

SZOMBAT ÓTA ÚJÍTJÁK A BELVÁROSI HIDAT – A RENDŐRÖK BÜNTETIK A RÁHAJTÓ AUTÓSOKAT

# Bertalan jelent kapcsolatot az ó- és az újváros között

A hétfő reggel a Bertalan híd bedugulásának főpróbája volt: az első munkanapon mi is ott álltunk a kocsisorban.

**SZEGED**  
FEKETE KLÁRA

Szombat reggel 6 órakor elkezdtek a Belvárosi híd felújítását, a dilatációs elemek cseréjét. A hétvége azonban még csak a főpróbája volt annak, milyen az élet Szegeden, amikor csak egy hídon lehet áthajtani a Tisza felett.

Lapunkban már többször beharangoztuk: a tömegközlekedés járművei egyelőre még átmehetnek a Belvárosi hídon. Augusztus 1. és 9. között azonban mindenkit kiltanak az átkelőről, leszámítva a biciklistákat és a gyalogosokat.

Tegnap mi is kipróbáltuk a csúcsforgalmat hétfő reggel 7

és 8 óra között, amikor az emberek munkába indulnak. A Szilléri sugárút felől igyekeztünk Újszegedet megközelíteni, de már a startnál elakadtunk: az ötödik zöldsélnél sikerült egy kis rést találni és rákanyarodni a hídra. Ott azonban rögtön meg is álltunk egy időre: a kocsisor, amelybe bekerültünk, szerény becsléseink szerint legalább a József Attila sugárút–nagykörút csomópontjáig ért. Innen indult a lámpafüggő araszolás.

Átérve a túlpartra, a Makó felé kivezető úton már lazult a forgalom, az eddig örjítően zsúfoltnak tűnő sávokon szinte megpihentek az idegek. A sportcsarnok után „kiszálltunk” a sorból, visszafordultunk, és megpróbálkoztunk újra átkelni a Tiszán, immáron Szeged felé haladva. Nem várt eredmény született: feleannyi idő alatt, szinte laza menetben értük el a nagykörutat. Persze az első, a hídról lezúduló forgalmat visszatartó Római körúti lámpánál egy kicsit összetorlódtak az autók.

Elmentünk a Belvárosi híd irányába is: szinte üres utcákat láttunk a hídfő környékén, üres parkolóhelyekkel. A hídfő lámpái sárgán villogtak. A hídon – Szeged felől nézve – a jobb oldali pályán dolgoztak, már kibontották a dilatációs elemeket. A munkaterület előtt forgalomirányító lámpák tartóztatták fel a trolikat és a buszokat, a gyalogosok és a biciklisták a járdán szabadon közlekedhettek. Láthattuk azt is, mennyien próbáltak meg ügyeskedni, és átvágni a trolik mögött megbújva.



Ex most nem hétköznapi dugó volt a Bertalan hídon. FOTÓK: KARNOK CSABA

**Dilatációs elem, szemtől szembe.** Boros Péter, a hídfelújítást végző Betonplasztika Kft. ügyvezető igazgatója megmutatta, mennyire előregedtek a 16 éves dilatációs elemek. A természetes folyamat, a hőtágulás miatt a hídbe beépített, gumival borított acéllemezeket már feltárták, kiemelték. A gum elöregedett, beengedte a vizet, a fémrészek elrozsdásodtak. A téli, sós hólé még a betonacélba is akkora lyukat mart, hogy egy ember alkarja is belefért. A Belvárosi híd 5 dilatációja közül 3-at cserélnek ki, 2-t megszüntetnek, mert nincs rájuk szükség.



A munkásokat még nem zavarják a szabálytalankodó gépkocsivezetők. És a sofőröket sem zavarja, hogy nem használhatják a Belvárosit.

EMELT SZINTET A MATURÁLÓK ÖT SZÁZALÉKA VÁLASZT – KÉNYSZERPÁLYÁN AZ EGYETEMEK IS

## Kétszintű érettségi: megbukott a négyéves rendszer

**A megyei érettségizők 5 százaléka maturált emelt szinten. A 2005-ben bevezetett kétszintű érettségi nem érte el célját – sokan ezért értelmetlennek tartják.**

**CSONGRÁD MEGYE**  
R. TÓTH GÁBOR

23 ezer 960 érettségi vizsgából csupán 1300 volt emelt szintű idén Csongrád megyében. A magyar tanulók mindössze 3

százaléka választotta az utóbbit. 2005-ben vezették be a kétszintű érettségi rendszert.

– Az emelt szintű matúra nem váltotta ki a felsőoktatási felvételit. Színvonal a középszint miatt formalitássá vált, néhány tantárgy feladatlapja inkább intelligenciatesztre hasonlított – mondja Eitler József, a Szegedi Műszaki és Környezetvédelmi Középiskola és Szaképző Iskola Széchenyi István Tagintézményének igazgatója.

A rektori konferencia nemrég megválasztott elnöke, az SZTE-t vezető Szabó Gábor több interjúban kifejtette: szerinte sem jó a jelenlegi helyzet, ő az egyszintű, kemény próbatételt jelentő érettségi híve.

