2014. augusztus 22., péntek • LXXII. évfolyam • 196. szám, 16 oldal • 245 forint, előfizetőknek 150 forint • www.nol.hu

NÉPSZABADSÁG



Bízik a Fidesz Tarlós István sikerében, de azért tart Falus Ferenctől

- A kormánypártok nem titkolják, hogy negatív kampányra is készülnek.
- Mindkét oldalon vannak renitensek, akik függetlenként indulnak. →3

NÉPSZABADSÁG magaZIN
38 TV-CSATORNA PROGRAMJA
MEGÚJULT TÉVÉMŰSOR, BŐVEBB, RÉSZLETESEBB CSATORNAVÁLASZTÉKKAL.

Budapest Súlyos adósságba löki a kabinet a fővárost a választások előtt

Főgázos metrófelújítás



Nem vesznek új metrókocsikat, hanem ezeket az elavultakat újítják fel FOTÓ: MÓRICZ-SABJÁN SIMON

A kormány a fővárosra tolta a 3-as metró felújítását. A végletekig leromlott állapotú metrókocsikat a Főgáz-részvényekért kapott 42 milliárdból kell felújítani. A vágányok, az irányító-, biztosító- és elektromos berendezések cseréjéhez szükséges 100 milliárdra hitelt vehet fel a főváros, de egyelőre erre nincs állami garancia.

Szalai Anna

Az államnak eladott Főgáz-részvények 42 milliárd forintos vételárából újíthatja fel a 3-as metró elavult és teljesen leromlott állapotú szerelvényeit a főváros – értesült a *Népszabadság*. A tavaly óta formálódó Orbán–Tarlós-megállapodás alapján a kormány csak arra adott engedélyt a városvezetésnek, hogy az infrastruktúra – a vágányok, a biztosító-, irányító- és elekromos berendezések – felújításához vegyen fel hitelt. Ráadásul ez még csak az alku eleje. A *Magyar Közlöny-ben* megjelent kormányhatározatból ugyanis kimaradt az állami garancia. Nem véletlenül. Állami kezességvállalás nélkül nem akad bank, amely sokmilliárdos hitelt nyújtana az adóbevételeitől és nyereséget termelő cégeitől lassanként megfosztott fővárosi önkormányzatnak. A kabinet várhatóan a kezességért cserébe is „kér” majd valamit. Mondjuk a Fővárosi Csatornázási Művek részvényeit, esetleg a fővárosi hulladékkezelési céget, netán a BKV-t (az állam így próbálná konszolidálni a közlekedési cég jelenleg 58,5 milliárdra rúgó banki adósságállományát). A metróhitel felvételének részleteiről *Seszták Miklós* fejlesztési miniszterrel kell alkudoznia *Tarlós István* főpolgármesternek.

A kormányhatározat szerint a kabinet „felelősséget érez a főváros tömegközlekedésének biztonságos működéséért”. Csak éppen pénzt nem ad rá. Sőt, miután „mérlegelte a pénzügyi források biztosításának lehetőségét”, azt találta a legjobbnak, hogy a főváros vegyen fel hozzávetőlegesen 100 milliárd forint hitelt. Ennyibe kerül várhatóan a pálya, az irányító- és biztosítóberendezés, gépészet, mozgólépcsők és az alagút felújítása. De ez egyelőre becslés. A főváros ezeroldalas jelentése ugyanis nem részletes műszaki állapotfelmérésen alapult. Ezt a héten szerződött Főmterv készíti majd el. Ennek a mintegy 2-3 hónapig tartó munkának a végén derül ki pontosan, hogy mire kell tendert kiírni. A pályázaton induló cégek pedig saját alkupozíciójuktól függően a becsültnél lényegesen alacsonyabb vagy magasabb vállalási árat szabhatnak. A vonal biztosító- és irányítórendszerét húsz évvel ezelőtt szállító Siemens például monopolhelyzetből diktálhatja az árat. Ez a cég szállította a 2-es és a 4-es vonal berendezéseit is. De forrásaink a kockázatok között említik az alagutakat is. A pályaalépítmény, illetve a vízelvezető rendszer drámai állapota közismert, de a szakemberek szerint az Üllői útnál ráadásul süllyed az alagút. Márpedig az alagút esetlegesen több szakaszon is szükségessé váló statikai megerősítése megjósolhatatlan magasságba lökheti a kivitelezés árát. Így még érthetetlenebb, hogy miért nem pályázhat uniós forrásra Budapest. Az infrastruktúra felújítására különösebb trükközés nélkül is jelentős összegű támogatást nyerhetett volna az önkormányzat, amivel csökkenthette volna a hitel összegét. Az állam azonban nem támogatta ezt az elképzelést. *Lázár János* kancelláriaminiszter már júniusban jelezte: nem fővárosi beruházásokra kívánják költeni az uniós forrásokat. Egyelőre a költségek is bizonytalanok. A szerelvények felújítására szánt 60 milliárd forint hangsúlyozottan becslés. Az eredeti orosz gyártócég szereti magát – főként a gyártói dokumentáció birtoklása okán – monopolhelyzetűnek feltüntetni, de lapunk információja szerint a nagy járműgyártók se maradnának tétlenek. Különösen igaz ez a régióban igen aktív Skodára, amely akkor is képes megakasztani egy tendert, ha el sem indult rajta. A kocsik teljes rekonstrukciójának árát korábban az új járművek beszerzési költségének felére tették, ám ez könnyen felkúszhat 75 százalékra is. Ez pedig 10-20 milliárddal dobhatja meg az árat. S ezzel kérdésessé válik, hogy valóban jobb üzlet-e a felújítás az új járművek beszerzésénél. Különös tekintettel az engedélyezés problematikájára.

