

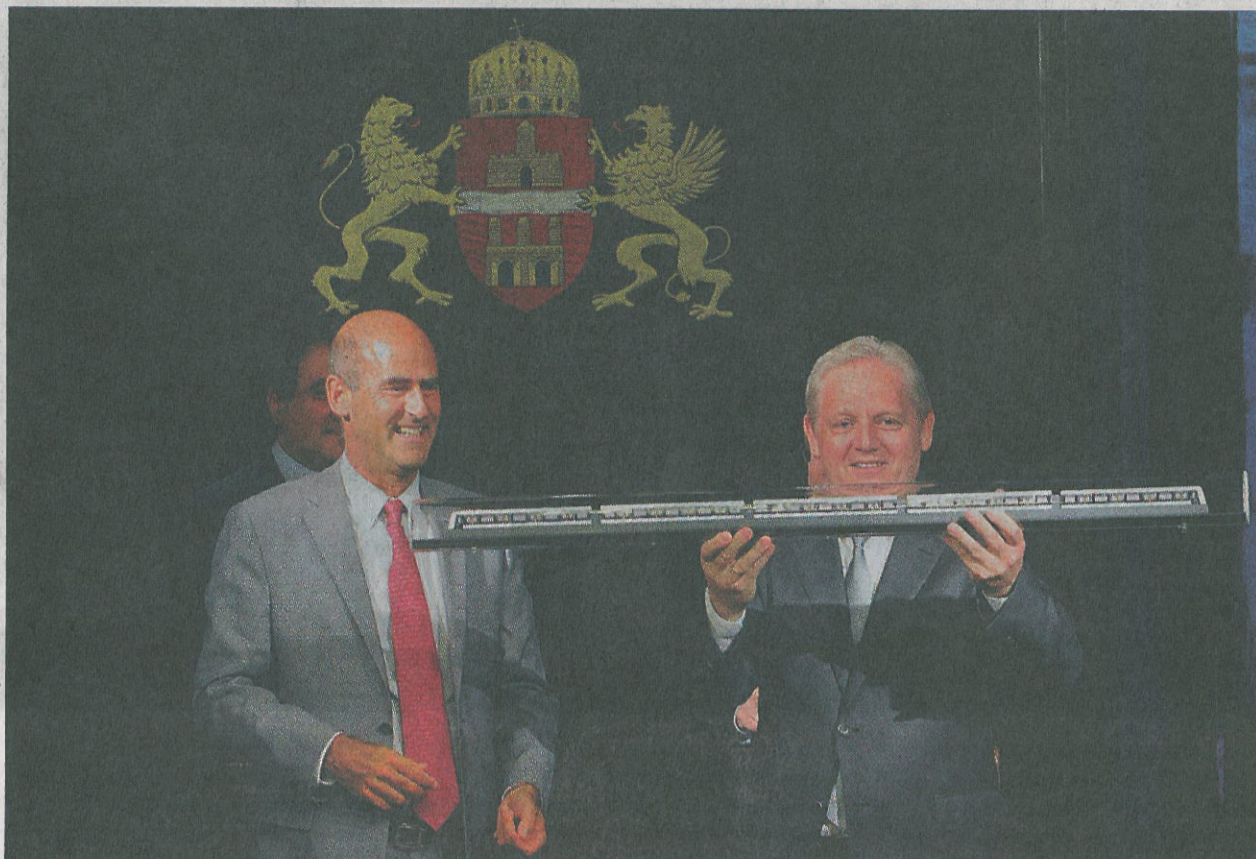
Alstom Új engedélyt kért, de felmentést akar a fékrendszerre, ez volt korábban a legfőbb kifogás ellene

Mennyiben fogadna most Tarlós?

