

# Korszerűsítik a vizsgákat

## Az egyetemi, főiskolai felvételik új követelményei

Módosítják az egyetemi, főiskolai felvételi követelményeket és a vizsgaértékelést, de a felvételi rendszer alapstruktúrája változatlan marad. A korszerűsítést a pályázók zöménél 1983-tól, kisebbik részénél 1982-től alkalmazzák, de már ez évben ismertetik a tanulókkal, pedagógusokkal, hogy idejében felkészülhessenek az új követelmények teljesítésére.

Mint Herman József, a Művelődési Minisztérium egyetemi és főiskolai főosztályának vezetője hétfőn a sajtó képviselőinek elmondta, a módosítás főleg azért szükséges, mert a középiskolákban 1978-tól, illetve 1979-től új nevelési-oktatási tervek alkalmaznak, s a középiskolai és az egyetemi, főiskolai felvételi követelményeknek összhangban kell lenniük emellett szükséges azért is, hogy a szakközépiskolákban tanulók felvételi esélyei a lehetőség szerint növekedjenek. A jelenlegi felvételi rendszer ugyanis nem segíti eléggé hatékonyan a szakközépiskolások szakirányú továbbtanulását, jóllehet a középiskolai tanulók több mint 50 százaléka szakközépiskolákba, Időszerű a módosítás azért is, mert a

jelenlegi felvételi követelményrendszer némelyik előírása arra készíti a továbbtanulni szándékozókat, hogy a többi rovására tanulják azokat a tantárgyakat, amelyek érdemjegyeit beszámítják a vizsgaeredménybe. Ennek következtében a felvételizők általános műveltsége hiányos, beszédkészsége nem kielégítő, annak ellenére, hogy az utóbbi időben számos intézkedés történt a gondok ellensúlyozására; a többi között újból érettségitárgy lett a történelem.

A felsőoktatási intézményekbe pályázók a továbbiakban is általában két tantárgyból tesznek írásbeli és szóbeli vizsgát, és a felvételi végeredménye a középiskolából hozott és a felvételi vizsgán szerzett pontok összege, fele-fele arányban. A középiskolából maximum 60 pontot hozhat a tanuló, a jövőben azonban az eddigieknél több tantárgy érdemjegyeit veszik számításba. A gimnáziumok végzőseinek felvételi eredményeibe a magyar nyelv és irodalom — a nemzetiségi gimnáziumok tanulóinak a nemzetiségi nyelv és irodalom — a matematika, a történelem, az idegen-

nyelv, a fizika és a tetszés szerint választható biológia, vagy kémia, vagy földrajz, vagy másik idegen nyelv III. és IV. osztály végén szerzett érdemjegyeit számítják be, minden felsőoktatási intézményben. A dolgozók gimnáziumában érettségizőknél a magyar nyelv és irodalom, a matematika, a történelem, a kémia, a fizika és a biológia jegyek számítanak. A szakközépiskolákból jelentkezők a magyar nyelv és irodalom, a matematika, a történelem és a szakiskola profiljának megfelelő tárgyak érdemjegyeivel alakíthatják pontszámukat.

A felvételin szintén maximum 60 pontot szerezhettek a vizsgázók. A teljesítményt azonban az eddigi gyakorlat-tól eltérően nem öt jeggyel, hanem 0—15 pontszámmal értékelik. A jövőben kémia tantárgyból is lehet együttes érettségi-felvételi vizsgát tenni, akárcsak matematikából, fizikából és biológiából. Ezáltal igyekeznek csökkenteni a két, egymáshoz közeli vizsga terheit.

A felvételi alapvető követelménye a felkészültség mellett a tehetség, rátermettség, s a magatartás.

# Tömegközlekedés — ma és holnap

## Klézl Róbert KPM-miniszterhelyettes nyilatkozata

A fejlődésnek, sőt az életszínvonal alakulásának is lényeges tartozéka a lakosság utazásainak kulturált biztosítása. A személyszállítási igények részben a dolgozók munkába járásával és a tanulók iskolába járásával, részben a szabad idő kihasználásával függenek össze.

Klézl Róbert közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettestől arra kértünk választ: milyen manapság a személyforgalom?

