
ikt. szám: 125/5-2/2017

J E G Y Z Ó K Ö N Y V

a Metrókorruptiót Vizsgáló Munkacsoport **2017. április 10-i** üléséről

Helyszín: Városház u. 9-11. I.em., 196.

Időpont: 2017. IV. 10. 10:00

A munkacsoport részéről jelen vannak:

Borbély Lénárd	munkacsoport vezető
Geiger Ferenc	munkacsoport tag
Karsay Ferenc	munkacsoport tag
Tokody Marcell	munkacsoport tag

Meghívottként jelen vannak: a Jelenléti ív alapján

Az ülést vezeti: Borbély Lénárd munkacsoport vezető

(Az ülés kezdetének időpontja: 10 óra 08 perc)

1.napirendi pont: Meghallgatások

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Jó napot kívánok! Tisztelettel köszöntök mindenkit, külön köszöntöm Balogh Árpád urat, aki egyedülként megjelent a mai meghallgatásunkon, illetve a munkacsoport ülésünkön, és köszöntöm a munkacsoport tagjait. Orbán Gyöngyi jelezte, hogy nem fog tudni itt lenni, azonban négyen jelen vagyunk, tehát azt gondolom, hogy problémamentesen működhet a munkacsoport. A sajtó képviselőit is külön tisztelettel köszöntöm a Metrókorruptiót vizsgáló munkacsoport soron következő ülésén.

Mint említettem, a metrókorruptió vizsgálata folyamán a mai ülésünkre meghívást kaptak a DBR Projekt Igazgatóság érintett korábbi vezetői, igazgatói, így név szerint Gulyás László, akit egyébként már az Alstom metrókocsi, -szerelvény beszerzésével kapcsolatban is szerettünk volna meghallgatni, ő akkor is jelezte, hogy nem jön el, nem kíván részt venni a bizottság ülésén, és most is jelezte levélben – ez itt látható *(Felmutatja a dokumentumot.)* –, hogy a munkacsoport ülésén nem vesz részt. Annyiban ismertetném a levelét, hogy a következőt közölte:



1000060272958

„A számomra írt levélben felsorolt munkamódszerek, iratanyag-tanulmányozás, szakértők meghallgatása, s a többi, elegendőek kell hogy legyenek az általam csak a sajtóból ismert, a 4-es metró beruházásával kapcsolatban felmerült kérdések megválaszolására, amennyiben e kérdések szakmai jellegűek, és összeállításukhoz, valamint a válaszok értékeléséhez megfelelő idő és szakértelem áll rendelkezésre. A meghallgatásomat mint eszközt azért sem tartom célravezetőnek, mert a vizsgálni kívánt időszak óta több mint tíz év telt el, és a személyes visszaemlékezések és a tények között már eltérések lehetnek. Megértését köszönöm, üdvözlettel, Gulyás László”. Róla annyit, hogy az ő időszakában volt a legaktívabb a szerződéskötés. Klados Gusztávot elértük levélben, illetve e-mail formájában, ő nem jelentkezett, tudomásom szerint külföldön él, méghozzá elég messze innen. Balogh Árpád pedig mint említettem, jelen van, köszönöm szépen, hogy eljött.

Szeretném önt tájékoztatni, hogy mint bizonyára tudja, az OLAF-jelentés kapcsán az Európai Unió Jelentős Csalás Elleni Hivatala kereste meg Magyarországot, illetve eljutott a fővároshoz is a jelentés, a teljes 4-es metró beruházással kapcsolatban kifogásolnak meg több mindent. Mi meghívtuk már a BKV volt igazgatóit, közülük Aba Botond jött el kizárólag, most a DBR-en van a sor, a későbbiekben szeretnénk még további érintetteket meghallgatni, és arra keressük a választ, hogy az OLAF-jelentésben feltüntetett szerződéskötésekkel vagy korrupciógyanús szerződésekkel kapcsolatban a metrópénzek kihez kerülhettek, illetve hogy kik szerepelnek pontosan a metró dossziében. Azt szeretnénk megtudni, hogy a 4-es metró beruházásával kapcsolatban kik azok a politikai felelősök, akik a megrendeléseket és a megbízásokat adták.

Itt szeretném tájékoztatni a jelenlévőket arról, amit a sajtóból bizonyára már mindenki ismer, hogy a Főügyészség a nyomozását április 3-án meghosszabbította, a meghosszabbítás augusztusig fog tartani, tehát addig folytatódik a nyomozás az Alstom metrókocsik beszerzése ügyében, illetve a Lázár János miniszter úr által tett feljelentés ügyében is folyamatosan tart a nyomozás. *(Megérkezik dr. Vajdáné dr. Horváth Piroska.)*

Átnézve a jelentésben szereplő szerződéseket, illetve az általam ismert iratokat – és javítson ki, legyen szíves, hogyha rosszul mondom –, tudásom szerint Balogh úr 2007 márciusából 2008 októberéig látta el a DBR Projekt Igazgatóság igazgatói feladatait, és az igazgatósága alatt jelentős ideig Gulyás László, mint helyettes még ott volt a cég vezetésében.

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Szabad pontosítani?

