



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

1072 Budapest, Klauzál tér 16., fszt. 3.
web: www.veke.hu e-mail: veke@veke.hu
Adószám: 18104202-1-42

A Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület állásfoglalása a nagykörúti felsővezeték-rendszer meghibásodásait vizsgáló jelentésről

A Budapest Portálon nyilvánosságra hozott vizsgálati jelentés sok értékelhető információt tartalmaz, de **eredeti céljának nem felel meg**. A felügyelőbizottság által megfogalmazott 3 kérdés közül kettő esetében konkrét választ nem ad, de a válasz az anyag állításaiból nagyrészt kikövetkeztethető (melyek a tervezés, illetve a kivitelezés megfelelőségére vonatkoznak). Ami a legsúlyosabb mulasztás azonban, hogy a **harmadik kérdéssel egyáltalán nem is foglalkozik**:

„A beruházó, illetve a kivitelező kiválasztásában, továbbá a munkavégzések ellenőrzésében a BKV kellő gondossággal járt el, vagy sem?” (jelentés 1. o., 4. bek.)

Ezt követően a jelentés azt állítja, hogy a *„fenti kérdések megválaszolásához a megbízó biztosította a szükséges dokumentumokhoz való hozzáférést”*, **a műszaki vizsgálat azonban a jogi felelősség megállapításához szükséges kompetenciákkal nyilvánvalóan nem rendelkezik**, így erre kísérletet sem tett. Ezen túlmenően azonban a műszaki szakkérdések kapcsán nem vonta le azon következtetéseket, melyek a beruházó felelősségét egyértelműen kimutathatták volna.

Kifogásolható, hogy a jelentés teljes egészében a BKV, mint Beruházó szemszögéből vizsgálja a történeteket és **nem is foglalkozik a közlekedési társaság saját szerepével, mulasztásaival**. Nem bizonyítható ugyan, de ez legalábbis összefüggésbe hozható azokkal a korábbi, felügyelőbizottsági tagtól származó sajtóhírekkel, mely szerint a vizsgálat elvégzésre felkért mérnöki csoport a BKV felé különböző okokból elfogult.

Fentiek alapján a vizsgálati anyagot hiányosnak és végeredményét tekintve félrevezetőnek tartjuk. A BKV Zrt. felelősségét a tanulmány nem nevezi meg, pedig a közlekedési társaságot súlyos mulasztások terhelik az alábbiakban:

I., A beruházás ütemezése és előkészítése

A jelentés tabuként kezeli a beruházás előkészítését, miközben **a problémák eredendő oka a szűkre szabott és rosszul szervezett felújítás volt.** A vizsgálati anyagban folyamatosan a döntést hozó alany konkrét megnevezése nélkül vannak megfogalmazva a szűk időkeretre való utalások, pedig a kérdés egyértelmű tisztázása a vizsgálat egyik fő feladata lett volna.

Például:

- „igen feszített ütemezés” (jelentés 15. o., 2. bek.)
- „A beruházás időütemezésében egyéb, külső a munkavégzéseket időben behatároló határidő-tényezők annál inkább jelentettek nehezen kezelhető korlátozó feltételeket.” (jelentés 16. o., 7. bek.)
- „**Ekkor** [január 26-án] **felmerült az igény** a 4+3 hetes vágányzárral való munkavégzés kialakítására is. Az új ütemterv az igények ellenére nem volt tovább rövidíthető, és a tervező 2006. február 2-i kooperációs jegyzőkönyvben, [13/10] rögzítettek szerint ez időszakban a munkák teljes körű elvégzése nem lehetséges.” (jelentés 15. o., 2. bek.)

Mi miatt és ki által megfogalmazott igény következtében volt feszített az ütemezés és volt kevés a felújításra szánt idő? Hogyan történhetett meg az, hogy annak ellenére 7 hétig tartott a felújítás, hogy a tervező jelezte, ez a kivitelezési idő nem elegendő a felújítás végrehajtására? A jelentés ezekre a kérdésekre nem ad választ, pedig ezek a kulcskérdések a felelősség eldöntésében. Bizonyos, hogy a BKV legalább 3 éve már tudta, hogy erre a felújításra szükség lesz, tehát felkészülhetett volna megfelelően a járművek érkezéséig. **A jelenleg rendelkezésre álló információk szerint tehát az üzemzavarok hátterében meghúzódó legfőbb ok, a rövidre tervezett kivitelezési időszak a BKV felelőssége.**

II., Eltérés a tervektől

A kivitelezés során egyértelműen megsértették a tervekben foglalt előírásokat, és ez vezetett a rendszeres meghibásodásokhoz:

- „előírás volt, amely szerint a megnövelt keresztmetszetű és súlyú felsővezetékek felhelyezését **a kereszttartó sodronyok cseréje meg kellett volna előzze.**” (jelentés 15. o., 2. bek.)

