Amiről Fülesnek az első öt percben nem jut eszébe semmi, azt megette a fene » 20. oldal


# NÉPSZABADSÁG

2010. AUGUSZTUS 19., CSÜTÖRTÖK • LXVIII. ÉVFOLYAM, 193/2. SZÁM, 20+16 OLDAL • BUDAPESTI KIADÁS • WWW.NOL.HU • 200 FORINT, ELŐFIZETŐKNEK 134 FORINT





## Sólyom Révkomáromba megy
### Mértéktartó ünnep

Az Összefogás Dala hangzik fel az árvízi károk miatt visszafogott költségvetésű holnap esti budapesti tűzijáték előtt. Légi parádé helyett hajós felvonulás lesz, és az állami kitüntetéseket október 23-án adják majd át. A honvédelmi minisztériumi elismeréseket (képünkön) azonban szerdán átadták. *Sólyom László* volt köztársasági elnök Révkomáromban mond beszédet. **3. oldal**



Fotó: MTI – Beliczay László

## Legmagasabb szintű védelem
### Édes anyanyelv

Ha *Schmitt Pál* el tudná érni, hogy mindenki megtanuljon angolul, akkor hirtelen azt venné észre, hogy húszmillió magyar elnöke lett – nyilatkozza lapunknak *Nádasdy Ádám*. A nyelvészek látnak fantáziát az államfő anyanyelvvédő vállalásában. **17. oldal**

## Ungár Klára a SZEMA céljairól
### Elölről kell kezdeni

Többek között a dugódíj bevezetését ígéri a budapestieknek *Ungár Klára,* aki a SZEMA jelöltje a főpolgármesteri posztra. Szerinte abban különböznek az LMP-től, hogy nekik határozott és világos liberális programjuk van. **2–3. oldal**

## Béndek az adómentes pálinkáról
### Átalakul a vámőrség

Nemcsak otthon főhet adómentes pálinka szeptember végétől, hanem a szeszfőzdében is, a vám- és pénzügyőrség új parancsnoka ezért azt ajánlja, ne otthon barkácsoljanak a nedű kedvelői. *Béndek József* az ellenőrző szervezetről is nyilatkozik. **10. oldal**

**Lapunk következő száma augusztus 21-én, szombaton jelenik meg Hétvége melléklettel.**

**KARRIER: 13. OLDAL**

9 770133 175043 10193

# A metrókocsicsapda

## Már szerződés előtt bekalkulálták az engedélykérelem elutasítását

Az új metrókocsikat 2008 májusára kellett volna leszállítania a francia Alstom cégnek, de csak 2009 januárjában érkeztek meg. Azóta folyik a tesztelésük, továbbá a hatósággal és a megrendelővel való alkudozás. Ez utóbbi különösen bonyolultnak, nehezen áttekinthetőnek tűnik a kívülállók számára: a pillanatnyi helyzet tele van jogi bizonytalansággal. Ami biztos: az új metrószerelvények tervezésére, gyártására és szállítására vonatkozó szerződések összértéke 247 millió euró, vagyis 65–70 milliárd forint. Ebből 30 milliárdot előlegként már kifizettek, holott csak a próbakocsik vannak Budapesten.

A Fővárosi Közgyűlés június elején felszólította a BKV menedzsmentjét, hogy bontsa fel a szerződést az Alstommal, ha a cég július végéig sem tudja megszerezni a végleges típusengedélyt. A Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) elutasította a cég ez irányú kérelmét. Az NKH korábban több módosításhoz hozzájárult, de a fékrendszerrel kapcsolatban nem engedett, mégpedig azért, mert az előírások szerint két, egymástól független fékberendezésnek kellene működnie a szerelvényen. A két fékrendszert az Alstom rendszerében egy szoftver irányítja, amelynek hibája mindkét kört működésképtelenné teszi. Ugyanakkor a légfékek és az elektronikus fékek hatásfoka külön-külön is elégtelennek bizonyult. Akadtak más gondok is: az előírtnál alacsonyabb belmagasság, a járművezérlő szoftver hibás működése, az elektronikai készülékek balesetveszélyes zárófedelei és az indokolatlanul nagy mértékű kerékkopás, amely fokozott balesetveszélyessége mellett jelentősen növeli a karbantartás költségét.