— A személyforgalom egészen belül az elsőként említett, úgynevezett „hivatásforgalom” túlsúlyban van, de az életmód, az életkörülmények változásával, az úgynevezett „szabadidő-forgalom” fejlődése a dinamikusabb. A minőségnek mindkettőben egyre növekvő szerepe, gazdasági-politikai jelentősége van. A munkahelyre való utazás színvonalára a munkavégzés hatékonyságára, míg az utazás- és szabadidő-forgalom minőségi összefüggései természetesen ennél bonyolultabbak; az életmódra, életkörülményekre gyakorolt hatása azonban tagadhatatlan. A hazai személyszállítás mennyiségi és minőségi alakulására az utóbbi évtizedben egyre nagyobb hatással van a magánautók számának feltartóztathatatlan növekedése. Nemzetközi tapasztalatok is alátámasztják, hogy az egyéni közlekedés gyors fejlődése — a tulajdonos szempontjából kétségtelen előnyök mellett — a társadalom számára egyre nehezebben megoldható problémákat vet fel. Csak utalok a forgalombiztonság, az üzemanyag-ellátás, a környezetvédelem kérdéseire. Erre vezethető vissza, hogy közlekedéspolitikai célkitűzéseink a tömegközlekedés fejlesztésének feltételén elsőbbséget hangsúlyozzunk.

— Az elmúlt öt éves időszakban a személyszállítás egészére az egyéni közlekedés átlagosnál gyorsabb ütemű, a tömegközlekedésben pedig az autóbussz közlekedés viszonylag dinamikus fejlődése volt a jellemző. Hogyan ítélték meg tehát az utasforgalom alakulását?

— A tömegközlekedés előtérbe helyezése érdekében az elmúlt öt évben a személyszállítás területén a közlekedés fejlődésének eredménye, hogy az elmúlt tervidőszakban minden 200 lakosnál na-

gyobb települést bekapcsoltak az országos autóbussz-hálózatba. Javulást sikerült elérni az utazás minőségében is. Nagy szerepe volt ebben, hogy a Volán autóbusszainak többsége ma már a korszerű Ikarus 200-as típuscsaládból való. Ennek köszönhető, hogy a települések helyi közlekedésében mérséklődött a zsúfoltság, javult a munkás- és tanulószállítás. A fővárosban főként a metróhálózat bővítése vezetett az utazás minőségi fejlődésére. Nem lehetünk azonban elégedettek az utazás „kulturáltságára” jellemző, számszerűen nem mérhető tényezők — tisztaság, utastájékoztató, udvariasság stb. — többnyire emberi mulasztásokra visszavezethető alakulásával. Az 1976—1980 közötti években, a korlátozott anyagi lehetőségekkel arányosan ugyan, de viszonylag számottevően bővült, korszerűsödött a közlekedés eszközállománya. A személyszállítás javulását — a járműbeszerzések túlmenően — hálózat korszerűsítési, pályaudvar-fejlesztési beruházások is előmozdították. Az ötéves tervidőszak végéig a többi között megépült 45 km autópálya, és 35 km félautópálya, megvalósult mintegy 315 km út és 195 közúti hid közlekedéspolitikai célkitűzéseink a tömegközlekedés fejlesztésének feltételén elsőbbséget hangsúlyozzunk.

— Mi várható a legtöbb utast szállító vasúttól?

— A távolsági utasforgalomban várhatóan növekedni fog a vasút igénybevétele. Ezt az utazások minőségének javításával is elő kívánjuk segíteni. A vasúti járműállomány mintegy 400 személykocsi beszerzésével korszerűsödik, továbbá felújítanak 1400 km vasúti pályát, 440 km hosszúságban önműködő biztosítóberendezést szerelnek fel, s villamosítanak 280 km vasútvonalat. A gövontatás a következő öt éven belül gyakorlatilag megszűnik.

— Hogyan ítéli meg az autóbussz- és személygépkocsi-forgalmat?

— Továbbra is egyik alapvető ágazatpolitikai célkitűzésünk a tömegközlekedés fejlesztése. A korlátozott lehetőségek miatt célunk a színvonal, szerény mértékű javítása, a területi ellátottság különbségeinek kiegyenlítése. Kiemelt feladat az átlagosnál gyorsabban növekvő helyi és város körüli utazási igények kielégítése... Miközben a budapesti tömegközlekedési igények nem változnak lényegesen a következő öt évben, a vidéki városokban számottevő, mintegy 20 százalékos növekedés várható. Budapesten tovább épül a metró. A fővárosban és egyes nagyvárosokban jobban előtérbe kerül a környezetet kevésbé zavaró, kedvezőbb energiafelhasználású villamosüzemű trolis közlekedés. Budapesten 20 km-rel, vidéken 44 km-rel bővül a hálózat. A növekvő igényekhez szükséges járműkorszerűsítés mellett mind halaszthatatlanabbá válik a jórészt elavult üzemeltetési háttér fejlesztése, valamint a tömeg- és gépkocsiközlekedés számára egyaránt fontos pályafeltételek (utak, hidak, csomópontok, villamosvágányok) javítása... Mindezekhez azonban az előző időszakhoz hasonló, vagy annál szerényebb lehetőségekkel számolhatunk. Ez kényszerítően előtérbe helyezi a szervezési intézke-

