

Tömegtájékoztatási eszközeink közlekedésbiztonsági munkájáról

ÍRTA: DR. VISKI LÁSZLÓ

c. egyetemi tanár és

DR. IRK FERENC

az OKK-ról munkatárs

A Minisztertanács, a közúti közlekedés biztonságával kapcsolatos intézkedésekről szóló 2024/1972. számú határozatában megállapította, hogy a közúti közlekedés hazánkban erőteljesen fejlődik, a forgalombiztonság viszont kedvezőtlenül alakul, sok a közúti baleset. Az abszolút mértékben is sok, de még inkább az évente megtett gépjármű-kilométerekre relatíve számítottan nagyszámú baleset pedig az áldozatok számával és a közvetlen kár összegével csak részben kifejezhető, szinte felmérhetetlen társadalmi hátrányt okoz. Az elsődlegesek mögött jelentős szekundér következmények húzódnak meg, amelyeknek sora a munkaórák kiesésétől a közlekedés normális menetének időleges megzavarásán át egészen odáig terjed, hogy egy-egy baleset következtében értelmetlenül törnek ketté emberi életpályák és hullanak szét, mennek tönkre családok. Ugyanakkor maga a közlekedési baleset is sokszor csupán másodlagos következménye egy eltűrhetetlen, negatív társadalmi jelenségnek, az állampolgári fegyelem lazaságának.

Ilyen körülmények között egészen természetes, hogy az idézett határozat nyomaitkal leszögezi: *a közúti közlekedés biztonsága fontos társadalmi és politikai érdek.* A balesetek megelőzése érdekében — e megállapításból kiindulva — joggal várható el valamennyi érintett állami és társadalmi szerv, intézmény részéről a lehető legnagyobb erőfeszítés, a rendelkezésre álló eszközök maximális hatásokkal történő igénybevétele.

A felhasználható eszközök közül *az egyik legfontosabb, leginkább kiaknázzható megelőzési lehetőség a tömegkommunikáció; a sajtó, a rádió és a televízió.* A Minisztertanács határozata ezt húzza alá, amikor kimondja, hogy a sajtóban, a rádió és a televízió műsoraiban a közúti közlekedés biztonságának a kérdéseivel — jelentőségének megfelelően — fokozott mértékben és rendszeresen kell foglalkozni.

E döntés megvalósítása a most következő időszakban kerül elérhető közelségbe. Az újonnan megalakult Országos Közlekedésbiztonsági Tanács elnökségében a tömegtájékoztatás legfontosabb eszközeinek, a tanácskozó testületben valamennyi ilyen orgánumnak a képviselője megvalósult. Az OKBT, valamint a megfelelő szakbizottságok munkatervének is egyik legfontosabb pontja a tömegkommunikáció lehetőségei fokozott kihasználásának megteremtése, az új utak, módszerek kimunkálása, a tájékoztatás szakmai színvonalának emelése.

Az új, a jobban használható, a hatásosabb és az *eredményesebb módszerek megtalálásának alapvető feltétele a számvetés, az eddig történtek kritikai felmérése.* A teljességre törekvés igénye nélkül, ehhez a munkához kívánunk a következőkben néhány gondolat vitára bocsátásával hozzájárulni. Mondandónk alapját az a körülmény teremtette meg, hogy az Országos Kriminológiai és Kriminológiai Intézet közlekedéskriminológiai

felől nélkülözök a szemléltetést (a kivétel itt is erősíti a szabályt: az állandó jellegű, nagyobb szabású budapesti forgalmi változásokról pl. maguk a hivatalos közlemények is tartalmaznak rajzos tájékoztatót), másrészt sokszor csak a tömegközlekedési eszközök járatmódosításaira koncentrálnak. A jó példát itt azok a hivatalos közlemények adhatják, amelyek például felhívják a figyelmet az egyik vagy másik fő-, illetőleg „védett” útvonal ilyen jellegének megszűnésére. A lapok saját tudósítóitól nem várható hasonlóan közérdekű, önálló tájékoztatások nyújtása? A már megszokott forgalmi rend megváltoztatása elsősorban addig veszélyes, amíg az újat az arra rendszeresen közlekedők meg nem szokják. A megszokás gyorsításához pedig a sajtó — elsősorban a leginkább balesetveszélyes változtatások, így például az áthaladási elsőbbség módosítása közlésével — nagyon sokban hozzájárulhatna.

