

A szervezett budapesti közúti balesetelhárítás 20 éves tevékenységének eredményei

Március 26-án jelentős szakmai ünnepség színhelye volt az Erkel Színház. Benkei András belügyminiszter részvételével ünnepelte 20 éves fennállását a Fővárosi Közúti Balesetelhárítási Tanács, közismert nevén az FKBT.

Az ünnepség elnökségében helyet foglalt még dr. Vörös Balogh István főkapitány-helyettes, az FKBT társelnöke, Nagy Rudolf, a Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatóságának vezetője, Ill Lajos, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének képviselője, a fővárosi különböző társadalmi szervek megbízottai, a közlekedési vállalatok vezetői. Ugyancsak az elnökségben kaptak megtisztelő helyet azok a gépkocsivezetők is, akik sok százezer kilométert teljesítettek baleset nélkül.



Az elnökség

A balesetmentes közlekedés budapesti élgárdájának egy részét — gépkocsivezetőket és a mozgalmat szervezőit — már III. 23-án a Központi Városháza klubtermében tartott ünnepségen ezüst és bronzplakettekkel, az ezekkel járó kitüntető oklevelekkel, 500—800,— Ft vásárlási utalványokkal tüntették ki, honorálva a két évtizedes áldozatos munkát.

Az Erkel Színházban — jól rendezett szórakoztató műsorral egybekötve — a legmagasabb szintű kitüntetés, az aranyplakettek átadására, továbbá az FKBT „Vezess Baleset Nélkül” mozgalmában a legjobb eredményeket elérő vállalatok részére ezüstserleg és díszoklevél kitüntetések átadására került sor.

Paisch Nándor, a VOLÁN 1. sz. Vállalat igazgatója két ízben is a belügyminiszter elvtárs elé járult; egyszer mikor a balesetmentes közlekedés élenjáró harcosaként átvette az aranyplakett kitüntetést és díszoklevelet, másodszor, amikor a VOLÁN 1. sz. Vállalatnak járó ezüstserleg és oklevél kitüntetést kapta meg.

A VOLÁN-Vállalatok részéről az aranyplakett kitüntetésben az alábbiak részesültek:

Paisch Nándor igazgató, VOLÁN 1. sz. Vállalat vezetője,

Molnár József igazgató, a VOLÁN 22. sz. Vállalat vezetője,

Pintér György gkvezető, a VOLÁN 1. sz. Vállalat 5. sz. Üzemegységből 1 millió,

Sollich Gyula gkvezető, a VOLÁN 1. sz. Vállalat 5. sz. Üzemegységből 1 millió,

Drenda János gkvezető, a VOLÁN 22. sz. Vállalat 1. sz. Üzemegységből 750 ezer,

Orbán Balázs gkvezető, a VOLÁN 20. sz. Vállalat 3. sz. Üzemegységből 1 millió

kilométer balesetnélküli teljesítésért.

Az ünnepi szónokok — köztük dr. Vörös Balogh István főkapitány-helyettes — kiemelték, hogy a közúti forgalom biztonságaért, a közúti közlekedésben résztvevők életének, testi épségének védelméért folyó társadalmi megmozdulás egybeesik fővárosunk századik évfordulójának megünneplésével. Budapest 100 éves és a felszabadulás óta elért fejlődésének a közlekedés hatalmas növekedése az egyik legfőbb jellemzője, s ezért a balesetek megelőzése csak a társadalmi erők széles körű egybekapcsolásával, a mozgalmában résztvevő vállalatok, társadalmi szervek harmonikus együttműködésével valósítható meg.



Paisch Nándor, a VOLÁN 1. sz. Vállalat igazgatója átveszi a kitüntetést Benkei András belügyminisztertől

1945. után, amikor több peremkerületet kapcsoltak Budapesthez, területileg 2,5-szeresére, 526 négyzetkilométerre nőtt a főváros területe. A közúti balesetveszélyeket még az a ténykörülmény is növelte, hogy Budapest összforgalmának 85%-a, mintegy 400 km hosszú főútvonal-hálózaton bonyolódott le és a fejlett motorizáció korszakában napról-napra szaporodnak a járművek, s ezekkel, valamint az urbanizációs jelenségekkel együtt növekszik a forgalom sűrűsége és a balesetveszélyek sokasága.

