

Az ellenzék Demszkyt okolja az elszármított beruházásért

Az elátkozott Combinók

Folyamatos meghibásodás miatt nyáron a főpolgármester az új Combino-villamosok kivonását kérte a beszállító Siemens-től. Így azok nem jártak a város legforgalmasabb részén, a 4-es és 6-os vonalán. A cég szakértői lapzártánkkor még vizsgálták és tesztelték a járműveket. Utolsó információk szerint az ajtóknál típushibát fedeztek fel. A forgalomnak eredetileg azért kellett leállnia, mert egy rutinellenőrzés során az egyik vezeték tartó oszlop kidőlt, egy másik pedig megdőlt. Ezeket kicserélték, további hatvanhat oszlopot viszont sarukkal kellett megerősíteni. Mindezt azért, mert utólag derült ki, hogy a tartók nem bírják az új Combino-villamosok háromszor nehezebb vezetékét. Így veszélybe került a budapesti úszó Európa-bajnokság zökkenőmentes lebonyolítása is. A BKV-nál azt ígérték, hogy szeptember 3-áig a vonal teljes hosszán megerősítik a tartóoszlopokat.

Hónapok óta megszakítottá vált az ismétlődő hír: leszakadt a 4-es és 6-os villamosvonal felsővezetéke. A Combino-villamosok érkezéséhez kapcsolódó felújítások megkezdése óta több mint 20 alkalommal jelentettek műszaki hibát a nagykörúti szakaszon. Az utazóközönség morgott, a BKV szabadkozott, a városvezetés pedig – egy ideig – semmit nem tett. Egészen addig, amíg a Margit hídon ki nem dőlt az egyik tartóoszlop, s csak a szerencsének köszönhető, hogy ez épp egy műszaki vizsgálat közben történt, és járókelők nem sérültek meg.

A BKV elkezdte a kárelhárítást, vizsgálták a többi oszlop belsejét, s kiderült, hogy belül alaposan elrohadtak a víztől. A villamosokat le kellett állítani, holott közeledett a július 26-ai dátum, a margitszigeti úszó Európa-bajnokság kezdetének időpontja. A főpolgármester óriásinak minősítette azt az erkölcsi és politikai kárt, amelyet a körúti villamosforgalom üzemzavarai okoztak. A fővárosi ellenzék viszont őt okolta a történetekért.

A felelősség a politikusoké

Az MDF elfogadhatatlannak tartotta, hogy egy ekkora beruházás közben szem-

besülnek ilyen műszaki problémákkal, és hogy nem készült ütemterv, ami előírná, mit, hol, mikor kell elvégezni. Úgy tudják, a tervezők és kivitelezők éppen *Demszky Gábor* utasítására, politikai nyomásra kapkodták el a felújítást. A főpolgármester mihamarabb, még az önkormányzati választások előtt át akarta adni a villamosvonalat, ezért nyomást gyakorolt a BKV-ra, hogy gyorsítva végezzék el a felújítást.

Hasonlóan vélekedett *Szálka Miklós*, a BKV felügyelő bizottságának fővárosi fideszes tagja is. Felhívta a figyelmet arra, hogy – pénzühányra hivatkozva – a fővárosi önkormányzat 15 éve halasztja a Margit híd felújítását. A képviselő szerint ez is hozzájárult ahhoz, hogy ilyen állapotba kerültek az oszlopok, és ilyen állapotban van a járda alatti vasbeton lemez, ahová az új oszlopokat csavarozzák. Ez a vasbeton lemez – állítják a szakemberek – rosszabb állapotban van, mint maga a híd. Demszky ezzel kapcsolatban úgy nyilatkozott: a Margit híd nem életveszélyes, felújítását 2008-tól tervezik, ha elkészült az M0-ás északi átkelője.