Van azonban a forgalomszervezéssel összefüggésben egy másik igen fontos, de elhanyagolt feladat is: a *létező hibák, hiányosságok feltárása*. Meggyőződésünk, hogy ha a napi sajtó érzékenyebben reagálna az országszerte tapasztalható, a közlekedők által — de gyakran a rendőrhatalóságok által is — sokszor észlelt, nem ritkán igen durva forgalomszervezési hibákra, akkor ezek száma gyorsan csökkenne. Hasznos lenne az illetékesek válaszádsági kötelezettségének teljesítését megkövetelni, sőt a felelős személyek megszólaltatása sem volna éppen hatástalan. (Jó alkalom lehetne erre például a Moszkva és a Széna tér új forgalmi rendje, amellyel kapcsolatban 5 hónap alatt tucatnyi, különböző helyen és formában megjelent panaszt lehetett olvasni — az illetékesek mindenféle reagálása nélkül.)

A sajtó munkatársaira a vázolt körben több önállóságot kívánó, kezdeményező szerep vár. Ugyanakkor nem lehet szó nélkül hagyni egy olyan jelenséget sem, amikor a kezdeményezés nem a sajtótól ugyan, de a kezdeményezés helyességének elbírálása annál inkább a sajtó, a szerkesztés feladata. Az *olvasólevelekre* gondolunk itt, az „utca emberének” panaszaira, javaslataira és észrevételeire. Ezek nagyon gyakran hasznos információkat közvetítenek, sürgős beavatkozást igénylő jelenségekre hívják fel a figyelmet, jó javaslatokat tesznek. Ugyanakkor mind a panaszok, mind a javaslatok nem egyszer nélkülözik a minimális hozzáértést is. (Kézenfekvő itt idézni azt a számos panaszt, amelyek alapjául az a hiedelem szolgált, hogy a gyalogos jelzőlámpa színének pirosra váltása egyidejűleg zöld jelzést jelent a keresztirányú járműforgalom számára.) Az „Itt a budapestiek beszélnek” rovatból a Ludas Matyi „panaszoldaláig” évről évre majd minden lapból ismétlődően idézhetnénk a laikus olvasóközönséget — a leközlés ténye által — félrevezető írásokat.

A téves, helytelen tartalmú olvasói levelekkel sok mindent tehet az újság: mellőzheti a közlést, rögtön reagálva kiigazíthatja, még „meg is húzhatja”, csak egyet nem tehet — amit pedig gyakran tesz —, hogy változtatás és reagálás nélkül közli. A káros hatás ilyenkor felmérhetetlen, és ennél csak az veszedelmesebb, amikor más formában, riport vagy nyilatkozat alakjában kapnak helyet félrevezető, vagy akár csak ellentmondó és soha ki nem tisztázott nézetek. Amikor pedig a megszólaltatott vagy idézett személy egyúttal illetékes szakember is, az olvasó megzavarása teljessé válik. (Elegendő itt példaként arra utalni, hogy hányszor kapott helyet sajtónk hasábjain az autóbuszoknak egyenrangú útkereszteződésekben is feltétlen elsőbbséget követelő nézet, holott ennek elfogadása nemcsak a nemzetközi egyezményekben ütköznék, hanem rendkívüli mértékben növelné a baleseti veszélyt.)

Félreértés ne essék: ez utóbbiról ilyen esetben aligha a sajtó tehet. Mindkét kérdéskör vonatkozásában azonban — úgy gondoljuk — túlzás nélkül elvárható a kritikusabb, a szakmai szempontokat jobban figyelembe vevő szerkesztői munka. Az OKBT tevékenységébe történő közvetlen bekapcsolódás és a közlekedésbiztonság területére való — legalább részbeni — szakosodás folytán joggal remélhető, hogy a már ma is kialakulófélben levő, specializálódó újságírói gárda tovább erősödik majd, és minden lap-

nál létrejönnek a szakmailag hibátlan, magas színvonalú, koordinálható munka fel-
télélei.

A forgalom ellenőrzésével kapcsolatos hírszolgáltatás az egész ország területén meg-
lehetősen kampányszerű. A rendszeressé vált tavaszi és őszi fokozott rendőrségi forgalom-
ellenőrzések alkalmából a rendőri akciókról szóló beszámolóik sorozata lát napvilágot,
míg máskor egy-egy hónapban az egész országban alig jelenik meg hasonló. Ez azt a lát-
szatot kelti, mintha az ellenőrzések maguk is kampányszerűek lennének. A sajtónak a
maga eszközeivel arra kellene felhívnia a figyelmet, hogy a rendőrség máskor is éber
vigyázza a közlekedésbiztonságot, és nem enged törvénysértést. Más kérdés az, hogy a
sajtó joggal teszi szavá az országúti forgalomellenőrzés tapasztalható hiányosságait is,
a szignalizációs szerep itt sem lebecsülhető, még ha — mint a kivilágítatlan kerékpárok
esetében — néha eredménytelennek is tűnik.

