

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

Szerző:

Hely:

Fegyelmezett közlekedéssel a gépjárműpark növekedése mellett is csökkenti lehet a balesetek számát

Budapesten kevesebb, vidéken több közlekedési baleset volt tavaly

1960. 7. 5.

Dezsi György

(Hely)

Közp. nyomt. XX. cs. 23. sz.

anda, Gerlóczy-u. 2. — 14806/61

Az elmúlt év közlekedési baleseti statisztikája több figyelemre méltó jelenségre hívja fel a figyelmet. A gépjárműállomány Budapestén egy év alatt 47 százalékkal növekedett. Országos viszonylatban a balesetek száma mintegy 23 százalékos emelkedést mutat.

Budapesten a legtöbb közlekedési baleset az elsőbbségi jog meg nem adásából származik.

Vagyis abból, hogy a magassabbrendű útvonalnál a vezető nem áll meg a kereszteződésnél, egyenrangú útvonalak találkozásánál pedig az előírt 15 kilométeres sebességnél gyorsabban halad, s nem adja meg a jobbról érkező járműnek az elsőbbséget. A fővárosban a balesetek 26,4 százaléka emiatt történt. Sok-

szor előfordult az is, hogy nem tartják be az előírt féktávolságot, s a hirtelen megállásnál a kocsis beleszalad, belecúszik az előtte levő járműbe.

A statisztika rámutat arra is, hogy

a magán-személygépkocsik által okozott balesetek száma országosan emelkedik.

Teherautók vidéken több, Budapestén kevesebb balesetet okoztak, mint egy évvel korábban. Az autóbusz-, a villamos- és a trolibusz közlekedésben kevesebb a baleset. A fővárosban — a járműpark emelkedése ellenére — az autóbuszoknál huszonegygyel, a villamosoknál 136-tal, a trolibuszoknál pedig héttel kevesebb baleset volt. A járművek közül a legrosszabb a statisztikai átlag a motorkerékpároknál. Csaknem 40 százalékkal több balesetet okoztak a szabálytalanul közlekedő motorkerékpárosok, mint a megelőző évben.

Budapesten csökkent, vidéken emelkedett a kerékpár-balesetek száma is.

A gyalogosok hibájára visszavezethető balesetek száma 1062-ről 928-ra csökkent a fővárosban. Legtöbbször amiatt fordul elő baleset, hogy a gyalogosok nem a kijelölt átkelőhelyeken haladnak át az egyik oldalról a másik oldalra. Ilyenkor a gépkocsivezetők gyakran képtelenek elhárítani a balesetet.

Tizenhét százalékban amiatt következett be a baleset, hogy a mozgó járműre felugrottak, vagy arról leugrottak. A gyalogosok ittasságára vezethető vissza a balesetek 5,4 százaléka, egyéb szabálytalanságokra pedig 13,7 százalék.

Az összes balesetek közül csaknem 0,6 százalékkal kevesebb volt a halálos. Hasonlóképpen kevesebb volt a könnyebb sérülést okozó és a sérüléssel nem járó baleset, a súlyosabb sérülések száma viszont emelkedett. Budapestén a gyermekbaleseteknél nem történt lényegesebb számszerű változás, a halálos balesetek száma viszont tizennégyről kilencre csökkent.

A balesetek miatt 14 millió forint anyagi kár keletkezett, ebből hárommillió a budapesti, 11 millió a vidéki közlekedésre jut.

Az elmúlt évi statisztika, s különösen az a körülmény, hogy a fővárosban kevesebb baleset fordult elő, mint egy évvel korábban, azt mutatja: a gépjárműpark nagyarányú emelkedésével nem jár főrvényszerűen együtt több baleset. Körültekintőbb, fegyelmezettebb vezetéssel, gyalogos közlekedéssel még Budapestén is tovább lehet csökkenteni a balesetek számát, vidéken pedig a közlekedérendészeti szabályok fokozottabb szem előtt tartásával nagyobb lépéssel lehet előrehaladni a balesetek megelőzésében.