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Igen, persze, parancsoljon!

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Pontosítanék, mert a kinevezésem 2007. július 1-jétől szólt, ugyanis a DBR Metró Projekt igazgatójának a kinevezéséhez akkor, 2007-ben, gondolom, előtte is, egy hármast – hogy mondjam? – egyetértést kellett: először is kellett az EIB-nek mint finanszírozó banknak egy jóváhagyása, azután kellett az akkori pénzügyminiszternek az egyetértése, illetve a Fővárosi Közgyűlésnek a jóváhagyása. Ha én jól emlékszem, akkor a 2007. júniusi közgyűlésre került be a kinevezésem a Fővárosi Közgyűléshez, akkor hagyta jóvá a Közgyűlés, tehát 2007. július 1-jétől vagyok... voltam, bocsánat, megbízott projektigazgató szeptember... lehet, hogy 30-áig, mondjuk szeptemberig, de a július 1-jére határozottan emlékszem. Természetesen márciustól ott voltam a projekten, de akkor még Gulyás László volt az igazgató.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönöm szépen.

Engedje meg, hogy a szerződések kapcsán kiemeljek néhányat, amely ilyen értelemben az ön időszakában kötött. A DBR volt az, amely operatíván az egész metróberuházást gyakorlatilag kezelte, a döntések a BKV igazgatótanácsában születtek meg, hogyha jól tudom, és a BKV vezérigazgatója, mindenkor vezérigazgatója volt az, aki a végén a szerződéseket aláírta vagy megvétózhatta, de tudomásom szerint vétőzés nem történt.

Itt annyit engedjen meg, hogy idézzek az elmúlt meghallgatásokból! Aba Botond kétszer is megjelent az ilyen típusú ülésünkön, és főleg az elsővel, a metrószerelvények beszerzésének a szerződésével kapcsolatban mondta el azt – akkor még nem volt ilyen sajtójelenlét, bátrabban fogalmazott –, hogy az utasításokat Demszky Gábortól mint vezérigazgató közvetlenül kapta, vagy pedig Gulyás úron keresztül jöttek az instrukciók a szerződésekkel kapcsolatban. Ezzel kapcsolatban majd szeretném, hogyha ön is valamilyen típusú állást foglalna.

Illetve engedje meg akkor, hogy néhány szerződést megemlítsék, illetve kiemeljem azokat a szerződéseket, talán nem is mindet felsorolva, amelyek az ön időszakából érintettek!

Itt az egyik legjelentősebb, amelyekre talán a leginkább kíváncsi lehet a munkacsoportunk, az a Swietelsky-szerződés, amellyel kapcsolatban a jelentés korrupciógyanút vél felfedezni. Itt Antal Attila, korábbi BKV-vezérigazgatónak volt egy olyan vallomása, amelyet később az önvádra való hivatkozással visszavont, hogy a szerződés megkötése előtt a főpolgármester-helyettestől kapott egy utasítást, hogy a beadandó árat a győztesnek, a későbbi győztesnek súgja meg, mondja el. Egyetlenegy érvényes árajánlat érkezett egyébként, és ezért a teljes szerződéses ár 5 százalékát kérte az asztalra letenni, ez egy szó szerinti idézet a jelentésből. Ez összesen 39,6 milliárdos szerződés volt, de a végén a kifizetést tekintve a 43,5 milliárd forintot meghaladta.

Tehát ez a szerződés 2007. november 26-án kötött. Van egy 14 milliárdos szerződés, ez a 08. sorszámot viseli. Ez már lehet, hogy nem az ön időszakát érinti, maga az aláírás, csak az előkészítése, mindjárt mondom, ez 2008. október 29-én lett aláírva. Ez a Tóth T. D. fővállalkozó és Mérnöki Iroda Kft.-vel, alagúti és felszíni vágányok megépítésére vonatkozott. Aztán volt egy 1 milliárd 218 millió 800 ezer forintos szerződés 2007. VIII. 10-én, ez már az ön időszakában lett aláírva. Itt most nem sorolnám fel pontosan, de talán úgy foglalhatom össze, hogy a legtöbb tanácsadói szerződés, hogyha jól látom, az ön idejében lett megkötve, amelyben van tervezés is, 639 millió forint összegért, van benne több jogi tanácsadás, mint például a Varga Dóra ügyvéd hölgy 50 millió forintos szerződése, van benne pénzügyi tanácsadás 49 millió forintért, van 8 millió forintos tanácsadás, megint egy 8 milliós. A projektmenedzsment 49 millióért, monitoring szerződés, és rengeteg, néhány 10 milliós vagy 10 millió alatti vagy közel 50 millió forintos szerződések tömkelege.

Még egy dolgot hadd kérdezzek meg majd, illetve hadd vessek fel. Van egy szerződés, amellyel kapcsolatban – ez is egy ügyvédi szerződés –, a Horváth, Dóczi és Lehmann Ügyvédi Irodával kapcsolatban Klados Gusztáv később úgy nyilatkozott a hatóságoknál, hogy tekintettel a Hagyó-ügyre, megszüntették ezzel az irodával a szerződést, illetve nem volt kifizetés, mert nem volt munkavégzés sem. Ellenben 12 számla alapján 2 millió 760 ezer forintot kapott ez az ügyvédi iroda.