Nem kevés problémát kínál a baleseti híryanag közlésének kérdésköre sem. Elte-
kintve attól, hogy nem egy lapban a közlekedési balesetek a bűncselekményekkel együtt,
mint az utóbbiakkal egyenrangú jelenségek szerepelnek (rendőrségi hírek vagy ehhez ha-
sonló rovatban), a legtöbb esetben a híryanag a rendőri szervek jelentéseinek távirati
stílusát követi, és ezért a nagyközönség számára semmitmondó, tanulságot aligha szűr-
het le valaki belőle. Részletesebben csak az „érdekes”, nagyobb feltűnést keltő balesetek
kerülnek közlésre, ami önmagában nem baj, csupán az a közös hiba, hogy elmarad a
közlekedésbiztonsági nevelés céljából nélkülözhetetlen elemzés. Éppen a balesetmeg-
előzés szempontjából tanulságos, de egyébként „szürke” ügyek volnának sokszor a leg-
alkalmasabbak a tipikus baleseti okok, a baleseti hatásmechanizmus, a védekezés le-
hetősege feltárására az átlagolvasó előtt. Ezt sohasem helyettesíti és nem is fogja soha
pótolni a „figyelmetlen, az útviszonyoknak meg nem felelő sebességgel vezetés” unalom-
ig ismételt, ilyen formában üres frázisa.

Rá kell mutatni a baleseti híryanaggal kapcsolatban egy kétarcú, további problé-
mára is. Egyfelől joggal megkérdőjelezhető az a gyakorlat, hogy a sajtó pusztán az elsőd-
leges helyszíni megállapítások alapján — név szerint is megjelölve — kiemeli a balesetért
felelős személyt, holott egyáltalán nem ritka az az eset, amikor az eljárás jogerős befeje-
zésével a felelősség kérdése egészen másképpen alakul. Az ilyen közlés azért is káros,
mert a baleset felelősként megnevezettben a prejudikálás érzetét kelti, aki sokszor
emiatt meg van győződve arról, hogy az ellene folyó eljárás most már a korábbi közle-
mény helytálló voltának az igazolását is célozhatja. Miután pedig — a legnagyobb hord-
erejű baleseteket kivéve — a közönség az eljárás későbbi eredményéről aligha olvashat
valamit, az eredeti megállapítások téves volta esetén a hírközlés mai formája igen hát-
rányos következményekkel járhat, és az esetleg tévesen megjelölt elkövető környeze-
tében is indokolatlan rombolómunkát végezhet. Emiatt talán nem túlzó az az igény,
hogy a baleseti híryanag vagy csak a teljesen egyértelmű esetekben foglalkozzék a felelő-
sség kérdésével — s ez vajmi nehezen lesz megvalósítható —, vagy pedig legalább
utaljon minden esetben arra, hogy a felelősség az elsődleges (vagy a helyszíni) megáll-
apítások alapján alakult a leírt módon. Sajtóetikai követelmény, hogy az olvasó — külö-
nösen eltérő végkéfejtet esetén — az elsődleges megállapítások helyét nem álló voltáról
is értesülhessen a jogerős ítélet közlése nyomán.

Az viszont teljesen felesleges, hogy minden hír sztereotip módon ismétlje: meg-
indult az eljárás. E közlés hiányában sem hiszi ugyanis senki az ellenkezőjét. Az ilyen
jellegű információk közül csak egynek lehet — szociálpszichológiai szempontból — ér-
telme: annak, hogy a súlyos balesetet durva szabályszegés folytán előidézett személyt
örizetbe vették, vagy a jogositványát a helyszínen elvették. Ennek indokaként pedig
elsősorban az ittas vezetést kell kiemelni, amire még visszatérünk.

A kétarcúság másik összetevője a felesleges közlésekkel szemben a hiányzó infor-
mációk kérdése. Közismert személyek baleseteiről az ország közvéleménye jóval többet

ból, szakemberek megszólaltatásával igyekeztek bizonyítani a lakott területen kívüli roo km/órás sebességkorlátozás bevezetésének fontosságát, és egyúttal sürgették ezt az intézkedést.)