# „Visszaadni igazán a tanároknak a hitet”

Vezetőség- és küldöttválasztó ülést tartott tegnap, hétfőn délután a Magyar Pedagógiai Társaság Csongrád megyei és szegedi tagozata. A SZAB-székházában megrendezett gyűlésen a tagozat elnöke, dr. Agoston György tanszékvezető egyetemi tanár az elmúlt két év munkájának tükrében mutatta be, hogyan támogatják az alkotó pedagógiai törekvéseiket. Dr. Simon Gyula, a társaság főtitkára „A Magyar Pedagógiai Társaság és a nevelésügy fejlesztése” címmel tartott előadást, majd dr. Veszprémi László, a tagozat titkára a tagság jelenlegi összetételéről tájékoztatót. Megválasztották a szervezet megyei és városi vezetőit — elnöknek ismét dr. Agoston Györgyöt, titkárnak dr. Veszprémi Lászlót — és a májusi országos értekezleten részt vevő megyei küldötteket.

— Társaságunk ezért tartja fontos teendőjének, hogy a továbbképzés és az önképzés ügyét szolgálja. Mindig az adott konkrét helyzetekben és konkrét tantárgyakban szeretnénk segítséget nyújtani, általában pedig: visszaadni a tanároknak a hitet, hogy megfelelő feltételek között igazán eredményesen dolgozzanak. Az önbizalomvesztés nem kívánatos jelenség pedagógustársadalmunkban. Egyik kiváltója kétségtelenül az a helytelen gyakorlat, mely nem fordít gondot arra, hogy az oktatás reformját megelőzze a pedagógusképzés reformja.

Úgy hiszem, a pedagógiai társaságnak minden fórumon szót kell emelni azért, hogy az új reform átgondoltabb lehessen. Jobban kell számolni a gyerekekkel, hi-

szen miattuk, értük van; a pedagógusok erejével, pedagógiai műveltségével; szélesebb kísérleti bázisra kell épülnie, hogy tapasztalatokkal alátámasztott, valóban használható dokumentumok születhessenek. A jól működő Csongrád megyei és szegedi tagozat munkamódszereit ezután is igyekeznünk országosan elterjeszteni. Az itt rendezett előadások, ankétok, tudományos ülések, viták ugyanis valóban a pedagógiai gyakorlatot erősítették, értékes kutatási eredményekre támaszkodhattak. Példá- san dolgozik együtt a tagozat politikai, társadalmi és tömegszervezetekkel, amelyek támogatják kiadvány- politikájukat, rendezvényeiket, pályázataikat. S. E.

Dr. Simon Gyula főtitkárt az országos szervezet öt évi munkájáról kérdeztük, hiszen a hamarosan megtartandó küldöttgyűlésen erről lesz szó. S megkértük, értékelje a közel 120 tagú megyei tagozat tevékenységét is.

— Legfontosabb feladatunk, hogy közkinccsé tegyük a szocialista nevelésügy eredményeit. Ez azt is jelenti, hogy megpróbáljuk közelíteni egymáshoz a pedagógiai elméletet és a tanítási gyakorlatot. Sajnálatosan ma is elkülönül a kettő, a gyakorló tanárok az utóbbi időben sem kaptak elég segítséget például a bukások kérdésében, a feleltetés és a gyakorlás szerepe az oktató munkában témakörben, vagy a közösségteremtés és az osztálylétszám összefüggései tekintetében. Az is igaz viszont, hogy a magyar pedagógustársadalmat bizonyos fókig készületlenül érte az oktatásügy reformja. Az új tantervek önállóságot, kreativitást, kísérletezést, újításokat követelnek, a 150 ezernyi gyakorló tanár pedagógiai kulturáltsága pedig nincs olyan fokon, hogy mindenki eleget tehessen ezen igényeknek.



Somogyi Károlyné felvétele

## Az épülő Rókus

Ebből a sártengerből, ahol most a DÉLÉP szocialista brigádjának tagjai dolgoznak, széles, szép út lesz majd. Rókuson, az épülő lakóházak között már kibontakoznak az Északi körút körvonalai, alapozzák betonozzák az úttestet, egy szakaszán az útszegély is elkészült

## A harmadik

Új hulladékégető kemence építéséhez kezdtek hozzá a fűzői Nitrokémianál, az Országos Környezetvédelmi Tanács 25 millió forintos támogatásával.

A berendezés 1983-tól üzemel, és évente 10 ezer tonna gyári hulladékot semmisít meg. A Nitrokémianál ez már a harmadik ilyen hulladékégető lesz.