- *„a tényleges munkavégzés során a felsővezeték rendszer keresztartóinak lecserélését későbbi időpontra halasztották [...] Ennek járulékos következménye lett a felsővezeték rendszer kifogásolható minőségű magasság-beállítási eredménye.” (jelentés 15. o., 4. bek.)*

A jelentés ugyan nem nevezi meg, hogy pontosan ki hagyta jóvá a tervektől történő eltérést, de mivel ez a kooperációs értekezleteken is jóváhagyásra került (jelentés 15. o., 2. bek.), így **a BKV-nak tudnia kellett róla és jóváhagyta, hogy a tervektől eltérjenek.**

Ez a mulasztás ok-okozati összefüggésben áll a későbbi üzemzavarokkal és egyértelművé teszi a BKV, mint beruházó felelősségét a történetekben.

III., Műszaki átvétel

A felújítást követően a műszaki átvétel *„csak szemrevételezéssel történt meg.” (jelentés 16. o., 2. bek.)*, miközben az *„anomáliák a helyszíneken, szemrevételezéssel is jól azonosíthatóak.” (jelentés 14. o., 6. bek.)*.

Ráadásul az *„alvállalkozó Ten-T Rt. az elvégzett munkáról kiadott kivitelezői nyilatkozata tartalmilag nincs összhangban a ténylegesen tapasztalható, és méréssel, vizsgálattal igazolható műszaki állapottal.” (jelentés 17. o., 2. bek.)*

A fentiek értelmében tehát **a BKV nem kellő körültekintéssel vette át** a felújított szakaszt, annak ellenére, hogy a II. pontban részletezett okokból tisztában volt azzal, hogy félkész felújítás történt és eltértek a tervektől. A műszaki átvétel során tehát **a beruházónak gondatlansága** érhető tetten, különösen, hogy a BKV-nál nem laikusok dolgoznak, hanem **a társaság nagy létszámú beruházási szakembert alkalmaz**, sőt, egy egész igazgatóságot tart fenn ebből a célból.

IV., Közbeszerzések

A felújítást megelőző közbeszerzési eljárások megfelelőségét a jelentés több ponton is kérdésessé teszi:

- az oszlopkidőlés kapcsán az alvállalkozóról ezt írja: *„feszítési technológiai leírás, és műszerezettség hiányában a felsővezeték háló kiegyenlített megfeszítése nem volt garantálható.” (jelentés 12. o., 9. bek.)*

- A Siemensnek és alvállalkozójának, illetve a műszaki ellenőr Metróber Kft-nek az alkalmatlanságáról, feladataik elmulasztásáról szól a jelentés teljes 17. oldala.

V., A Margit hídi oszlopok

A vizsgálati jelentés egyértelműen leírja, hogy az oszlopok oly mértékig korrodáltak voltak, hogy a terhelés elviseléséhez **minimálisan szükséges 6 mm-es falvastagság helyett több esetben az 1-2 mm-es falvastagság** volt csupán jellemző. Ez szabad szemmel is látható volt, melyet a VEKE honlapján is megtalálható számos fotó (<http://veke.hu/index.php?fc=cikk&par=292>) és a sajtó esetet követő tudósításai is egyértelműen alátámasztottak, de a vizsgálat is kiemeli.

A jelentés leglényegesebb eleme az, amely kiemeli, hogy az állítólagos 2006. március 20-i terheléspróbán mi történt, illetve minek kellett volna történnie:

*„a próbaterheléskor az erő fokozatos növelése közben az előírt terhelés mintegy felének elérésekor **az oszlopnak már ki kellett volna dőlnie**. Ezzel szemben a mérési jegyzőkönyv szerint az oszlop a próbaterhelést követően az **eredeti helyzetébe maradó alakváltozás nélkül visszaállt**.”*(jelentés 12. o., 3. bek.)

