

SZÁMOS AKADÁLY HÁRUL AZ ÚTHÁLÓZAT BIZTONSÁGOSABBÁ TÉTELE ELÉ

# Szűkölködnek az útszélesítéssel

Mindössze két útszélesítési terve van kivitelezés alatt az országos útügyi hatóság brassói regionális kirendeltségének, amelynek fennhatósága alá tartozik a székelyföldi úthálózat is.

» SZUCHER ERVIN

A Szeben megyei Nagytalmács és Bojca közti korszerűsítés mintájára egyelőre csupán egy 800 méteres útszakaszt készül kétsávosról négy-sávosra szélesíteni az Országos Közútkezelő Vállalat (CNAIR) Brassó megyei kirendeltsége. Ezzel a tölcseffektust szeretnék felszámolni a Cenk alatti város kijáratától a Keresztényfalvánál lévő bekötő útig. A két négy-sávos utat jelenleg ugyanis az említett kevesebb mint egy kilométeres szakaszon mindössze egy kétsávos köti össze. Hogy a munkálatot mikorra sikerül megvalósítani, még nem tudni, az útügyi hatóságnál már azt is sikerként könyvelik el, hogy a két Szeben megyei település között mintegy 2,5 kilométeren sikerült megdupláznia a sávok számát. „A kanyargós útszakaszon a sebességkorlátozás marad, mindössze a balesetveszély csökken és a forgalmi dugók számolódhatnak fel” – szól a beruházás fontosságáról Elekes Róbert, az útügyi hatóság szóvivője. Hozzátette: az elmúlt években a Nagyszeben a Vöröstoronyi-szorossal és egyben az Olt-völgyével összekötő út Talmács és Bojca közötti szakaszán, a kanyarok és a túlzott sebesség miatt, számos frontális baleset történt. Négy sávon és betonválaszfalval ennek a kockázata szinte nullára csökken.



A baleseteket és a torlódásokat is meg lehetne előzni egy vagy két pluszsávval

Kérdésünkre, hogy a Szeben és Brassó megyei beruházáson kívül terveznek-e még további útszélesítéseket, esetleg kapaszkodósávok létesítését, Elekes nemmel válaszolt. Ugyan szóba került a Nagyszeben Brassóval összekötő műút egy-két szakaszának a négy-sávosítása, azonban a terv már az engedélyek beszerzésekor elakadt. Az állami erdészeti hatóság ugyanis nem engedélyezte az erdő néhány méteres sávon való kivágását.

Nem ez az egyedüli eset, amikor a jó szándékot bürokratikus akadályok húzzák át. „Az útszélesítés, a kiadások mellett, rengeteg olyan problémával jár, ami egy kívülállónak szinte elképzelhetetlennek tűnhet. Például telkeket, erdősávokat kellene felvásárolni olyan körülmények közt, hogy a legtöbb helyen még a telekkönyvi viszonyok sem tiszták” – mutatott rá Elekes Róbert.

A CNAIR ugyanakkor nem zárkózik el egy harmadik, úgynevezett kapaszkodó sáv építésétől a Segesvár–Marosvásárhely-útvonal szász-nádasi, illetve balavásári szakaszán sem, csakhogy míg az előbbi földcsuszamlások akadályozzák a további beruházásokat, a balavásári domb közepén van egy híd, amelynek a szélesítése komoly pluszbefektetést igényelne. Hasonló gondok adódnak a Hargitán átvezető Székelyudvarhely–Csíkszereda útvo na lon is. Az egyetlen jó hír, amivel az útügyi hatóság szóvivője szolgálni tudott a Segesvárt Fehéregyháza irányából Hétúríg elkerülő út volt, amely nem csak a Brassó vagy Székelykeresztúr és Marosvásárhely között autózó sofőrök dolgán könnyítene, hanem az UNESCO-örökségnek számító segesvári várat és történelmi belvárost is óvna a kamionok dübörgésétől és szennyezésétől.

## Hidrogénbuszt tesztelnek Erdélyben

» HAJNAL CSILLA

Erdély több városába is megérkezik a hidrogénmeghajtású, tömegközlekedésre alkalmas autóbusz. Két hónapon keresztül összesen tizenkét romániai városban tesztelik a hidrogénmeghajtású Solaris járművet, amelyet a Solaris Bus & Coach vállalkozás bocsát tesztelésre. A cég közlése szerint a zöld energiaforráson alapuló, Urbino 12-es típusú jármű sorrendben Kolozsváron, Marosvásárhelyen, Brassóban, Sepsiszentgyörgyön, Iași-ban, Galacon,

Konstancán, Bukarestben, Râmnicu Vâlcean, Craiován, Temesváron és Nagyváradon közlekedik majd.