Úgy véljük, hogy a tömegkommunikáció eszközei között a sajtó az elkövetkezőkben is döntő szerepet fog kapni. Biztosak vagyunk abban is, hogy az utóbbi időszakban tapasztalható számos bízattató jel nyomán *közvéleményt formáló szerepe* szakterületünkön az eddigieknél is *hatékonyabb lesz*. Ehhez azonban az is szükséges, hogy a sajtó a mainál nagyobb mértékben támaszkodhasson a közlekedésbiztonságért felelős szervektől, intézményektől és az illetékes hatóságoktól kapott friss és széles körű, szakmailag mindenkor helytálló, a balesetelhárítás céljait közvetlenül és közvetve alkalmasan szolgáló tájékoztatásokra.

A rádió és a televízió szerepe a balesetelhárításban

A nemzetközi tapasztalatok szerint a rádió is, de — még inkább a televízió — sokban megelőzi a lehetőségek és a hatás tekintetében a tömegkommunikáció más eszközeit a közlekedésbiztonság fokozására irányuló munkája során. A magyar rádió és televízió ilyen célú munkájáról koránt sincs olyan, viszonylag átfogó képünk, mint amilyen a sajtóról rendelkezésünkre áll. A figyelőszolgálat ugyanis a dolog természeténél fogva itt aligha lehet képes minden, közvetlenül vagy közvetve a közlekedés biztonságának a növelését szolgáló adás, illetőleg adásrészlet anyagát hiánytalanul szolgáltatni. Ennek ellenére nem tűnik megalapozatlan merészségnek egy olyan következtetés levonása, hogy bár a helyzet szinte napról napra javul, a rádió és a televízió még nem tett meg mindent a lehetőségek kiaknázására.

Ami a rádiót illeti, kétségtelen tény az, hogy elévülhetetlen érdemei vannak a rendszeres autós műsor — sőt újabb műsorok — megteremtésében. A *Csúcsforgalom* című műsor, majd „melléklete”, az autósok népszerű és hasznos segítője lett. Mindenkor kellő gondot fordított e műsor és „gazdája” arra, hogy a közlekedésbiztonság kérdései megfelelő súllyal szerepeljenek, és mind az ismeretközlés, a felvilágosítás, mind pedig a szó szorosabb értelmében vett *propaganda eszközei felhasználásra kerüljenek az adásokban a biztonságosabb közlekedés feltételeinek megteremtése érdekében*.

Nagy érdeme a Csúcsforgalomnak az is, hogy a közlekedésbiztonsággal összefüggő szakkérdésekben a legritkább esetben sugárzott hibás, helytelen vagy félrevezető információit, sőt, amikor egyes közreműködők szájából hangzottak el kifogásolható kijelentések, nem maradt el a kiigazítás sem. A műsor az utóbbi időkben viszont kissé uniformizálódott, nem tudta újabb formai vagy tartalmi ötletek sorával fokozni az érdeklődést, és erősen „riporter-centrikussá” vált, néha azt a benyomást keltve, hogy veszélyezteteti még a közreműködési készséget is azok részéről, akik — jogosan vagy indokolatlanul — a kioktatástól vagy esetleg a neveléssé válástól tartanak szereplésük kapcsán.

Mindaz természetesen a műsor egészére vonatkozik. A közlekedésbiztonsági munkával kapcsolatban csupán két konkrét észrevételt tennénk. Az egyik lényegében ugyanazt hiányolja, amit már a sajtónál is észre vételeztünk, hogy t. i. a *balesetelhárítási propaganda és felvilágosítási munkája a Csúcsforgalom című műsorban sem természetesen*. Nincsenek súlyozottan kiválasztott, fókuszba állított kérdések, amelyekre egy-egy adás vagy adásrész minden oldalról összpontosítana. Ennek hiányában pedig az alkalmanként adott információk annyira szétszórtak, és tárgyköriük is annyira változó, hogy a hatásosság foka nyilvánvalóan gyengül.

A másik észrevétel tárgyának legrövidebb meghatározására a „falrahányt borsó” közismert mondásra való utalás alkalmas. Igen sok esetben hangzott és hangzik el a Csúcsforgalom adásaiban laikusok részéről megalapozott és szakszerű észrevétel forgalombiztonsági és nem utolsósorban forgalomszervezési kérdésekben. Ezek közül most csak azokra gondolunk, amelyek kézenfekvő, kellő súllyal latba eső, konkrét veszélyt

vagy forgalmi akadályt okozó és könnyen kiküszöbölhető hibákat tesznek szóvá. A mű-
válasza ilyenkor — helyesen — az, hogy az észrevételt az illetékesek tudomására
hozza. Nem tudjuk: hány esetben követte ezt tényleges intézkedés? Az azonban tény,
hogy a jogosan bírálók a későbbi műsorokból aligha értesülhetnek arról, volt-e értelme
"óvátenni valamit, vagy sem!