Műszaki dilettantizmus és kapkodás

Tarlós István, a Fidesz főpolgármester-jelöltje der-

mesztő műszaki dilettantizmusról beszélt. A mélyépítő mérnök végzettségű politikus szerint a műszaki előkészítés során nem tartották be a technológiai sorrendet, és lehet, hogy az alépítmény sem megfelelő az áramfelvételét tekintve elővárosi vasútnak minősülő Combino járművekhez.

Ritkán látott kapkodás jellemezte a munkálatokat – nyilatkozott egy internetes portálnak *Békási Csaba* fizikus, a Budapesti Városvédeők Egyesülete közlekedési csoportjának szakértője. – Figyelmen kívül hagy-



Népszerű a vezeték nélküli villamos

Három francia város, Bordeaux, Angers és Reims is felsővezeték nélküli üzemmódra alkalmas villamosokat rendelt. Az Angers-i tömegközlekedési vállalat 17, míg Reims város közlekedési vállalata összesen 18, talajba fektetett áramellátási rendszerrel felszerelt villamosszerveletet választott. A városok a történelmi részeket csúfító villamos felsővezetékektől kívántak ily módon megszabadulni.

ták, hogy a szerelvények álló helyzetben is vesznek fel elektromosságot, mert mind szellőzésüket, mind légkondicionálásukat áram üzemelteti. Menetközben ez nem jelent gondot, ám a várakozó vonatok áramszedőinél rendre felforrósodnak a vezetékek. A nagyobb teherbírású kábelek súlyuknál fogva lényegesen jobban megnyúlnak a talaj felé, így azokat sokkal nagyobb feszítő súlyokkal kell vízszintesen tar-

tani. A jelenlegi oszlopok ezt nem bírják. Ez a bőjtje annak, hogy nem gondoskodtak a rugalmas vezeték-utánfeszítőkről – indokolta a sorozatos hibákat a szakértő.

Hullanak-e fejek?

Székely Gábor, a BKV felügyelő bizottságának elnöke elmondta: ha kiderül, hogy történt emberi mulasztás, lesz személyi felelősségre vonás. Felröppent a hír, hogy az ügy a BKV vezetőjének, *Aba Botond*nak az állásába kerülhet, de ez lapzártánkig nem dőlt el.

Aba Botond egyébként azt mondta, hogy három különböző okra visszavehető gondról van szó. Az első problémacsoport az északi, a második a déli szakasz felújításához kapcsolódott, a



Az előzményekről

A 2002-ben meghirdetett nagykerületi villamos-tendert a legrágább ajánlattal nyerte meg vetélytársai előtt a Siemens. Két évre rá kiderült, hogy a méregdrága Combino villamosok könnyűfém-ből készült tetőszerkezete életveszélyes, ezért teljesen át kellett alakítani. Így viszont már nem felelt

meg az eredeti pályázati feltételeknek. Ennek ellenére 2006-ban mégis a Siemens szállította a villamosokat, az eredetileg tervezett 12 milliárd forint helyett 36 milliárdért. Az összegbe benne volt az a mintegy 10 millió forint is, amit a BKV a Combino, sokak által furcsállt, reklámozására költött.

harmadik gócpont, az oszlopok kidőlése ezektől független esemény volt. A vezérigazgató a mostani felújításokkal kapcsolatban elmondta: a cég létszáma az elmúlt 20 évben a felére csökkent, így számos tevékenységet cégeknek adtak ki. „Ezeket mi szigorúan ellenőrizzük, és az összes pénzt visszatartjuk addig, ameddig itt a fővál-

lalkozó és az alvállalkozók a maguk munkáját helyre nem hozzák” – tette hozzá.

Augusztus elején egyébként a Siemens szakemberei jelezték, hogy megtalálták annak a hibának is az okát, ami miatt a hat új villamosnak 7 hét alatt összesen 30 esetben romlott el az ajtaja. Tesztelés után így újra járhatnak a Combinók a 4-es és 6-os vonalán.