A gyártó két-két napra bocsátja a városok rendelkezésére a hidrogénmeghajtású autóbust azzal a céllal, hogy a helyi önkormányzatok tesztelhesék a járművet a tömegközlekedésben, és ismerkedjenek meg a hidrogénnek mint hatékony zöld energiaforrásnak az előnyeivel – idézte az Agerpres hírügynökség a cég közleményét. Az autóbusz számára a Linde Gaz Románia biztosítja az üzemanyagot. Utóbbi vállalat igazgatója, a közleményben

idézett Ciprian Islai emlékeztetett arra, hogy a hidrogénmeghajtású járművek forgalomba helyezését az Európai Unió is támogatja.

A Solaris Urbino 12-es modell 2019 júniusában került piacra. A jármű autonómiája 400 km, és az elektromos buszokhoz hasonlóan zajtalanul, környezetbarátan közlekedik. A Solaris Bus & Coach vállalat több európai ország, köztük Németország, Hollandia, Olaszország, Svédország és Ausztria helyi tömegközlekedései számára biztosított már Urbino 12-es autóbuszokat.



PATAKY ISTVÁN

» VEZÉRCIKK

## Oltatlan politikai bújócska

Dacian Cioloș másodszer bizonyította be, hogy alkalmatlan a miniszterelnöki poszt betöltésére. Először kormányfőként sikerült ezt bemutatnia az országnak, miután a 2015 novemberében startolt, s alig egy évig tartó „technokrata” ténykedése egy nagy semmit eredményezett. Most pedig büszkén sétált bele Klaus Iohannis időt nyerő, s egyben az egész Mentsétek meg Romániát Szövetséget (USR) szárnalmas pozícióba hozó csapdjába. Cioloș eljátszotta a tényleg esélyes, felelősségteljes szerepet, miközben még a parlament takarító személyzete is tisztában volt a garantált kudarcral. Lehet, hogy az USR maradék harcias szimpatizánsai szemében ismét megcsillant valami, amikor az úgynevezett civil szférából a hatalomba vágyók listájáról jó néhány figurát a javasolt kormánylistán láttak, de a bizottsági meghallgatásokon és a törvényhozásban zajló vitán összességében mégiscsak a padló felmosása történt Cioloșékkal.

Egyébként annak sincs igaza, aki őszintén, naivan azért örült volna a Cioloș-kabinet megszavazásának, mert azzal legalább kormányozhatóvá válik az ország a súlyos egészségügyi válságban. Egy új, minden tárcánál miniszter-, de vélhetően államtitkári cserékkel is járó kormány berendezkedése hetekbe, talán hónapokba tellett volna, ami most tényleg a lehető legkevesbé hiányzik. Egyelőre annyi biztos, hogy folytatódik a válságkormányzás. Az újabb hamis megoldáskeresésre az a Florin Cițu vállalkozik, akinek két hete osztotta ki a parlament a bukott igazolványt.

A reménytelen politikai válság közepette valamit tenni kell a járványhelyzet kezelése érdekében. Az egészségügyi tragédia megfékezésére jelenleg egyetlen olyan út vezet, amely a felelős polgári attitűdöt jutalmazza, s nem a gazdaság megfojtásával igyekszik menteni az élet majd minden területén, azokkal a természetes kivételekkel, amikor olyan embertársainkról beszélünk, akik nemrég átestek a betegségen, vagy igazolt egészségügyi ok miatt nem élhetnek a vakcina lehetőségével.

Magyarországon az alkotmánybíróság kedden közölte ama határozatát, melyben egyhangúlag elutasította a védettségi igazolványt szabályozó kormányrendeletre vonatkozó alkotmányossági panaszokat. Az alkotmánybírák szerint a rendelkezések nem ütköznek a hátrányos megkülönböztetés tilalmába, veszélyhelyzet idején egyes alapvető jogok gyakorlása felfüggeszthető, vagy az alaptörvényben megállapított mértéken túl korlátozható. A testület elfogadta a jogkorlátozás legitím céljaként a koronavírus-járvány leküzdését, ezen belül az egészségügyi, társadalmi és gazdasági hatásainak a csökkentését, a károk enyhítését. A budapesti taláros testület a diszkriminációra vonatkozó vizsgálata során megállapította, hogy azok, akik védettségi igazolvánnyal rendelkeznek, mert felvették az oltást vagy átestek a fertőzésre, nem alkotnak homogén csoportot azokkal, akiknél ez a feltétel nincs meg, így a hátrányos megkülönböztetés szóba sem kerülhet.

Lehet legyinteni a magyar alkotmánybírói döntésre, de Európa java ezt az utat követi. A kormányosdi bújócskát játszó romániai pártok karanténok, lezárások, bezárások helyett a vakcinaigazolások szélesebb körű megkövetelésével a járványhelyzet megoldása, de a politikai konszenzus irányába is egy hasznos lépést tehetnének.