Szalai Anna

Vajon most mennyiben fogadna Tarlós István főpolgármester az Alstom metrókocsik budapesti forgalomba állítására? A 2006-os szállítói szerződés reinkarnációjának tekinthető új megállapodás egy hónappal ezelőtti aláírásakor még azt mondta: ez a jelenlegi ciklus legnagyobb sikere, aminek létrejöttére 20 fillérben se fogadott volna tavaly ősszel. Emelhetné a tétet. A kockázat is egyre nagyobb. Hiába erőltették be az új szerződésbe az új tender kiírását lehetővé tevő passzust arra az esetre, ha az Alstom újfent elbukna a hatósági vizsgán. Még a városvezetők sem hitték, hogy ennek lebonyolítására reális esély lenne az uniós támogatással való elszámolás határidejéig. György István főpolgármester helyettes maga mondta, hogy az Alstommal való megegyezés másfél éves előnyt biztosít egy új pályázathoz képest. Hanzsly Ákos (LMP) pedig rögzítette a közgyűlési vitában, hogy az új szerződésben lévő határnapok túlságosan távoliak ahhoz, hogy újabb nem teljesítés esetén másik tendert írthasson ki a főváros. Így szerinte a tavaly októberben felmondott szerződés újrakötése ismét a gyártót hozza jobb helyzetbe. Bár azt sem nagyon értette, hogy miként lehet egy közbeszerzési eljárás eredményeként kötött szerződést előbb felbontani, majd újra „hatályba emelni”. De György István megnyugtatta, hogy erre van mód. Remélhetőleg az uniós elszámolást végző, meglehetősen rugalmatlan brüsszeli döntnökök is osztják a főpolgármester-helyettes jogértelmezését.

A közgyűlés gyakorlatilag érdemi vita nélkül adta áldását a megállapodásra. Tarlós István és Patrick Kron néhány nap múlva ünnepélyesen alá



A főpolgármester június 20-án írta alá az Alstom-szerződés módosítását Patrick Kronnal, a metrókocsikat szállító cég vezérigazgatójával. FOTÓ: REVICZKY ZSOLT

is írta a szerződést, amelyet azóta a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség és az uniós beruházások ellenőrzéséért felelős KIKSZ Közlekedésfejlesztési Zrt. is jóváhagyott. A BKV igazgatótanácsa már a közgyűléssel egy időben áldását adta a kontraktusra.

A szerződés alaptételei nem változtak. A főváros 247 millió euróért 110 automata kocsit vásárol az Alstomtól. Törölték viszont a sokat emlegetett vis maior klauzultát, amelynek értelmében a gyártó nem felelt a típusengedély

megszerzésének elmulasztásából eredő károkért. Tíz százalékkal emelték a kötbér- és a felelősségi tételeket, öt százalékkal a jóteljesítési bankgarancia összegét, miközben ötven százalékról húszra csökkentették az előleg összegét. A Budapest Metropolis Consortium – az Alstom magyar projektcége – vállalta, hogy a szerződés aláírásától számított 300 napon belül megszerzi a típusengedélyt a 2-es metróvonal szerelvényeire, míg 548 nap alatt a 4-es metró kocsijaira, és az összes jármű-

vet leszállítja 750 napon belül. Az Alstom egy pillanatig sem titkolta, hogy a kocsik átépítése előtt ismét megkísérel felmentést kérni a fékberendezésre, különös tekintettel az időközben beszerzett nemzetközi tanúsítványra.

Így is tett. Múlt hét szerdán új típusengedély iránti kérelmet nyújtott be a Nemzeti Közlekedési Hatósághoz a budapesti M2-es metróvonalra szállítandó szerelvényekre, és ezzel egyidejűleg felmentést kért a fékrendszerre és a vezetőfülke magasságára.

A tavaly októberi szerződésbontás óta az Alstom aligha épített be új fékrendszereket a kocsikba. De akkor hogyan adhatna felmentést a hatóság arra, amiről korábban kinyilvánította, hogy sem a hazai, sem az uniós szabványoknak nem felel meg, mivel a kettő egy és ugyanaz? És akkor még nem is beszéltünk az elutasító határozat mellékleteként közölt irgalmatlanul hosszú hibalistáról.

Ha a fék nem is, de más bizonyosan változott az elmúlt hónapokban. Az NKH lapunkhoz eljuttatott válaszában azt írja: a gyártó és a főváros között létrejött új megállapodásra is tekintettel a lehető legrövidebb időn belül lefolytatják az eljárást, természetesen a közlekedésbiztonsági szempontok érvényre juttatása mellett.