Itt is valamiféle „Szóvá tettük — elintézték” közlési forma bevezetésére, vagy leg-
előbb arra volna szükség, hogy illetékesek — túl sok idő eltelte előtt — „megmagyaráz-
bizonyítványukat”: miért olyan a helyzet, mint amilyen, miért nem változtatnak
rajta, vagy ha indokolt, hogyan oldják meg a problémát. Ma már mindenütt, minden
városi kerületben is könnyen elérhető az az illetékes személy, aki — a probléma jelle-
métől függően — a tanács, vagy a rendőrség részéről jogosult és köteles nemcsak a válasz-
lásra, hanem a konkrét intézkedésre is.

A közlekedésbiztonság javulásához és a hallgatók közreműködési készségének foko-
sodásához jelentős mértékben hozzájárulna e személyek rendszeres megszólaltatása és
valamiféle „válaszadási morál” kialakítása. (Ez utóbbiban, sajnos, gyakran jár elől rossz
példával a BKV, amikor nyilvánvalóan indokolt panaszokra a tényeket egyszerűen
tagadó vagy bizonyos megoldások valódi indokairól nem beszélő válaszokat hallhatunk
letékeseitől. Szerencsére ennek az ellenkezője is mind gyakrabban előfordul. Azt min-
denesetre tudni kellene, hogy az őszinte és teljes körű tájékoztatás nyomán még az
egyébként kényelmetlennek vagy szubjektíve rossznak érzett megoldások szükségessé-
s sokkal szívesebben tudomásul veszi a közönség.)

A rádióknak — e speciális műsoraitól eltekintve — a közlekedési balesetelhárítás
munkájában betöltött szerepe minimális. Néha egy-egy jegyzetben, vasárnapi levélben
„Szót kérek” keretében hasznos gondolatok, jóra intő okos szavak hangzanak el.
azonban nagyon kevés. Még a hírszolgálat terén sem használja ki a rádió a prevenció
lehetőségeit. Valamikor a Reggeli Krónika keretében a közlekedésrendszert egy szakembere
mmentárolta az előző nap baleseti statisztikáját, kiemelve egy-egy tanulságosabb mozaik-
at. Ez a hatásos forma megszűnt, csakúgy, mint ahogy az ügyeletes mentőőorvosok
számolói az előző nap baleseteiről is egyre inkább hiányoznak. Helyükbe itt is a „steril
lemkedés” lépett, az is csak időnként. Pedig ebben a kommunikációs formában is igaz,
hogy a baleseti áldozatok számára pusztán aligha készíthet valakit is átalosságra.
krónikákon kívüli hírek pedig megfejthetetlen módon rapszodikusak: eltekintve a leg-
nyilvánosabb tömegszerencsétlenségektől, ritkán lehetne előre megjósolni, melyik híradás-
hány híradásban és miért éppen arról a balesetről fognak hírt adni?

Nem a teljességre való törekvést hiányoljuk természetesen, inkább itt is felvetnénk
irányított, tervezett, kampányokba tematikailag bekapcsolódó hírszolgálat igényét.
akkor még mindig nem szólottunk az egyéb lehetőségekről, arról a műsoridőről, amit
közlekedésbiztonsági propaganda éppen olyan jól hasznosíthatna, mint például a
posta kopogó hollója — és jobban, mint nem egyszer az Állami Biztosító „tájékoztatója”,
mely terjedtségénél fogva emészthetetlen információkkal agitál.

A jó példákért sem kell messze menni, hiszen nálunk is jól vehető a svájci rádió
adott állandó reggeli közlekedésbiztonsági információcsokor, az osztrák Autofahrer
tervegs adás, vagy a lengyel rádió műsora, ahol a zenés blokkokban is a műsort meg-
zakítva adnak — rendőrségi információ alapján — a tanulságokat elemző friss tájékoz-
tást egyes balesetekről is. (Más kérdés azután, hogy egyes ilyen adások olyan egyéb,
autósokat érintő információkat is adnak — mint a konkrét helyeken fennálló forgalmi,
gy útviszonyokról, s gyakran külön hullámhosszon, melyekre itthon is egyre nagyobb
ükség lenne).

