a kapcsolat. Abszurdum, hogy egy nemzetközi sztráda darabokra legyen szabdalva. Amúgy meg számolni is tudni kell: 30 milliárd forintba került az M5-ös Szeged és Röske közötti szakasza, ebből a pénzből legfeljebb a Tiszáig jutott volna el az M43-as. Szakértőnk elmondta: több évtizedes tervek állnak a fiókokban, hogyan kerülhetnék el a településeket – köztük Makót – a kamionok. A kétsávos 430-as utat kis pénzből már rég meg lehetett volna építeni egy Tisza-híddal együtt.

F. K.

M43-AS TERVEK

Mint már megírtuk, idén elkezdődhet az M43-as sztráda első szakaszának kivitelezése, ez a néhány kilométeres szakasz az M5-öst és a 47-es utat köti össze négy-sávos autópályaként. Hasonlóképpen négy-sávosként építik meg a második ütemben a 47-est Maroslelével összekötő sztrádadarabot, valamint a Tisza-hídat. Marosleléltől a határig kétsávos gyorsforgalmi út vezet majd, de a harmadik szakaszban csak a makói elkerülő útig jutnak el 2010-ig. Legvégül Makó és Nagylak között készül el az autópálya, előreláthatóan 2011-ben.

Balesetek, tüntetések, ígéretek

Életveszély a 43-as főúton



Roncsok a csütörtök hajnali baleset helyszínén

Fotók: Segesvári Csaba

Megháromszorozódott a kamionforgalom az 43-as főúton január elseje, Románia uniós csatlakozása óta. Érzik ezt a Makó térségében élők, akik követelik: mielőbb építsék meg az M43-as elkerülő utat. A szörnyű makói tömegbaleset kapcsán megnéztük, mit írtunk az idén az 43-as főútról.

Március közepén a 43-as főúton egy Makóról Kiszomborra tartó Audiba belerohant a mögötte haladó személyautó és áttolta a szemközti sávba, ahol egy kamionnal ütközött. Az Audit vezető férfi súlyos sérüléseket szenvedett, a mellette ülő 17 éves utas a kórházba szállítást követően meghalt.

Öt kilométer kilenc perc alatt

Életveszélyessé vált Makó forgalma, kilenc perc a táblától tábláig mért alig öt kilométer – számoltunk be róla áprilisban, miután kocsiárvá lemértük, meddig tart az út. De azt is megírtuk, hogy nem játszhat egyedül az utcán a legtöbb apátfalvi kisgyermek – immár válságos életveszélyt jelent ugyanis a 43-as főút, ahol márciusban 70 ezer kamion zúgott át, többségük 80-90 kilométeres sebességgel. Csicsely Gábor, a Nemzeti Infrastruktúrafejlesztési Zrt. projektvezetője ugyanekkor arról tájékoztatta lapunkat, hogy a jövő év tavasza előtt biztosan nem indul el az M43-as gyorsforgalmi út építése, mert új terveket kellett készíte-

AZ M43-AST SÜRGETIK

Az M43-as autópálya megépítését sürgette tegnap a Fidelitas szegedi szervezete. – Szomorú, hogy egy tragikus tömegszerencsétlenségnek kellett történnie ahhoz, hogy a megye legégetőbb problémája, a 43-as főút nyilvánosságát kapjon – mondta Tóth József, városi elnök. A Fidesz szegedi szervezete közleményt juttatott el szerkesztőségünkbe. Gyimesi László szegedi elnök ebben részvétét fejezi ki a makói busztragédia áldozatainak családtagjai felé, felajánlja a szegedi Fidesz együttműködését „minden felelős személy – így Botka László polgármester úr – irányában annak érdekében, hogy az M43-as autópálya kivitelezése haladéktalanul a tényleges építés fázisába kerüljön”.

ni. Nem kétszer egy-, hanem kétszer kétsávos lesz az M43-as Tisza-hídig tartó szakasza.

