

Bezárt a sztrádamúzeum, újabb 10 km járható

A román autópályakezelő szerint 2022-ig sztrádán lehet eljutni Marosvásárhelyről Nagyváradig

Bezárt az autópálya-múzeum – vagyis a Szamos-híd átadását követően 130 kilométer/órával száguldhatunk a Gyalu és Magyarnádas közötti, fél kilométer híján 10 kilométeres sztrádaszakaszon is. A Borstól Brassóig tervezett sztrádának az eredeti elképzelés szerint már 2013-ra el kellett volna készülnie, most pedig a legoptimistább vélemény szerint 2022-ben juthatunk el pályán Nagyváradról Marosvásárhelyre.

Bár az eredeti tervek szerint bő öt éve autópályán kellenne száguldoznunk a magyar határtól Brassóig, már az apró lépéseknek is örülnünk kell. Ezért hatalmas csinnadratta és sajtóviSSHang övezte, hogy az észak-erdélyi autópálya nyomvonalán – bő nyolc évvel az előző után – átadták a forgalomnak a sztráda harmadik szakaszát Gyalu és Magyarnádas között, ami a két Kolozs megyei települést köti össze 9,5 kilométeren. Az új autópályaszakaszt azt követően avatták fel, hogy az Országos Közútkezelő Társaság (CNAIR) átvette a Szamos-hídat, amely a most átadott részt az Aranyosgyéres–Gyalu szakaszhoz kapcsolja, és a Kolozsvár–Nagyvárad főutat is összeköti a Kolozsvár–Szatmárnémeti főúttal. Ezzel bezárt az „autópálya-múzeum”, vagyis használhatóvá vált az a szakasz, amelyet – mint ismert – a két említett település között már tavaly megépítettek, ám az átkelő híján nem lehetett átadni a forgalomnak.

szerződésbontás után újra kiírt versenytárgyalás nyomán végül – 2014 áprilisában kezdődtek, és 2017 novemberében zárultak le. A kivitelező a Spedition UMB és a Technostrade volt, az építkezés összértéke elérte a 370 millió lejt. A szakaszt azért nem adták át tavaly, mert még nem volt kész a Gyalu melletti 750 méteres Szamos-híd, amely az említett részt az Aranyosgyéres–Gyalu szakaszhoz kapcsolja. A munkálatokat eredetileg az amerikai Bechtel cég kezdte el, de a szerződést felbontották, és a kivitelező az olasz Tirrena Scavi lett, amely 26 millió lejért építette meg a hídat.

Andrea Barzanti, a kivitelező Tirrena Scavi társaság munkálatvezetője elmondta: azért volt nagy kihívás a két pályaszakaszt összekötő híd megépítése, mert a munkát az amerikai Bechtel társaság kezdte el, amely egyedi hidépítési technológiát használ. A Bechtellel azonban a román állam öt évvel ezelőtt felbontotta a szerződést. A munkálatokat befeje-

FOTÓ: PRO INFRASTRUKTURA EGYESÜLET



FOTÓ: BELICZAY LÁSZLÓ

A Gyalu–Magyarnádas közötti pályaszakasz megnyitás előtt: négy év alatt készült el a 10 kilométernyi sztráda

16,8 kilométeres Magyarnádas–Nádasszentmihály résszel, ahol 2016 novemberében már megkezdődtek a munkálatok, de mivel semmit sem haladt a kivitelező, a szerződést felbontották.

Élő remények

Narcis Neaga, a közútkezelő vezérigazgatója a híd átadásán azt mondta: reméli, jövő tavaszra meglesz az autópálya fennmaradó Bihar megyei szakaszainak kivitelezője is, egészen Berettyószéplakig. „A most átadott szakasz jó állapotú, az egyik legszebb az országban. Az észak-erdélyi autópálya építése Magyarnádasról Nádasszentmihály irányába folytatódik, ahol októberben hirdetnek versenytárgyalást. Onnan Berettyószéplakig október–novemberben kerül meghirdetésre az építés, Berettyószéplaktól Borsig pedig hamarosan nyilvánosságra hozzuk a kivitelező nevét. Reméljük, tavasszal meglesz a nyertes Magyarnádasról Berettyószéplakig mindkét szakaszra, hiszen hatalmas, csaknem egymilliárd eurós beruházásról van szó” – fogalmazott Neaga. Az igazgató 2021–2022-re valószínűsítette, hogy autópályán lehet közlekedni Marosvásárhelytől a borsi határátkelőhelyig. Hozzátette: a határidőket jelentősen befolyásolhatja, hogy lesznek-e óvások a pályázatok nyerteseinek a ki- hirdetése után.

Neaga ígérete szerint ugyanakkor novemberben az észak-erdélyi autópálya további 13–14 kilométerét átadják Marosvásárhely irányába. Korábbi sajtóhírek szerint azonban ezek nem lesznek használatba vehetők, amíg további szakaszok is el

nem készülnek. Neaga viszont váltig állítja: elvileg a centenárium évében 100 kilométernyi autópályát avatnak fel Romániában. Nem ennyire derülátó azonban Lucian Șova közlekedésügyi miniszter, aki sajtónyilatkozatában arról beszélt, hogy az idei év végéig 60 kilométer autópályát adnak át a forgalomnak. Esetleg „ha a dolgok jól alakulnak”, akkor további 20 kilométernyi sztrádán lehet majd közlekedni december 31-ig, miután 2016-ban nem sikerült egyetlen kilométernyi autópályát sem átadni, és 2017-ben is csak egy alig 15,4 kilométeres szakaszt.