Valakinek nagyon a tyúkszemére léptek. A fejlemények mégsem meglepők. Az Alstom egy percig sem vette komolyan a magyar előírásokat. Kezdetektől tudatában volt saját ajánlata és a magyar szabvány közötti jelentős eltérésnek, mégis saját filozófiája alapján gyártotta le a kocsik fékberendezését, utólagos felmentést remélve. Az NKH viszont tavaly júliusban másodszor is elutasította típusengedély-kérését. Az új városvezetés pedig októberben szerződést bontott. Az Alstom azonban macakcsul ragaszkodik a fékberendezéséhez. A milliárdokat felemészítő áttervezés és újragyártás helyett péréket indított, és megkezdte az új engedélyezési eljárás előkészítését. S beteljesült Athári János pénzügyi tanácsadó tavalyi jóslata: a pénzügyi gondokkal küzdő város gyorsan elveszti előnyét. A BKV versailles-i győzelme után ismét tárgyalóasztalhoz ültek a felek. S végül – kétségtelen engedmények árán – sikerült főbb tételeiben ugyanazt a szerződést megkötönniük.

Siemens-követelés Milliárdos kötbérigény függőben

Szalai Anna

Tarlós István főpolgármester heteken belül tárgyalásokat kezdeményez a négyes metró áramellátását, automatikus vonalvezérlését és biztonsági rendszerét szállító és kiépítő Siemenssel. A megbeszélésnek során bizonyosan kitérnek a német cég által korábban benyújtott kötbérkövetelésekre – adott választ lapunk kérdésére Szűcs-Somlyó Mária, a fővárosi önkormányzat kommunikációs igazgatója, aki sietett leszögezni: a főpolgármester ezt a kérdést korántsem tartja olyan fajsúlyúnak, mint az Alstom-szerződést. A szállító követelése nem veszélyezteti a négyes metró megvalósulását.

De vélhetőleg nem is lendít a már eddig is tetemes túlköltést elkönyvelő projekten. A beruházás zárószakaszát képviselő áramellátás és a biztonsági rendszerek kiépítésére 2006-ban – a metrószerelvények beszerzésével egy időben – szerződött a BKV. A megbízás magában foglalja a 4-es metróvonal Etele tér–Baross tér közötti 7,4 kilométer hosszú első szakaszának teljes áramellátását, az üzemeltetést irányító és felügyelő, valamint

a 15 szerelvény közlekedéséhez szükséges automatikus vonatvezérlési és biztosítóberendezések kiépítését. Emellett a győztesnek kell kiépítenie a vonatfelügyeletet ellátó irányító központokat, az állomások hírközlő berendezéseit, a telefonközpontot, a rádiótelefon- és optikai adatátviteli hálózatot, a tűzjelző hálózatot és az energiaellátó központot. Minderre bruttó 130 millió euróért vállalkozott a Siemens.

A metrókocsitendernél sokkal kevésbé népszerű közbeszerzési eljárás csupán ketten indultak. A másik ajánlattevő az Alstom érdeklőségi körébe tartozó M-Four-U konzor-

cium volt, amely az első körben ugyan bruttó 15 millió euróval kevesebbet kért a munkáért, de végül a harmadik forduló végére a szerződéses árból 42 millió eurót engedő Siemens diadalmaskodott.

A két egymással műszakilag szorosan összefüggő beruházási elem szétválasztása azonban a projektmenedzsment hiányos működése okán rendkívül kockázatos döntésnek bizonyult. S a már bejelentett jelentős összegű kötbérigényen túl a későbbi hatósági engedélyezések során is gondokat okozhat – magyarázza Saád Tamás, a metróberuházás projektmenedzsment feladatait 2007 és

2008 között szakértőként támogató AAM Tanácsadó Zrt. munkatársa. A cég erre már 2008-ban felhívta a DBR Metró Projekt Igazgatóság figyelmét. Ám a lebonyolító csak 2009 végén ismerte fel ezt. Igaz, akkor már nagyon magas kockázati elemek közé sorolta a rendszerintegritás megteremtését, kiépítését és a biztonsági eljárások, működtetési ügyrendek kidolgozását, valamint a szakképzett kezelői, üzemeltetői személyzet kiképzését. A különböző cégek által szállított rendszeres elemek együttműködését ugyanis tökéletesen, az előírt biztonsági szinten kellene megteremteni, és ezt a Nemzeti Közlekedési Hatósággal igazoltatni is kell. A hatóság a folyamat legvégére két hónap üzemserű és teljesen hibamentes (utas nélküli) próbaüzem lefolytatását írta elő. Ennek a műszaki követelmények teljesítésén túl az is feltétele, hogy addigra legyen szakképzett és minden helyzetre felkészült üzemeltetői személyzet – figyelmeztet a DBR.