Fuldokló makói belváros

A május ismét tragédiával indult: másodikán meghalt egy férfi, amikor két személyautó ütközött Deszk és Klárafalva között. Ugyanekkor a nagylaki határátkelő felé tartó kamionról leesett egy teherautó-akkumulátor, ami koccanásos balesetekhez vezetett. A balesetveszélyen kívül más problémákkal is jár a sok autó: a napi két-három ezer, Makón áthaladó, nagy teljesítményű jármű füstje a belvárosba ömlik, és az út mellett lakók szenvednek a szmogtól. A főút mellett mindenütt átható benzín- és olajfüstszag terjed, a növények levelén bűzös por telepszik meg – a belváros fuldoklik.

Különleges módon tüntetett ez ellen a makói városháza előtt májusban néhány makói fideszes képviselő: elől-hátul egy-egy papírlapot tűzött magára egy-egy nagybettel, és ha felsorakoztak egymás mellett, szemből a Ki a

kamionokkal, hátulról pedig az Elkerülő utat! követelést lehetett kiolvasni a betűkből. Az MDF forgalomszámlálásba kezdett. Míg 2006 utolsó napjaiban naponta 850-900, addig január elseje, Románia uniós csatlakozása óta átlagosan 2700-2800 kamion és teherautó-szerelvény dübörög át Makón és a 43-as főút mentén fekvő településeken.

Bár Medgyessy Péter idejében még 2007-re ígérték az M43-ast, a múlt esztendő folyamán egyre tolongott az átadás dátuma. A közlekedési tárca államtitkára május végén a miniszter nevében ígéretet tett a parlamentben: még az idén megkezdődnek az M43-as kivitelezési munkálatai. A bejelentéssel egy időben felborult egy kamion Szőreg és Deszk között. A sofőr valószínűleg elaludt. Szerencsére senki sem sérült meg.

Kettészelt falvak

A kamionok azzal, hogy két ájárhatatlan félre osztják a településeket, megbénítják a falvak életét a megyében a 43-as mentén.

A polgármesterek úgy döntöttek, nyomógombos jelzőlámpákat kérnek: öt faluban összesen tizenkét darabot, ráadásul Apátfalvához egy terelőszigetből álló településkaput is. (Később bejelentették: a kettészelt falvak egy 500 milliós központi alapból pályázhatnak a nyomógombos jelzőlámpákra, melyek ára darabonként ára 5-10 millió forint.) Lassíthatná a forgalmat a kamionok szigorú ellenőrzése is, ám – mint megírtuk – a Makói Rendőrkapitányságon csak két ember jogosult a kamionok menetirő berendezését vizsgálni. Június elején Apátfalván demonstráltak mintegy harmincan. A tüntetők követelték, hogy ne szakaszokban, hanem egy ütemben épüljön meg az M43-as a határig.

Jelenleg egyetlen traffipax dolgozik Makó térségében, ám ennek működtetése is lekötötte négy-öt rendőr munkáját. Könnyebbé tette, ha automataműszereket állítanak fel, ezért két ilyen berendezésre is pályázik a város. Apátfalván sebességmérő táblát szereltek fel, amely figyelmeztet a lakott területen kötelező ötven kilométeres sebességre, nagyméretű digitális kijelzője pedig kiírja a közeledő autók sebességét, sőt, ha ez meghaladja a megengedett limitet, az s zöveges üzenet is megjelenik alatta pirosan világító betűkkel: Lassíts!

A tapasztalatok szerint a forgalom tényleg lassult.

SZABÓ IMRE

A TÚLÉLŐK HAZAMENTEK

A csütörtöki makói buszbaleset könnyebb sérültjei, illetve a sértetlenül maradt utasok már a tragédia napján hazautaztak Romániába. Molnár László, a makói Pulitzer-kollégium igazgatója lapunknak elmondta, hogy csütörtökön felkészültek 25-30 ember fogadására. Nem csupán szobákkal, de meleg ebéddel is várták a balesetet szenvedett románokat, ám végül senki sem jelentkezett náluk, kivétel nélkül mindenki hazautazott. Ellátást azért persze kaptak napközben: már a baleset helyszínére odavitt a makói polgári védelem százötven liter ásványvizet és kétszáz szendvicset. A balesetben elhunytakat várhatóan a jövő héten szállítják haza.



Megdőbönt emberek a sínre zuhant busz mellett