De a kormány már eldöntötte: felújítás lesz, amit a fővárosnak saját zsebből kell fizetnie, mert hitelt se vehet fel rá. Csakhogy a Főgázért kapott 42 milliárd nem lesz elég, így a városvezetésnek vélhetőleg más vagyontárgyait is értékesítenie kell, illetve az OTP-től júniusban felvett húszmilliárdos fejlesztési hitelt kell erre költenie.

ÖTÖDIK HASÁB

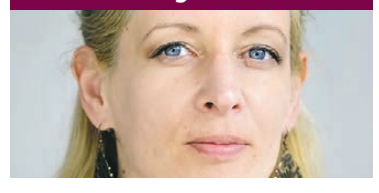
Biztosíték

Azután, hogy megszületett az új önkormányzati törvény, az ember azt gondolta volna, a Fidesz legalább egy időre abbahagyja a főváros fenyítését. Jó, jó, vízözönre is jöhet sáskajárás, egyetlen sorscsapás sem váltja ki a következőt, de Budapest önálló döntéshozó testületének megszüntetése, a választójog radikális korlátozása mindenképp olyan intenzitású kokinak és/vagy sallernak tűnt, amely után úriember már nem ad másikat.

Orbán Viktort és esztrádegyüttesét azonban nem arról ismerjük, hogy szeretik gyakorolni a mértékletesség erényét. Budapest már régen kihúzta náluk a gyufát, és már a mai szemmel nézve még plüss puhaságú első kormányzásuk idején megmutatták, hogy aki bármiben ellentmond nekik, az magára vessen. Akkor csak egyszerűen felfüggesztették a fővárosi nagyberuházásokat (elsődlegesen a négyes metrót), most viszont – látva, hogy a négy évvel ezelőtti sima tarolás után akár kiegyensúlyozott választási eredmény is születhetne – arról is igyekeznek gondoskodni, hogy a voksolásnak ne legyen semmi értelme. Ne tévedjünk ugyanis: lehet ezt bárhogy magyarázni, a valóság mégiscsak az, hogy Budapest főváros október 13-án huszonhárom különálló városra esik majd szét, és megszűnik bármilyen értelemben „önkormányzatnak” lenni.

Az a tény tehát, hogy a kormány nem ad állami garanciát a metrófelújításhoz, egyszerű túlbiztosítás. Budapest már le van gyalulva, de hogy a maradéka is úgy táncoljon, ahogy a Fidesz fütyül, azt egy százmilliárdos csekkel lehet végképp garantálni. Aki ebből sem értene, az pedig értse meg, hogy lehet még ennél is rosszabb. Sötét utcák, bűzlő kukák, sok gyaloglás. Tessék csak megnézni, hogy járt a kuruckodó Esztergom. *(A szerk.)*

Vélemény



Hisztis

F. Szabó Emese: Matyi Dezsőnek nem kellene bujkálnia és megsértődnie, csak mert bajban van a cége. →9

Toldozgatnak

N. Kósa Judit az örökségvédelem felszámolásáról és a Lánchíd kiszélesítéséről. →9

Szombat reggel

hétvége

- Kié lesz Budapest? Az esélyekről kerületről kerületre.
- Roma ikerlány, aki azért él, mert a nácik kísérleteztek vele.
- Lehet-e tárgyilagosan tudósítani a Közel-Keletről?

A Gyermekrák Alapítvány csak nyert a botrányon, több pénzt kaptak

A Balogh István vezette alapítványnak kétezerrel többen ajánlották fel személyi jövedelemadójuk egy százalékát, így 18 millió forinttal többet kaptak, mint tavaly. →5



HOSSZÚ-NAP BERLINBEN

Erre a napra biztosan egész életemben emlékszem majd – mondta munkatársunknak Berlinben Hosszú Katinka, miután két egyéni aranyérmet szerzett, majd csodálatos hajrával a harmadik helyre hozta be a 4×200 méteres gyorsváltót az úszó Európa-bajnokságon. →16

FOTÓ: MTI/AP – MICHAEL SOHN

9 770237 377053 14196