A jelenlegi, 480 pontos felvételi rendszerben 80 pluszpontot lehet szerezni. Egy emelt szintű érettségi 40 pluszpontot ér – de csak akkor, ha legalább 30 százalékosra sikerül. Egy nyelvvizsga pe-

dig, ha középfokú, C típusú, akkor 35; ha felsőfokú, C típusú, akkor 50 pontot. Vagyis a bejutásért két emelt szintű vizsgát nem éri meg letenni. A legtöbben pedig eggyel sem próbálkoznak. Hiszen a magyar felsőoktatási intézmények nem várják el a felvételizőktől a magasabb szintű matúrát. Az országos tendenciához hasonlóan az SZTE-n is csupán 3 alapképzési szakon kötelező az emelt szintű vizs-

ga. Mégpedig a modern filológiai képzésben, az anglistikán, a germanisztikán és a romanisztikán, az adott nyelvből. Az orvosegyetemek arról állapotok meg: jövőre legalább egy emelt szintű vizsgát követelnek.

A fejkvótás finanszírozás miatt az egyetemek nem engedhetik meg maguknak, hogy lemondjanak hallgatókról. Ha az egyik intézmény követeli az emelt szintet, azzal a

másik kerülhet lépéselőnybe: inkább ide jelentkeznek a diákok.

**Ponthatárok: csütörtökön**

Az ideai felvételi ponthatárokat csütörtökön határozzák meg. 2008-ban egy átlagos felvételiző 343 pontot ért el, és egy szakon sem kellett a maximumot, 480 pontot teljesíteni.

## Variációk sátorra



**HOLLÓSI ZSOLT**  
hollosi.zsolt@delmagyar.hu

Nomád körülmények között, egyik táborhelytől a másikig túrázva fedeztük fel a Mátrát, a Bükköt, gimnazistaként pedig a balatoni sátras építőtáborok jelentettek élményt.

A kötelező sáortáborozással azonban a kempingezést is megutáltatta velem a múlt rendszer utolsó éveiben a Magyar Néphadsereg. A kéthetes sándorfalvi „kiskihelyezések” még csak hagyján. De a januári, bakonyi Druzsba-87 bolgár–lengyel–csehszlovák–szovjet–magyar hadgyakorlaton döntöttem: önszántamból sem kempingezek többé soha. Hóban,

**» A kempingezés már nem csak a szerényebb pénztárcájúak sportja, inkább választott életforma.**

mínusz 22 fokban, a földre szórt szalmán, hálósáokban didegettünk – húszan a dobkályhával fűtött tiszszemélyes katonai sátorban. Fürdés: hetente egyszer. Ehhez képest elviselhető volt, amikor nyáron kellett tábor verni a bakonyi erdőkben: kirobantottuk a fél hegyoldalt, és súlyos tízmillióért meteorológiai állomásnak álcázott titkos atombunkert építettünk a vezérkarnak – feleslegesen. Aki addig nem volt a rendszer és a kempingezés ellensége, a seregben az is azzá vált.

Ilyen előzmények után érthető a jelmondatom: „Csak sátorba ne!” Persze soha ne mondja az ember, hogy soha. A 21. században a kempingezésről vallott elképzeléseimet is felülvizsgálhatnám. Mert minden elképzelhető komforttal ellátott luxus Kempinget láttam az elmúlt években Horvátországban és Itáliában. A sátorhelyeknél konnektorok, hideg-meleg vizes csap, étkezőasztal padokkal, kerti grill, kuka és bőséges hely. A sátrat sem csak úgy a fűre kell felverni, hanem az erre külön kialakított kavicsos alapra. Légkondicionált vécé, patyolatkiszta zuhanyzó, mosoda, játszótér, kosárpálya szolgálja a turisták kényelmét.

A kempingezés ma már nem feltétlenül a szerényebb pénztárcájúak sportja, inkább tudatosan választott életforma. Egyre többen vannak, akik több tízmilliót érő járművekkel és felszereléssel nyaralnak az elit táborhelyeken. Ha számolunk, lehet, hogy kiderül: a kempingezésnél olcsóbb a drága hotel.

## Nem épül Margit híd pótló a fővárosban

**SZENTES, BUDAPEST**  
MUNKATÁRSUNKTÓL

Nem kell pontonhidat építeniük a szentesi műszaki zászlóalj katonáinak Budapesten. A Főpolgármesteri Kabinet hétfői ülésén olyan döntés született, hogy nem tartanak igényt a honvédség segítségére, más: hogyan oldják meg a Margit híd felújítása miatt várható közlekedési anomáliákat – tájékoztatót tegnap az MTI.

A Margit hidat fel kell újítani, augusztus 21-én le is zárják, és ezután egy évig csak a buszok, villamosok és a kerékpárosok kelhetnek át rajta. Itt azonban naponta 50 ezer autó is át szokott halad-

ni. A katonai pontonhíd felállításának ötlete Hagyó Miklós főpolgármester-helyettesétől származott. Az azonban már a múlt héten, a Dunaparton tartott tájékoztató elhangzott, hogy a pontonnak nem a megépítése, hanem a működtetése lenne drága: naponta húszmillió forintba kerül, 480 katona kell hozzá. Mivel a rakpartról lehetne ráhajtani, az ottani forgalom is megállna. Ha hajó jön, a pontonhidat nyitni és zárni kell, mert – mint azóta kiderült – a folyam nemzetközi forgalmát nem lehetne korlátozni a hidépítés idejére. Emiatt a kabinet elvetette ezt az ötletet.