Napjainkban már a mellékutcákban is sűrű forgalom zajlik le, hiszen a járműállomány 1972-ben közel 12%-kal emelkedett és Budapest 2 millió lakosa, a város környékének mintegy fél-millió „ingázója”, a közhasználatú közlekedési eszközökön történő napi 4,2 millió utazás még fokozottabban szaporítja a baleseti veszélyforrásokat, annak ellenére, hogy a METRÓ elkészülte, alul-és felüljárók építése, közlekedési góccok célszerű forgalmi kiépítései, a közlekedésrendszet és forgalomirányítás megfelelő megoldásai fémjelzik a tervezési és szervezési munka eredményességét.



Dr. Vörös Balogh István főkapitány-helyettes ünnepi beszédét mondja

A helyes közlekedéspolitikai és az ezt kísérő kielégítő forgalomszervezés együtt sem oldhatják meg a balesetmegelőzés valamennyi feladatát az erre irányuló társadalmi összefogás nélkül.

A balesetek elleni védekezés mozgalmá, a társadalmi összefogásra való ösztönzés már az ötvenes évek után fokról fokra épült és sok tekintetben megelőzte a közlekedésépítés ma látható alkotásait.

1953. januárjában 13 budapesti szállítási vállalat tömörült a Budapesti Rendőrfőkapitányság Közlekedésrendészeti Osztályának felhívására a „Vezess Baleset Nélkül” mozgalomba. Az időben főként a hivatásos gépkocsivezetők alkották a mozgalom pillérét. 1954-ben már 17, 1955-ben 29 budapesti közlekedési vállalat gépkocsivezetői vállaltak részt a KRESZ fokozottabb megtartására, s arra, hogy vezetéstechnikai tudásukat, a

legjobb szakmai fogásokat munkatársaiknak átadják. 1957-ben 30 versenyző vállalat gépkocsivezetői már közel évi 310 millió km-t teljesítettek 460 ezer megtett kilométerre jutó 1 sajtóhibás balesettel. 1958-ban a kilométer-teljesítmény növekedése mellett 569 ezer megtett kilométerre jutott egy sajtóhibás baleset.

1960-ban a főváros közlekedésének életében rendkívül fontos eseményt jelentett az FKBT megalkakulása, mely magasabb szintű szervezeti fokon — a szerzett tapasztalatok felhasználásával — folytathatta a BRFK megkezdett munkáját.

Az FKBT hazánk kétmillió világvárosának olyan szervezete lett, melynek irányításában a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének képviselőin kívül ott találjuk az irányító rendőrségi szervek képviselőit, a tanácsok, a Hazafias Népfront és egyéb társadalmi szervek szakértőit, tudományos kutatókat és a gépjárművezető-képzés szakembereit.

Az FKBT bizottságai és albizottságai munkájukhoz használják a televízió, a rádió, a sajtó, a film, általában a publikáció minden formáját.

A KRESZ megtartására, a veszélyek elkerülésére vonatkozó nevelőmunkájuk már az óvodákra is kiterjed. Úttörők ezreit segítik a szabályos közlekedésre nevelni.

Az FKBT üzemi megafonokon át szól a dolgozókhoz, de az írásos, a film és egyéb propaganda-munkájával átfogja a főváros egész felnőtt lakosságát és támaszkodik a főváros minden lakosának segítő munkájára.

A VOLÁN-Tröszt és minden VOLÁN Vállalat messzemenően támogatja az FKBT munkáját, nemcsak azzal, hogy a budapesti vállalatok részt vesznek az intézmény munkájában, hanem azzal is, hogy több százezer forint nagyságrendű összeggel hozzájárulnak az FKBT évi 5 millió költségvetésének fedezéséhez.

Az FKBT legtöbb bizottságában és albizottságában részt vesznek a VOLÁN Vállalatok dolgozói. Pés Ferenc, a VOLÁN 1. sz. Vállalat igazgatóhelyettese a „Vezess Baleset Nélkül” albizottság vezetője. Ott látjuk Munkácsy Jánost, a VOLÁN 1. sz. Vállalat munkavédelmi osztályának vezetőjét és még sokan másokat.

A vidéki vállalatok a VOLÁN-Tröszt forgalombiztonsági osztályának rendelkezésére kötelesek a Budapestre irányuló fuvarok végzésére a legmegfelelőbb, nagyobb gyakorlatú és a fővárosi forgalom balesetveszélyeire kellően kioktatott gépkocsivezetőket küldeni. A VOLÁN-Tröszt intézkedésére fizikailag, szellemileg és gyakoroltság szempontjából alkalmas dolgozók küldhetők a veszélyes budapesti forgalomba.

A Tröszt ilyen irányú baleset-megelőző tevékenységének jogosságát a Budapesten történt személysérüléses balesetek 10 éves statisztikája is indokolja.