A BKV számos változtatási javaslattal állt elő – így például a forgalomirányító és a vezető kommunikációját biztosító rádió vészhelyzetben való működtethetőségére –, ám ezeket az Alstom a tetemes költségek miatt nem volt hajlandó a saját költségén elvégezni. A BKV viszont úgy véli: a kért átalakítások az alapszerződések részei, ezért nem kaphat pluszpénzt a cég.

A 2006-ban aláírt szerződés felbontása azonban korántsem egyszerű. Az Alstom ugyanis már a szerződés aláírásakor bekalkulálta, hogy esetleg nem tudja megszerezni a típusengedélyt, és a kocsik nem állíthatók forgalomba. Erre utal, hogy a vis maior események közé ezt a lehetőséget is felvették. Így szakértők szerint a cég kártérítésre nem kötelezhető. Tudni kell, hogy a szerződéstervezet annak idején megjárta a szükséges szakmai előkészítő utat és az önkormányzat bizottságait. Senki nem emelt kifogást a tervezet ellen. Ennek ismeretében furcsa, hogy a fővárosi városüzemeltetési és a gazdasági bizottság érdemben napirendre sem vette a metrókocsik ügyét.

A BKV szerint két megoldás lehetséges. Az egyik: felbontják az Alstommal az M2-es szerelvényekre kötött szerződést, és új közbeszerzési pályázatot írnak ki, az M4-es kocsikra vonatkozó szerződést pedig újratárgyalják. A másik: a BKV a típusengedély-kérelem jogerős visszautasításáig együttműködik a szállítóval. Marad a bizonytalanság.

**Cikkünk a 4. oldalon »**




**Pótvizsgára készül a Metropolis**

# Búcsú a behívótól

## Európában egyre több a hivatásos hadsereg

A katonáskodást minden férfi állampolgár számára az európai országok a napóleoni háborúk után tették kötelezővé. Több mint kétszáz év után már csak néhány állam tartja fontosnak, hogy a 18 évet betöltő férfiak bevonuljanak és valamennyi időt fegyverben töltsenek. A kötelező katonáskodás egyik utolsó bástyája, inkább erődje volt Németország, azonban most ott is kisebb és professzionális hadsereget szeretne *Zu Guttenberg* hadügyér. Sokan ellenzik, mert ebben az intézményben látják a civil szféra és a védelem közötti kapcsolat legjobb eszközét. Általában a német nyelvű országok és az északiak tartották fenn az intézményt legtovább. A svájciak milícia-hadserege rövid kiképzés után valamennyi férfit fegyverben tart időskoráig. (A fegyvert a svájciak hazavihetik.) A NATO két ősellenség szövetségese, Görögország és Törökország is ragaszkodik a behívások intézményéhez. A volt szocialista országok közül már csak az észtek tartanak ki, az év végén még az albánok és ukránok is búcsút mondanak az intézménytől. Oroszországban és Fehéroroszországban nincs szó a kötelező katonáskodás törléséről. Aligha katonai szempontok, inkább a politika akarja így.

**Bővebben a 8. oldalon »**

# Sokmilliárdos viharkár közúton és vasúton

Megtépázta az időjárás a hazai közlekedést: a májusi és a nyári viharok, esőzések a vasúti és közúti infrastruktúrában több tízmilliárd forint kárt okoztak. A legroszszabbul a közúthálózat járt. A fő- és mellékutak harmincezer kilométerét kezelő Magyar Közút Nonprofit Zrt. eddig több mint 12 milliárd forint értékű kárt összesített. Százötven útszakasz került víz alá hosszabb-rövidebb ideig.

A MÁV hálózatát az ország szinte minden területén megrongálták a viharok, a károk összértéke több mint hatmilliárd forint. A helyreállítással az idén már nem is végez a társaság, a munkák csaknem fele – legalábbis a költségek alapján – jövőre marad. A legkevesebb kárt az autópályákban okozták a viharok, a helyreállítás azonban így is meghaladja a kétmilliárd forintot.

**Részletek a 9–10. oldalon »**


HIRDETÉS

EGYSZERŰEN NAGYSZERŰ