Az Alstom eddig nem bizonyult előzékeny partnernek, márpedig a szerelvények és a rendszerek pontos összehangolásához elengedhetetlen a felek szoros együttműködése. A Siemens az Alstommal meghíusuló egyeztetések és a rendszerek tervezéséhez szükséges interfész dokumentumok elfogadásának hiánya miatt többletköltségigényt jelentett be a beruházást megrendelő BKV Zrt.-nek. De a projektben részt vevő többi vállalkozó sem sietett a szükséges adatok, alaprajzok átadásával. A kötbérigénylés lehetőségét árgus szemekkel figyelő, tekintélyes létszámú

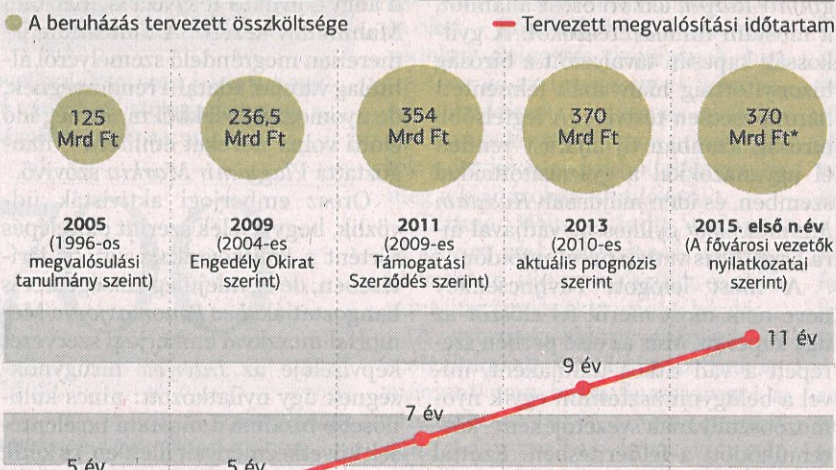
üggyvédcsapattal segített Siemens pedig akkurátusan el is könyvelt minden ebből származó kárt.

De más is akadályozza a Siemens a teljesítésben. Az áramellátás és a biztonsági-vonatvezérlési rendszer kiépítésének szerződési határideje 2010. április 25. volt, csakhogy az alagútúrásoknál és az állomásépítéseknek bekövetkezett csúszások miatt addig hozzá sem jutott a munkaterülethez. A befejezés várható határideje így 2012. július végére tolongott ki. A Siemens az időre legyártott berendezéseket raktárban volt kénytelen elhelyezni, amelynek költségét természetesen ráterhelte a megrendelőre.

A jelentős mértékű késés már 2008-ban is látható volt. A szállítói szerződést ennek ellenére nem módosították, sőt nem is kezdeményezték, holott ez a várható kötbérigények mérséklése miatt mindenképpen indokolt lett volna – hívta fel a figyelmet az Állami Számvevőszék. A BKV szerint azért nem, mivel átfogó ütemterv híján nem voltak előre láthatóak az új határidők, amelyekhez igazodva módosítható lett volna a kontraktus. De szerintük erre nem is volt szükség. Talán mégis megspórolható lett volna a Siemens által tavaly őszig többletidő-ráfordítás címen követelt 37,2 millió euró (10 milliárd forint) egy része. A többletkövetelésből 8 millió euró kifizetését már jóvá is hagyta a négyes metróberuházást felügyelő DBR Metró Projekt Igazgatóság. Így Tarlós István főpolgármester legfeljebb a többitől egyezkedhet kora ősszel a Siemenssel.

A 4-es metró első szakaszának idő- és költségtervváltozása

FORRÁS: ÁSZ, NÉPSZABADSÁG-GYŰJTÉS / NÉPSZABADSÁG-GRAFIKA



* csaknem ezer kivitelezői kötbérszerződés összege növeli még ezt a tételt