A Tröszt Forgalombiztonsági Osztálya és a VOLÁN vállalatok jó munkáját az előkelő helyezi sorrend is igazolja. Az FKBT baleset-elhárítási versenyében ma 78 közlekedési vállalat gépjárművezetői versenyeznek. A 78 vállalat vetélkedése a legkevesebb baleset eléréséért a teljesített kilomé-

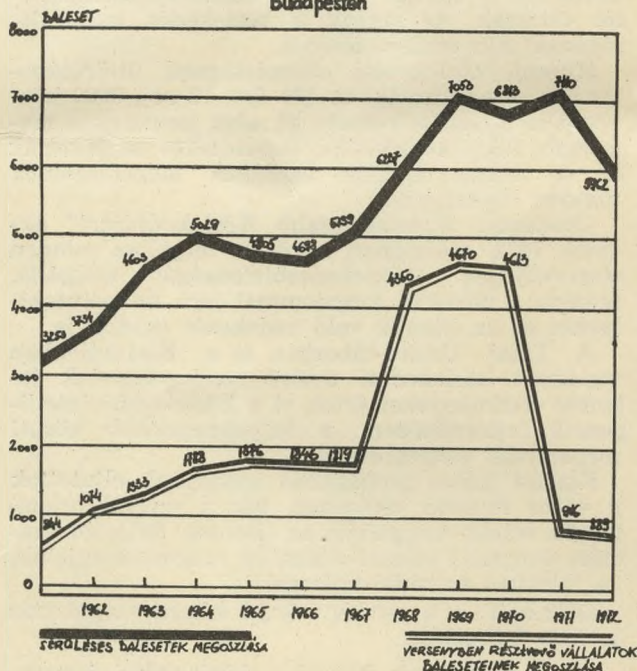
AUTÓKÖZLEKEDÉS

351. 81

1973 MAJ



**Személyi sérüléses balesetek alakulása az elmúlt tíz év alatt
Budapesten**



terek szerint alkotott csoportokban folyik. Az egy saját hibás balesetre jutó kilométer-teljesítmény bázishoz viszonyított különbsége adja meg a versenyző egység pontszámát.

A bázisidőszakhoz viszonyított romlás, vagy javulás, kifejezi a vállalatok baleset-megelőző tevékenységét is az elméleti és gyakorlati baleset-elhárítási oktatás, valamint a vállalati közúti ellenőrzés színvonalát is. A VOLÁN vállalatok igen előkelő helyet foglaltak el a verseny helyezési sorrendjében, hiszen 12 csoportból 5 csoportban győztek, messze megelőzve más fővárosi szállítási vállalatokat.

A II. versenyző csoport győztese — igen öröndetesen a VOLÁN 20-as sz. Vállalat Andor utcai telepe lett: 1971-ben 3691 km-re, 1972-ben 4378 km-re esett 1 saját hibás baleset.

Ugyanezen csoport második helyezettje ugyancsak a VOLÁN 20-as sz. Vállalat Szabolcs utcai telepe, ahol 1971-ben 5103 km-re, 1972-ben 5347 km-re jutott 1 saját hibás baleset.

A III. csoportban a VOLÁN-Turist győzött 853 ponttal 3801 saját hibás balesetre eső km-rel maga mögött hagyva az AUTÓTAXI üzemegységeit.

A IV. versenyző csoportban a VOLÁN 22-es sz. Vállalat bizonyult a legjobbnak, amennyiben 1971-ben 10 884 km-re, 1972-ben 28 155 km-re jutott 1 saját hibás baleset.

A kilométer-teljesítmény, a szállított súly, valamint a közlekedési tevékenység fontosságát figyelembe véve meg kell hajtani az elismerés zászlaját a X. versenyző csoportban szereplő VOLÁN 1. sz. Vállalat üzemegysége előtt. A Vállalat az év során több, mint 160 millió km-t teljesített, 5000 körüli gépkocsivezetői létszámmal és 26 millió tonna szállított súllyal.

Első helyezést a VOLÁN 1. sz. Vállalat 1. Üzemegysége érte el 983 ponttal
Második helyezést a VOLÁN 1. sz. Vállalat 9. Üzemegysége érte el 794 ponttal
Harmadik helyezést a VOLÁN 1. sz. Vállalat 11. Üzemegysége érte el 659 ponttal
Negyedik helyezést a VOLÁN 1. sz. Vállalat 6. Üzemegysége érte el 543 ponttal

A fenti üzemegységeknél 2200—4100 megtett kilométerekre jut 1 saját hibás baleset.