Építkeznek, de az ütem nem a legjobb

Jelenleg három építés alatt levő szakasz van Erdélyben: Marosvásárhely (Nyárádtő)–Aranyosgyéres, Torda–Szászsebes és Déva–Lugos. A Közüti Infrastruktúráért Felelős Országos

len lesz betartani, ha a munkálatok a jelenlegi ütemben haladnak. Egy augusztus 7-i bejegyzés szerint szépen dolgoznak a Marosugra és a marosvásárhelyi repülőtér közötti 10 kilométernyi szakaszon, de annak az esélye, hogy ezt 2018-ban be tudják kötni az autópályarendszerbe minimálisak, hiszen a radnóti csomópont körüli munkálatokat nem bírják befejezni idén. Megfigyeléseik szerint az Aranyosgyéres–Maroskece között folyó munkálatok lelassultak, és ha a jelenlegi ritmusban haladnak, szerintük 2019-re ezt a szakaszt lehetetlen lesz befejezni. Ezzel fennáll annak a veszélye, hogy a Marosugra–Radnót közötti szakasz, amely a jelek szerint befejeződik jövő évre, szintén „autópálya-múzeummá” válik.

Arról semmi hír, hogy mi a sorsa a Nyárádtő–Marosvásárhely közötti pályaszakasznak, amely esetében megóvták a versenytárgyalás

Az igazgató 2021–2022-re valószínűsítette, hogy autópályán lehet közlekedni Marosvásárhelytől a borsi határátkelőhelyig. Hozzátette: a határidőket jelentősen befolyásolhatja, hogy lesznek-e óvások a pályázatok nyerteseinek a kihirdetése után.

Társaság ígérete szerint a Gyalu és Magyarnádas közötti szakasz után még idén átadják a forgalomnak a Szászsebes Torda közötti 24 kilométeres, a Déva és Lugos közötti 22,5 kilométeres, valamint a Nyárádtő Marosugrával összekötő 10 kilométeres szakaszt.

Az autópálya-építéseket is figyelő Pro Infrastruktúra egyesület szerint azonban ezeket az ígéreteket lehetet-

eredményét, és azóta sem hirdettek nyertest.

Szeptember 2-án a szászsebesi csomópont körül filmeztek, fotóztak. Amint a felvételekből kiderül, jelentős haladásérték el az építetők, de arra, hogy 2019 előtt befejezzék, szintén nincs esély. A csomópont az A10 (Torda–Szászsebes), A1 (Nagylak–Bukarest) autópályákat és a DN1 utat kötné össze, de sok és nehéz munkálatokra van ott szükség: hosszú merevítők, hidak, kereszteződések. Szeptember 8-án a Solymos melletti csomópont körüli munkálatokat vetették górcső alá, amelyből úgy tűnik, haladnak a munkálatokkal, de az ígért 2018-as átadás csúszni fog 2019 nyarára. Ez a Déva–Lugos közötti szakasz egyik legnehezebb pontja, ahol több helyen vasbeton támfalak építésére van szükség, de helyenként még az ásatások sem fejeződtek be.

BÁLINT ESZTER, NEMES GYULA



Több szakaszban épül a Marosvásárhely–Aranyosgyéres autópálya

Tulajdonképpen a semmiből a semmibe vezetett, innen is kapta a nevét. Ezáltal pedig csaknem 62 kilométerre bővült a magyar határ mellett található Borstól a Brassóig tervezett, összesen 450 kilométeres autópálya. Ennek az Aranyosgyéres és Kolozsvár közötti 52 kilométeres szakaszát 2009–2010-ben nyitották meg a forgalom előtt. Azóta semmi kézzelfogható eredmény nem született, holott egy 2004-ben megkötött szerződés szerint a teljes sztrádának 2013-ra kész kellett volna lennie.

Egy sztrádaszakasz nem rövid története

A 8,7 kilométer hosszú Gyalu–Magyarnádas szektor munkálatai – az amerikai Bechtel vállalattal való

zól olasz cégnek két daruval kellett a pillérekre helyezni az amerikai cég által legyártott, egyenként 170 tonnás összekötő elemeket.

A Gyalu–Magyarnádas szakasz az 52 kilométeres Gyalu–Aranyosgyéres szakaszt köti össze a

Egy rég várt sztráda bonyodalmas története

A Nagyváradot Brassóval összekötő, Erdély magyar lakta területein áthaladó A3-as autópálya megépítésére – mint ismeretes – 2004-ben kötött szerződést a román állam az amerikai Bechtel társasággal. Az akkor közölt adatok szerint a 415 kilométeres pályának 2013-ig kellett volna megépülnie, a pályaeépítés költségeit pedig 2,5 milliárd euróra becsülték. A pályából a most felavatott, csaknem 10 kilométeres szakaszig az 52 kilométeres Gyalu–Aranyosgyéres szakasz épült meg. Az Európai Unió mind-

addig nem nyújtott támogatást az észak-erdélyi pályaeépítéshez, amíg a bukaresti kabinet szerződést nem bontott a Bechtellel. Brüsszel egyfelől azt kifogásolta, hogy az akkori szociáldemokrata kormány – nemzetbiztonsági okokra hivatkozva – versenytárgyalás nélkül kötött szerződést az amerikai pályaeépítővel, másfelől pedig azt, hogy Románia nem a 4-es páneurópai folyosóba illeszkedő, Nagylak–Arad–Nagyszeben dél-erdélyi nyomvonalon kezdte építeni az autópályát.