2014. szeptember 10., szerda • LXXII. évfolyam • 212. szám, 16 oldal • 230 forint, előfizetőknek 150 forint • www.nol.hu

NÉPSZABADSÁG



Ökotárs-botrány: a listázott civilek dokumentumait keresték a rendőrök

- Móra Vera szerint olyan iratokat vittek el, amelyeket már a Kehi is kért.
- Háborog a norvég kormány a razzia miatt. **Magyarország →3**

SÁGHI ATTILA MÉG ALAKÍT A FORSTER KÖZPONTON

Kultúra →11

Közlekedés A MÁV nem számított kerekes székes utasokra

Hibás kocsik 1,4 milliárdért



A lépcsőkkel van a legtöbb probléma FOTÓ: M. SHMIDT JÁNOS

Át kell tervezni a vasút új InterCity-kocsijait, mert nem akadálymentesek. A MÁV elismerte a hibát, mondván: nem követték a szabványváltozást, így kerekes székkel nem lehetne használni a kocsikat. A fejlesztés 1,4 milliárd forintba került.

Kapitány Szabó Attila

Hibákat talált az uniós ellenőrzés a MÁV-Start Zrt. saját fejlesztésű InterCity+ vasúti személykocsicsaládjának két prototípusán. Az 1,4 milliárd forintból sínre állított vagonokat közösen ellenőrző két minőségbiztosító cég, a Luxcontrol és a TÜV kéttucatnyi kifogást jegyzőkönyvezett. Köztük olyanokat is, amelyek miatt a járműveket a sorozatgyártás előtt át kell terveztetni és a járműszekrény szilárdsági vizsgálatait meg kell ismételni részben vagy egészben. A MÁV-nál úgy készülnek: a fejlesztésre elnyert 462 millió forint brüsszeli támogatást nem kell visszafizetniük a hibák miatt.

A berlini InnoTrans 2014 szakkiállításon bemutatkozó járművekkel szembeni valamennyi kifogás nem ismert, de lapunk úgy tudja: a MÁV-Start szolnoki vasútjármű-javítási telephelyén legalább egy év késéssel legyártott vagonok két komoly kritikát kaptak. A minőségtanúsítási eljárás során kiderült, hogy az IC+ vagonok lépcsői nem felelnek meg a szabványnak. Mert míg a korábbi előírásokba belefért, hogy a lépcsőakna felfelé szűküljön, az új szabályok ezt már nem teszik lehetővé. A MÁV-nál azzal érvelnek, hogy az 55-60 százalékban hazai beszállítók közreműködésével életre hívott vagontípus tervezésekor a fejlesztés idején érvényes műszaki előírásokat tekintették irányadónak. De elismerik azt is, hogy a szabályváltozás elkerülte a figyelmüket. Márpedig emiatt a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) közelmúltban kiadott magyarországi utasforgalmi engedélyével rendelkező meglévő kocsikat a MÁV-Start csak belföldi szerelvényeiben közlekedtetheti majd.

A nemzeti vasútnál is tudják, ahhoz, hogy az IC+ megkapja a minőségtanúsítványt, és megkezdődhessen a sorozatgyártás, a vagonokat át kell tervezni. Úgy becsülik, a tervek indokolt változtatásait néhány száz mérnöki munkaórával el lehet végezni. Ha pedig a dokumentáció kész, sor kerülhet a műszaki ellenőrzések megismétlésére. Ezek sorában a legjelentősebb a kocsiszekrény szilárdsági vizsgálata, amely a MÁV számításai szerint legfeljebb néhány millió forintot emészthet fel. A lapunk által megkérdezett vasútijármű-szakértők ugyanakkor nem hisznek a gyors és olcsó megoldásban. Szerintük egy a személykocsik fő tartószerkezeteit érintő tervezői munka hónapokig tarthat, a szekrényszilárdsági és egyéb vizsgálatok pedig néhány helyett néhány tízmillió forintot is felemészthetnek.

Bárhogy is lesz, a vizsgálatok során napvilágra került másik hiányosság, hogy az IC+ vagonok nem felelnek meg a mozgáskorlátozottak esélyegyenlősége biztosítását előíró uniós szabályoknak. A kocsik ajtajain ugyanis nem férnek be a kerekes székesek. Ami viszont a MÁV szerint nem érdemi probléma. Az új másodosztályú kocsik tervezésénél ugyanis eleve nem számoltak a kerekes székkel utazókkal. Ezt jelzi, hogy nem csak az átjárók szűkek, hiányoznak a mozgássérülteket segítő járművek beemelésére szolgáló liftek, mi több, a mosdók kialakítása sem felel meg a speciális igényeknek. A problémát azonban nem feltétlenül a teljes vagoncsalád átterezésével orvosolnák. Ehelyett „vegyes használatú” kocsik kialakítására készülnek. Ezek pedig az ígéretek szerint nemcsak a kerekes székkel vonatra szállók, hanem a kerékpárral utazók kiszolgálására is alkalmasak lesznek.