A XII. versenyző csoportban ugyancsak a VOLÁN 1. sz. Vállalat 12-es üzemegysége győzött 3381 ponttal 6568 km-re jutó 1 saját hibás balesettel.

Az FKBT versenyében elért szép eredmények egyben kifejezői annak a hatalmas anyagi és szellemi befektetésnek, melyeket a Tröszt és vállalatai gépkocsivezetőik képzésére, nevelésére fordítottak, de az eredmények mutatják azt is, hogy a VOLÁN gépkocsivezetői gárda a szocialista módon élő, gondolkodó és cselekvő emberfők sokaságává vált.

A belügyminiszter ünnepi beszédében kiemelte, hogy Budapest 1971-hez viszonyítva 16,2%-kal csökkentek a közúti balesetek. Ezt a szembetűnő javulást még jobban emeli a baleseti statisztikának az az adata, miszerint 1972-ben 1351 fővel, azaz 14,9%-kal kevesebben sérültek meg, mint az előző évben.

A halálos balesetek 289-ről 240-re csökkentek és mindez a budapesti járműpark 11,2%-os növekedése, jelentősebb külföldi és belföldi átmenő forgalom viszonyai mellett ment végbe.

Az értékes eredmények mellett hiba volna elhallgatni, hogy a legtöbb személysérüléssel járó balesetet, 3544-et személygépkocsi-vezetők,

1856-ot motorkerékpárosok

690-et teherautók,

622-öt autóbuszok,

482-öt villamosok vezetői

követtek el és 41 millió Ft. anyagi kár keletkezett a balesetek következményeként.

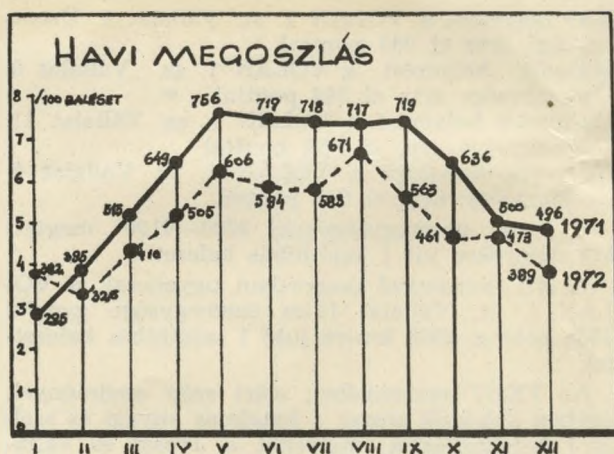
A gyalogosok által előidézett balesetek ugyan 1942-ről 1788-ra csökkentek, de a gyalogosok részéről is gyakori a KRESZ megsértése.

A legtöbb gyalogosbaleset még mindig az úteseten való szabálytalan közlekedés, álló jármű előtti figyelmen kívül hagyás és tilos jelzés figyelmen kívül hagyásából fordul elő.

1972-ben a gyalogosok 10 halálos, 52 súlyos sérüléssel járó balesetet okoztak, 84-en könnyebben sérültek meg.

494 volt a fővárosi gyermekbalesetek száma. Ezekből 12 halállal 137 súlyos, 362 könnyű sérüléssel végződött. A gyermekbalesetek annak elkerülhetetlen szükségét is támasztják, hogy nemcsak az iskolákban, de a családban is magasabb szintre kell emelni a gyermekek baleset-elhárítási nevelését.

A közúti balesetek gyakoriságának havi megoszlása egyértelműen mutatja a fokozottabb közlekedési figyelemkoncentráció alkalmazásának szükségességét.



A közúti baleset-elhárítás legszínvonalasabb megoldása tehát alapvetően azon múlik, hogy mindenki a maga területén külön is, de végsőfokon a társadalmi összefogás erejével a legtöbbet tegyen. Ehhez a társadalom minden tagjának érezni kell felelősségét magával, családjával és az egész társadalommal szemben.

Az FKBT propaganda- és nevelőmunkájában sosem szűnt meg hangoztatni a társadalom tagjainak felelősségét, amellett a fontos tevékenysége mellett, mellyel mindent elkövetett, hogy gyalogost és járművezetőt megtanítsa a szabályos közlekedésre és jó előre felkészítsen mindenkit a várható balesetveszélyekre.

Az 1972. évi nagy baleset-elhárítási munkát és a szép eredményeket bezáró ünnepek után felkértem Wágner Miklóst, az FKBT titkárát, hogy nyilatkozzon az „AUTÓKÖZLEKEDÉS” olvasóinak az FKBT 1973-as programjáról.

