2012. augusztus 27., hétfő • LXX. évfolyam • 200/2. szám, 20 oldal • Budapesti kiadás • 220 forint, előfizetőknek 141 forint • www.nol.hu

NÉPSZABADSÁG



Ingatlanadó: az önkormányzatok rákaptak, a kormány küzd ellene

- A kedvezmények kifutásával ismét emelkedik az iparűzési befizetés.
- Sok településen adót emeltek vagy újakat vezettek be. **Gazdaság →9**

HIDAT ÉPÍT SÉRÜLTEK ÉS ÉPEK KÖZT SZÉLPÁL STEFI

Arcok →20

Közlekedés Nekifut a főváros a miditendernek, a BKV-nak is versenyeznie kell

Buszcsata a Várban



A Rába új midijei is esélyesek az indulásra FOTÓ: MÓRICZ SIMON

Szalai Anna

Még le sem zárult az első busztender, a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) már a következő közbeszerzési felhívás közzétételére készül. A várhatóan szeptemberben megjelenő tenderen hatvan darab – elsősorban a budai Várban közlekedő – új midibusz üzemeltetésére várnak majd ajánlatokat. Ezúttal a BKV megrendelő helyett már versenyzőként tűnhet fel a színen. Az új előminősítő eljáráson további magyar és külföldi cégek is belépőt szerezhetnek a pályázatokra. (A nagyok közül különösen a Veolia közszolgáltató-óriás megjelenésére számítanak.)

Az új személyszállítási törvény megjelenéséig bizonytalan volt a főváros közlekedésszervező holdingjának, a BKK-nak a jogi helyzete, így a közbeszerzési eljárásokat csak a BKV-val közösen indíthatták útjára. A jogszabály elfogadásával azonban lehetőség nyílt a megrendelői és a szolgáltatói szerep valódi szétválasztására, ezért a tendereket ezentúl a szervezői, irányítói és ellenőrző feladatokat ellátó BKK hirdeti meg – míg a BKV a lehetséges szolgáltatók egyikeként vehet részt a versenyben. S ezzel valóban összemérhetővé válik a BKV és a külsős autóbuszos vállalkozások ajánlata. A buszos szakszervezetek az első midibusztendernél, illetve a jelenleg futó, szóló- és csuklós buszokra kiírt pályázat kapcsán is felvetették, hogy a BKV jóval olcsóbb.

A BKV 2010-es midibusztenderét első körben megnyerő Orangeways kilométerenként 379 forintért üzemeltette volna a Webasto S91 típusú, Euro 5-ös, alacsony padlós, légkondicionált buszait. Az érdekvédelmi szervezetek szerint ennyiből nem oldható meg a feladat a szolgáltatási színvonal, illetve a munkavállalók foglalkoztatási feltételeinek romlása nélkül. Hasonló véleményen volt a pályázaton szintén induló Vértes Volán, amely panasszal élt a Közbeszerzési Döntőbizottságnál. A testület kimondta, hogy a BKV nem győződött meg az Orangeways kirívóan alacsony ajánlati árának megalapozottságáról. A BKV végül megsemmisítette a midibusztender végeredményét.

Az új buszüzemeltetési modell égisze alatt idén januárban – összesen 150 (75 szóló- és 75 csuklós) autóbusz forgalomba állítására – meghirdetett tender utolsó ajánlattételi szakaszában végül csak a VT-Transman adott be ajánlatot. A csuklósokat kilométerenként 797 forintért, míg a szólóbuszokat 663 forintért üzemeltetné. Ha a BKV maga venné az új buszokat, akkor 900, illetve 750 forintba kerülne egy hasznos – utas nélküli üres futásoktól mentes – kilométer. A régi Ikarusok 660 és 600 forintért futnak, de ebben nincs se amortizáció, se klíma. A szakszervezetek szerint saját buszokkal évente kétmilliárdot spórolnának.

– Már a kiindulópont téves – állítja *Vitézy Dávid*, a BKK vezérigazgatója. – A szakszervezetek abból indulnak ki, hogy a BKV kapna bankhitelt 150 új busz megvásárlására. Csakhogy a BKV mindaddig nem hitelképes, amíg maga előtt görgeti a 2003 és 2009 között felvett 62 milliárdos hitelállományt. Ennek visszafizetésére egyelőre semmi remény. Ha ennek ellenére eljátszunk a gondolattal, akkor sem bizonyos, hogy a BKV nyerne. Jelenleg a BKV buszai hússzor többször robbannak le, mint a VT-Transman hasonló életkorú járművei. A BKK becslései szerint a fővárosi vállalat még új buszokkal is legalább 15 százalékkal drágább lenne a VT-Transmannál.