Ezek alapján vélelmezhető, hogy **a próbaterhelés nem történt meg**, azt vagy utólag, az oszlopdőlés után „datálták vissza”, vagy ha valóban március 20-án történt is valami, az megközelítőleg sem a megfelelő próbaterhelés volt. Az ellentmondást a vizsgálat nem oldja fel, így nem megállapítható, hogy pontosan milyen mulasztás történt. Az alábbiak azonban leszögezhetők:

- valós próbaterhelés március 20-án nem történt, mert az oszlop már akkor kidőlt volna
- a vizsgálati jelentés szerint **az oszlop kidőlésének napján, július 15-én szintén nem próbaterhelés történt** (hiszen a jegyzőkönyvek szerint ez már hónapokkal korábban megtörtént), hanem a VEKE korábbi állításainak megfelelően **a keresztsodrony cseréje közben következett be az oszlop váratlan kidőlése**.
- a fentiek alapján megállapítható, **hogy a BKV ismételten valótlan állítással vezette félre a közvéleményt, amikor számos alkalommal azt állította, hogy az előírt próbaterhelés közben dőlt ki az oszlop** (forrás: MTI, 2006. július 15., tudósítás a BKV székházban tartott sajtótájékoztatóról)

- A felelősség a bizonyítottan mulasztást elkövető alvállalkozó Ten-T mellett **a BKV-t is terheli, hiszen az oszlopok szabad szemmel is láthatóan korrodáltak voltak**, ráadásul a megrogyott oszlopok már a korábban készült videófelvevételeken is láthatóak (jelentés 12. o., 1. bek.). Így az oszlopok állapotáról a beruházónak is tudnia kellett, hisz az infrastruktúra állapota érdekkörébe tartozik. A keresztsodronyok cseréjét ilyen állapotú oszlopokon nem lett volna szabad megengedni.

Amennyiben a fentiekből következtethető ál-próbaterhelés részletei ismertté válnak, a BKV felelőssége könnyen még súlyosabb lehet: ha a március 20-i terheléspróba bizonyíthatóan csak utólag, az oszlopok kidőlése után lett bejegyezve, akkor a BKV és a műszaki ellenőr felelőssége fokozottan felmerül.

VI., Kommunikáció

- A nagykörúti felújítás első szakaszának átadását követő 2 hónapban (május 22.- július 25.) **összesen 24 olyan üzemzavar történt, mely a felsővezeték-rendszer meghibásodásával közvetlenül összefüggésbe hozható.** A valóságban történt, és a BKV által naplózott (hiszen ez a jelentés által megnevezett forrás) üzemzavarok száma tehát lényegesen meghaladja még a VEKE által ismert 18-as számot is, melyet a BKV több alkalommal, a sajtó nyilvánossága előtt, a közvélemény tudatos félrevezetése céljából meghazudtolt, és még a közelmúltban is csupán 13 üzemzavarról beszélt. **A BKV tehát tudatában volt annak, hogy az általa bevallottnál lényegesen több üzemzavar következett be.**
- Az üzemzavarok kapcsán, illetve a jelentés eddigi részében leírtak szerint egyértelműen belátható, hogy a BKV, és személy szerint Aba Botond vezérigazgató tudatosan vezette félre a közvéleményt akkor, amikor a nagykörúti üzemzavarokat nem a rosszul kivitelezett és a tervektől eltérő felújítási munkákra, hanem különböző más okokra fogta:
 - „A vezérigazgató - az MTI jelentése szerint - azzal érvelt, hogy az új **áramellátási rendszer »túl jó«** a még ott közlekedő Ganz-villamosoknak, amelyekkel ráadásul időnként **túl gyorsan hajtanak a járművezetők.**” (Népszabadság, 2006. június 20., „Túl jó az új vezeték a régi villamosnak?”)
 - „az új, keményebb felsővezeték rendszer **»kiválogatta és kiselejtezte«** azokat az **áramszedőket**, amelyeket a régi, lágyabb és már bekopott rendszer még éppen **»elfogadott«.**”(A BKV Zrt. sajtóközleménye, 2006. június 20., <http://www.bkv.hu/kozlemenyek/202.html>)

Ezen állításokkal szemben a jelentés az alábbi megállapításokat teszi:

- „a felsővezeték a nagykörúton, illetve annak bizonyos szakaszain nem a műszaki előírásoknak megfelelő állapotban vannak.” (jelentés 9. o., 6. bek.)
- „a felsővezeték hálózaton elvégzett munkák a kiadott nyilatkozattal ellentétben **minőségileg erősen kifogásolhatóak.**” (jelentés 17. o., 2. bek.)
- A június 20-i, fent idézett Aba-nyilatkozat a járművezetők gyorshajtásáról a június 16-i, Oktogonnál történt jelentős üzemzavar kapcsán született a Főpolgármesteri Kabinet ülésén. Erről az üzemzavarról a jelentés a következőket írja: „A villamos a menetíró adatai szerint **lassan, 15 km/ó sebességgel haladt.**”(jelentés 5. o., 20. számú üzemzavar)
- „06.09-én 10:02-kor az Oktogonnál a 1462 pályaszámú kocsí áramszedője felakadt és a törőék eltört. A 1462 kocsí áramszedője ez alkalommal másodszor hibásodott meg. [...]a korábbi esemény miatt az áramszedő javítása során annak műszaki ellenőrzése is megtörtént, és a műszaki állapota **a második meghibásodáskor már minden szempontból kifogástalannak volt tekinthető.**” (jelentés 4. o., 14. üzemzavar)
- „az áramszedő megnövekedett megterhelését nem Combinó villamos miatt kiépített felsővezeték megnövekedett súlya okozza, hanem **a nagyobb súlyú, új felsővezeték nem kellően gondosan beszabályozott magassági vonalvezetése, azaz a gyakori, és nem megengedhető mértékű magasság-ingadozások.**”(jelentés 10. o., 4. bek.)

Tehát a BKV három, általuk utólag sem cáfolt állításának egyike sem igaz a vizsgálati jelentés idézett megállapításai szerint. Ezek után nehezen lehet mit kezdeni a BKV rendszeresen megjelenő sajnálkozásával a sajtó viselkedésével kapcsolatban, amely egyébként a vizsgálati jelentésben is visszaköszön (jelentés 7. o., 6. bek.). Ha a sajtót, és egyébként a kabinet ülésén a tulajdonost is **szándékosan, valótlan állításokkal a BKV félrevezeti, ne csodálkozzon, ha utána a sajtóban ezek a szakmailag pontatlan állítások megjelennek.** Mindeközben a BKV tudatában volt a valós helyzetnek, hisz a társaság „2006. júniusában egy folyamatos videó felvételt készített [...; melyen] **jól azonosítható** egyrészt a kialakított vezeték-kigyózás, másrészt az áramszedő megengedett mértékét indokolatlanul meghaladó magasságváltozásai.” (jelentés, 8. o., 6. bek.)

Az üzemzavarok száma, a „*túl jó*” felsővezeték, a gyorsan hajtó villamosvezetők, a rossz állapotú áramszedők, a terheléspróba miatt kidőlt oszlop (lásd az V. pontban) tehát mind-**mind a félrevezetésre épülő kommunikáció részei voltak,** melynek célja a nagykörúti problémák elbagatelizálása, a közvélemény és a tulajdonos dezinformálása, a felelősségi

viszonyok elmosása volt. Ha a BKV-nak, mint beruházónak más mulasztása nem is lett volna, **a valótlanságokból álló kommunikációs stratégia már önmagában elegendő lenne a BKV menedzsmentjének felelősségre vonására**, a beruházás során történt egyéb súlyos mulasztások nélkül is.

A VEKE következtetései a vizsgálati jelentés alapján

- 1., A projekt megvalósításához a BKV 300 millió forint támogatást nyert az Európai Unió által finanszírozott Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program energetikai pályázatán. Ha a vizsgálati jelentés következtetései helytállóak, emiatt a támogató szervnek (Nemzeti Fejlesztési Ügynökség) is eljárást kell majd indítania. Amennyiben az elmarasztaló határozattal végződik, **a teljes uniós támogatást vissza kell fizetnie a BKV-nak**, emellett az államháztartás működési rendjéről szóló kormányrendelet alapján a BKV mindennemű EU támogatásból 5 évre kizárható.
- 2., Indokolt az ügyben súlyosan és bizonyíthatóan **vétkes fő- és alvállalkozók kizárása a budapesti közlekedési nagyberuházásokból** a következő legalább 3 évre.
- 3., A vizsgálati jelentés tartalma és a fenti, a vizsgálaton alapuló megállapítások egyértelműen **megkérdőjelezi a BKV menedzsmentjének jóhiszeműségét és alkalmasságát a cég további vezetésére**.
- 4., A **BKV teljes strukturális és működési rendjének átalakítása szükséges**, a beruházási és megrendelői jellegű feladatok szervezeti elválasztása a napi üzemeltetői feladatoktól, a Budapesti Közlekedési Szövetség szerepének növelésével. Ennek keretében a nagyobb volumenű **beruházások lebonyolításának elvonását** javasoljuk a BKV hatásköréből.

Budapest, 2006. augusztus 14.

Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Közlekedésfejlesztés munkacsoport

www.veke.hu

További információk: Vitézy Dávid, munkacsoport-vezető, vitezy@veke.hu