A kezdeményezés, a kellő formák megtalálása persze itt nem elsődlegesen a Rádió
adata. A lehetőségek biztosítása azonban annál inkább. A közlekedésbiztonsági propa-
nda céljait szolgáló anyagokat a fizetett hirdetésekkel egy megítélés alá vonni —

össztársadalmi mérlegünk szempontjából nagyon negatív eredményekkel járó üzleti politika. Őszintén reméljük, hogy a kormányhatározat nyomán erről már csak múlt időben szólhatunk.

A *televízióra* nagyban, s egészében ugyanaz áll, mint amit a rádióról mondtunk. A különbség elsősorban az, hogy a Mindenki közlekedik című műsor kivitelezésében, hatásosságában és népszerűségében messze alatta marad a Csúcsforgalomnak. (Néha műsorszerkesztés és egyeztetés „jóvóltából” túlságosan könnyű is az összehasonlítás előfordul az a hiba, hogy e két viszonylag ritkán jelentkező műsor azonos napon és időben kerül adásba!) Ennek fő okát abban látjuk, hogy a kívánalmak ellenére a szónak itt a rossz értelmében vett stúdióműsorrá válik legtöbbször az adás.

Az asztal körül ülő emberek beszélgetése sohasem lesz olyan figyelemfelhívó és még kevésbé olyan agitatív, mint a szemléltetés. Vajon „dr. Agy”-tól is annyit tanult volna az ország, ha nagyszerű filmjei helyett egy asztal mellett „dr. Agyak” csevegetek volna akár ugyanazzal a tartalommal? Itt bizony alapos reformra, egészen új koncepciókra volna szükség. (Csak egyetlen ötletként említjük, hogy egy televíziós kifejezetten közlekedésbiztonsági vetélkedővel hazánknál lényegesen nagyobb lélekszámú országok szinte egész serdülő és felnőtt lakosságát meg lehetett mozgatni. Csupán a tényleges televíziós eszközök megfelelő felhasználása a lényeg: nem stúdióbeli kérdés-felelet játékra, hanem például a képernyőn látható életbeli szituációk helyes felismertetésére és más hasonló, játékosan szemléltető formákra van szükség.)

A felvilágosító és propaganda rövidfilmek vetítése a kifejezetten közlekedési műsoron kívül is egyre gyakoribb. Ennek csak örülni lehet, többet és nemcsak hirdetésjellegű közlési formákat kérve. A legkitűnőbb kezdeményezés azonban a *tévé híradó* volt a *hétvégi balesetek elkerülésére irányuló, helyesen drámai felhívás*, valóban hatásos formának tűnik. A híradó egyébként sokat tesz a *közvetett propaganda* kifejtésére is: baleseti beszámolóit a legtöbbször megrázóak, érdeklődést keltők és óvatosságra intők. Több kellene ilyen riportból, amihez persze a véletlen mellé szervezetszerűen biztosított nagyobb függetlenség és elsősorban több hatósági támogatás kellene, az időben történő értesítéstől a helyszíni munka akadályozásának kiküszöböléséig.



Észrevételeinkkel, megjegyzéseinkkel nem törekedtünk teljességre és nem igyekeztünk a szubjektív megítélés elkerülésére sem. A témához értő és azt szívügyének tekintő olvasó szemüvegén keresztül olvastuk, hallgattuk és néztük tömegkommunikációs eszközeink a közlekedésbiztonság növelése érdekében végzett tevékenységét.

Az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács közreműködésével gyorsabb, tervszerűbb továbblépésben bízunk. Azt reméljük, hogy az előrehaladás, a még jobb, még eredményesebb munka módszereinek keresése céljára benyomásaink összegezésének közrebocsátása nem lesz haszontalan.

Soraink megjelentetésére azért a Belügyminisztérium szakfolyóiratát kértük, mert gondolatainkkal hozzá kívántunk járulni a rendőrség egy nem új, de ma fokozott súllyal jelentkező feladatkörében a módszerek kialakításához: Ily módon látjuk ugyanis lehetőségesnek, hogy elemzésünk segítségét adjon a Minisztertanács által hozott — a Belügyminisztérium számára a tárgyalat körben is feladatokat kitűző — határozat megvalósításához: annak biztosításához, hogy a sajtó, a rádió, és a televízió a közlekedés biztonságának a kérdéseivel a jelentőségének megfelelően fokozottabb mértékben és rendszeresen foglalkozzék.