Ennek ellenére a BKK hiánypótlásra szólítja fel a céget, noha a kifogásolt részek korántsem akkora jelentőségűek, hogy a pályázatból való kizárást eredményezzenek. Vitézy Dávid szerint már az is siker, hogy akadt valódi ajánlatot tévő vállalkozó, hiszen a főváros a 8-10 milliárdos befektetésért cserébe csupán az ígérhette, hogy a mindenkori városvezetés tiszteletben tartja a megkötendő szerződést. Erre a nem túl biztos alapra kellett hitelezőt találni. A bankok pedig kockázatuk csökkentése érdekében csak kipróbált, használtan is könnyen értékesíthető busztípusokat fogadtak el fedezetként. Ilyen a VT-Transman által kínált Mercedes Citaro, amely jelenleg Európa legelterjedtebb városi buszának számít. Az eredményhirdetést szeptember közepére, az új buszokat jövő márciusra ígéri a BKK.

A közbeszerzésekkel párhuzamosan zajlik a buszágazat leválasztása a BKV-ról, ez azonban a BKK vezérigazgatója szerint nem okoz csoportos létszámleépítést. A BKV legújabb jelentése szerint a létszám rendezéséhez várhatóan elegendő lesz a túlórák megszüntetése, a nyugdíjasok elküldése, illetve az, ha a távozó sofőröket nem pótolják újakkal.

Bakancsos túra zsidózással és ellentüntetőkkel a Hősök terén

Jelentős rendőri készültség mellett, ellentüntetők kíséretében, de nagyobb incidensek nélkül zajlott le a szélsőjobboldali menet szombaton. Turisták is nézték a rendezvényt. →6–7

Borkai Zsolt: Magyarország csak lehetne sportnemzet

A Magyar Olimpiai Bizottság elnöke, Borkai Zsolt szerint a londoni sikereket senki sem próbálja kisajátítani magának, viszont egy kicsit mindenki a sajátjának érzi azokat. →18



ELHUNYT A HOLD MEGHÓDÍTÓJA

Meghalt Neil Armstrong amerikai űrhajós, aki – az Apollo–11 legénységének parancsnokaként – elsőként lépett a Holdra 1969-ben. 82 éves volt, nemrég szívkoszorúér-műtéten esett át. Armstrong a Holdra szállás után azt mondta: „Kis lépés egy embernek, hatalmas ugrás az emberiségnek.” →4

FOTÓ: REUTERS/NASA

ÖTÖDIK HASÁB

Űrstart 2.0

Negyvenhárom évvel azután, hogy a most elhunyt Neil Armstrong meghódította, százötvenmillió dollárért kereskedelmi utazást kínál a Holdra egy brit cég. Ez még a jövő, az Ansari X Prize (amelynek elnyeréséért két héten belül kétszer kellett magántőkéből fejlesztett „emberes” űrhajónak feljutnia a világűrbe) tízmillió dollárja viszont már elkelt, megadva a startjelet az űrverseny második felvonásához. A Boeing hétszemélyes űrhajót ígér három éven belül, a NASA több magáncéggel is tárgyal a Föld és a Nemzetközi Űrállomás közötti „űrtaxiszolgáltatásról”, komoly tőkéscsoportok szövetkeznek Föld-közeli kisbolygók ásványkincseinek kibányászására. A tudományos hátteret (és sokszor a szakembereket) azok az amerikai és orosz intézmények biztosítják, amelyek elsőként az 1969 és 1972 között zajló űrversenyben mérték össze az erejüket. Az akkor az űrkutatásba invesztált közjavakból most, negyven évvel később magántőke lehet, ha megindul az űrgyarmatosítás.

Itt, a Földön a hasonló folyamatokat mindig fegyveres konfliktusok kísérték – a fegyverkezési verseny mellékágának indult űrvetélkedés egyelőre békés, ám senki nem garantálja, hogy az is marad. De nem ettől olyan izgalmas: a világ néhány vezető kutatója (Stephen Hawkinggal az élen) azt állítja, hogy az elérhető bolygók meghódítása az emberiség jövőjének záloga – főként, mert a Földet jó eséllyel lakhatatlanná fogjuk tenni. Vagyis ebben a versenyben az emberiség fut versenyt az idővel, és csak akkor győzhet, ha az űrbéli építkezésben gyorsabbak leszünk, mint a földi életfeltételek lerombolásában. Az első forduló – a látványos kardcsörtetés ellenére – sokkal békésebb volt: Neil Armstrongék még a dicsőségért repültek. Most valóban a lét lehet a tét. *(A szerk.)*

Vélemény



Becsület és dicsőség

Magyarországon nem éhséglázadás közeledik – figyelmeztet Tamás Gábor. Annál rosszabb: az éhség. →11

Cserebere

Két év kormányzás után minden lebontva, szétszerelve – írja Tamás Ervin. →11