A prototípustól mindenesetre a jövőben készülő IC+ vagonok néhány más részletben is eltérnek majd. Kicserélik például a járművek nyolcvan ülését. Mert az egyeztetések során kiderült, hogy a rögzített üléslap helyett lehajtható ülőlapokkal készülőket kell beépíteni. És a több tízezer oldalnyi dokumentációt termelő minőségtanúsítási eljárásnak ezzel még nincs is vége: a Luxcontrol–TÜV páros szakértői maguk is a szabvány értelmezésén munkálkodnak. De a terv így is az, hogy az új vagonok minőségtanúsítási eljárását az év végéig lezárják.

Még akkor is, ha egyértelmű, hogy az átalakításra szoruló lépcsőaknákra tekintettel az IC+ egyelőre nem kaphatja meg a végleges tanúsítványt. A sorozatgyártás egy közbenső igazolás mellett indulhat meg, és a végleges megfelelőségigazolásokat a módosított tervek szerint elkészülő újabb egységek minősítésével szerzik majd meg.

Bemutatják az új uniós biztosokat, Navracsics helye még bizonytalan

Rosszat sejtenek a Navracsics Tibornak ajánlott uniós biztosi posztról kormányzati források. Könnyen elképzelhető, hogy mégsem kap fontos tárcát a magyar külügyminiszter. →2

Októberben indul: bankkártyákat varázsolt az Apple az iPhone 6-ba

Az Apple-nél érezték, hogy az új iPhone sikeréhez nem elég pár technikai újítás. Megcsinálták, amiről az iparág csak fantáziált: a mobilba építették az összes kártyát. →5



ÚJRAKEZDIK A PÁRBESZÉDET

Miközben Zoltai Gusztáv, a Mazsihisz volt ügyvezetője átült a kormányoldalra, a kabinet ígéretet tett arra, hogy csak konszenzussal nyitja meg a Sorsok Házát, és zéró toleranciát is hirdet az antiszemitizmus ellen. A zsidó szervezetek örülnek a párbeszédnek, és az emlékműről nem beszélnek. →2

FOTÓ: KURUCZ ÁRPÁD

ÖTÖDIK HASÁB

Ígéretek

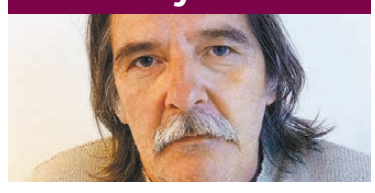
Hogyan lesz a náci osztagosokból címeres sas, Horthy államából és a nyilasokból Gábriel arkangyal? Ha meghamisítjuk a valóságot, és ellenkezőjére fordítjuk az igazságot, már nem tudjuk soha a jóra, az emberségre tanítani a gyermekeinket.

Zoltai Gusztáv, a Mazsihisz ügyvezető igazgatója mondta ezt nem is oly rég, március 19-én, a német megszállás évfordulóján tartott Dohány utcai rendezvényen. Időközben annyi történt, hogy Zoltai váratlanul távozni kényszerült az ügyvezetői székből, a kormány pedig minden tiltakozás dacára felhúzta a Szabadság téren a sasos-arkangyalos emlékművet. Ja, és történt még egy apróság: Zoltai Gusztáv a Miniszterelnökség, Lázár János miniszter tanácsadója lett. A hír, valamilyen rejtélyes véletlen folytán, éppen a Lázár által összehívott Zsidó Közösségi Kerekasztal ülése előtt jelent meg a Magyar Hírlapban.

Bár Zoltai Gusztáv neve összeforrt a Mazsihisszel, ma nem lobbistája, sokkal inkább ellenlábasa a szervezet jelenlegi vezetőinek. Heisler András, a Mazsihisz elnöke a hír hallatán első hevületében közölte: „Zoltai Gusztáv romba döntötte egyébként sem makulátlan életművét.” Néhány órával később, a Zsidó Közösségi Kerekasztal ülése után már nyoma sem volt indulatoknak. Lázár János elég sok ígéretet tett. Igaz ugyan, hogy az ígéretek az esetek jelentős részében nem társultak konkrétumokkal, és az is igaz, hogy korábbi ígéreteit a kormány rendre megszegte, a Mazsihisz képviselői mégis kifejezetten elégedettnek tűntek. Annak örültek, hogy – Heisler szavaival élve – úgy kaptak gesztusokat, hogy közben nem kellett elvtelen kompromisszumokat kötniük.

Lássuk be, ez tényleg öröm. Mármint az, hogy valaki még mindig képes hinni a kormánynak. *(A szerk.)*

Vélemény



Nulla esély

Lencsés Károly szerint valódi demokráciában csak a Fidesz érdemelné meg igazán a nulla esélyt. →9

A bulinegyed vége

Uj Péter lemondott a Király utcáról: megjelentek a vendégfogó lányok. →9

9 770237 377039 14212