Ez évben — mondja Wágner elvtárs, — a Közlekedési Szakszervezet, a rendőrség, a tanácsok, a Hazafias Népfront, valamint a FKBT kibővített tudományos és mozgósító szerveivel tovább szélesítjük a főváros lakosságának bevonását a közúti baleset-elhárítás munkájába. Illetékes szervekhez terjesztjük a forgalom biztonságára irányuló közlekedésszépitészeti és forgalombiztonsági tanulmányainkat.

Kidolgoztuk a lakosság tájékoztatására, közlekedési nevelésre szolgáló propagandamunkát. Hivatásos és magángépkecszi-vezetők még hatékonyabb bevonása a balesetelhárítási munkába, terveink fontos pontját képezik.

1972-ben 3000 filmvetítéssel egybekötött előadás tartását végezték szervezeteink, 23 000 fő hallgató részvételével.

A „Budapesti Közlekedési Napok” nevű akciók KRESZ versenyein 35 000 gépkocsivezető indult. Ezek közül a középöntőbe 2000-en, a döntőbe 500-an jutottak. Nagy mozgósító akciók voltak ezek és nemcsak a járművezetők, de a gyalogosok figyelmét is a közlekedési veszélyek elkerülése felé terelték.

Udvarias közlekedési sorsjegyakciónk — me-

lyek h onban kerül sor — szintén a közúti baleset-elhárítást célozzák, de segítik a közlekedés kulturált-ságának színvonal-emelését is.

Ifjúsági közlekedési albizottságunk úttörőtáborokban és az iskolákban 180 órs, 13 raj, 3000 közlekedési úttörőjét nevelte ki, akik nemcsak a magasabb fokú közlekedési ismereteket sajátították el, de felhasználhatók balesetek megelőzésének minden diákszintjén.

„Budapest Biztonságosabb Közlekedéséért” akciónk 1972. májusában a közúti forgalom minden részvevőjének közlekedésbiztonságát szolgálta, feltárta a növekvő forgalommal járó balesetveszélyeket és az ellenük való védekezés módját is.

A Tatai Úttörő-táborban és a Kisstadionban rendezett közlekedési úttörő rendezvényeink jelentős eredményeket értek el a közlekedési intelligencia fejlesztésében, a fegyelmesebb közúti magatartás vonatkozásában.

Kiadott írásos propaganda anyagaink eljutottak a város minden rétegéhez, bár a szóbeli propaganda céljait szolgálták az üzemek dolgozói számára forgatott baleset-elhárítási magnószalagjaink, a televízió és rádió műsorai is.

1973-ban — a pozitív irányú közúti magatartás tovább fejlesztése,

— új módszerek kutatása, közlekedési ismeretek társadalmi méretű terjesztésére,

— újabb hatékony tevékenység a közúti forgalom biztonságának növelésére,

— a forgalom biztonságát szolgáló tudományos tevékenység fejlesztése, melyek a gyakorlati igényeket elégítik ki,

— szélesebb rétegeket közvetlenül érintő hatékony propagandaeszközök felhasználása áll főbb vonatkozásokban munkaprogramunk homlokterében.

Az FKBT továbbra is igényli — talán, ha lehet az eddiginél még jobban — a VOLÁN-dolgozók áldozatos, segítő munkáját, mivel a jelentkező forgalmi zsúfoltság, az egyre sűrűbbé váló közlekedés éppen a balesetek megelőzése érdekében mindannyiunktól több munkát, több lelkesedést, de több idő- és anyagi ráfordítást is követel.

Amikor az FKBT intézőbizottsága elmerését és köszönetét fejezi ki a VOLÁN vállalatok olyan igazgatóinak és más vezetőinek, akik nemcsak segítői, de elharcosai a közlekedésbiztonság fejlesztésének, várható, hogy példájukat mások is követik és a hivatásos gépkocsivezetők baleset-elhárítási elméleti és gyakorlati oktatását, társadalmi tudatuk emelését a már bevált módszerekkel fejlesztik. Az ilyen irányú baleset-megelőző tevékenység egyrészt biztosíték arra, hogy a balesetek, szomorú emberi tragédiák csökkenjenek, a közúti közlekedés minden abban résztvevő számára biztonságosabb legyen, másrészt, hogy a tudományos eredmények, a technika és közlekedésszervezés alkalmazásával tegyünk meg mindent a közúti baleseti veszélyforrások csökkentésére, az állampolgárok védelmére.