Ezeknek a szerződéseknek az olyan típusú körülményeiről, hogy hogyan születtek meg, rengetegnél, illetve az összesnél gyakorlatilag a közbeszerzésekbe kötöttek bele, illetve a közbeszerzéseket kifogásolták meg az Európai Uniónál. Többek között, hogy nem volt közbeszerzés, az összeszámításokat elhagyták, és így gyakorlatilag a tanácsadásokat tekintve a közel 1 milliárd forintot is elérhették azok a szerződések, amelyek közbeszerzés nélkül lettek megkötve. De mégis az egyik legfontosabb szerződés a Swietelsky, amit említettem. Parancsoljon!

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Menjünk sorban, a Swietelskyvel kezdjem?

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Kezdhetjük azzal, igen.

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: A Swietelsky-szerződésről igazából két emlékem van, és megmondom őszintén, engem is nagyon meglepett ez az egész dolog. Egy biztos, hogy ez az ominózus 40 milliárd forint azért furcsa nekem a szerződésben, mert 2007 év folyamán mi a DBR Metrónál, illetve mondjuk így, hogy a BKV-nál már azt tapasztaltuk, hogy ez a projekt erősen forráshiányos. Tehát már láttuk a megkötött szerződéseket és láttuk az előttünk lévő feladatokat. Elnézést, lehetek egy kicsit bővebb?

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Persze!

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Jó. A lényeg az volt, hogy megpróbáltunk elég drasztikus költségcsökkentő lépéseket tenni annak érdekében, egyrészt, hogy a Kohéziós Alapnak megfeleljünk, másrészt pedig az egyértelműen látszott, hogy ez a 270 milliárd forint, ami itt az állam-főváros szerződésben volt, az az úgynevezett 21 egész nem tudom, hány, tehát a 21-72 százalékos költségmegosztásnak volt egy plafonja, 270 milliárd forint, hogy ebbe biztos, hogy nem fogunk beleférni.

Most ezért történt egy költségcsökkentő csomag, aminek az egyik eleme volt az állomások belső beépítése. Nagy szerencsénkre, illetve lehet azt mondani, hogy a segítségünkre jött az, hogy én úgy emlékszem, hogy 55 milliárd forint volt annak idején ennek a szerződésnek a becsült értéke. Még a korábbi, mondjuk úgy, hogy a korábbi költségbecslések alapján láttuk, hogy ez messze nem fog beleférni. Ezért mi ezt megvizsgáltattuk szakértőkkel, hogy mik azok az elemek, amelyekkel olcsóbbá lehet tenni ezt a projektet.

Szerencsénkre akkor folyt, illetve éppen befejezés alatt volt a 2-es metró felújítása, és a szakértőket megkértük, hogy vizsgáljuk meg a 2-es metrónál szerzett árak alapján, tehát most mondok egy példát, hogy mondjuk mennyibe kerül egy mozgólépcső, egy kuka, burkolat, tehát ilyen szinten mennyibe kerülhet a 2-es metró árai alapján a 4-es metrónak az állomási belső beépítése. Akkor sikerült ezt, ha jól emlékszem, olyan 40-45 milliárd forintra lefaragni.

Több eleme volt ennek a költségcsökkentő csomagnak. Hogy hogyan került ez, milyen kezekbe, ezt megmondom őszintén, nem tudom, mert egy biztos, hogy a metróbiztoson keresztül ide, a fővárosba bejutott. Szerintem ez a 40 milliárd forint több ember ismeretében volt, én részletesebben nem nagyon tudok erről nyilatkozni.

A másik furcsaság számomra, hogy ön említette ezt az 5 százalékot, ez számomra azért megdöbbentő, hogyha valaki megnyer egy tendert egyedül, akkor anélkül is megvan, tehát én erről megmondom őszintén, nem tudok mit mondani. Ha enyém anélkül is, akkor miért kellene fizetni? De részleteket egyáltalán nem tudok erről.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Az összes pályázat közül egyetlenegy érvényes ajánlat érkezett, tehát miután megtudták, a jelentésben leírtak alapján megtudhatták a beadandó árat, a fedezet alatt csak egyetlenegy árajánlat volt, az összes többi fölément.

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Igen, ezt el tudom képzelni. Lehet, hogy pont emiatt volt ilyen sima ez az eljárás, én ezt nem tagadom, de részleteket nem tudok.

Annyira azért úgy emlékszem, ha nem jól, akkor elnézést kérek, de mintha az egyik ajánlattevő, pont akkor volt, ha jól emlékszem, a Gazdasági Versenyhivatalnak egy nagy kartellezési büntetése, és ha jól emlékszem, akkor az egyik ajánlattevő erre való hivatkozással vissza is lépett. De ha ez nem ennél a tendernél volt, akkor elnézést kérek, de úgy emlékszem, hogy ebben a tenderben volt. Sajnos erről tényleg semmilyen más információm nincsen, mert a Swietelskyt egyáltalán nem ismertem, illetve volt egy Swietelsky, akit ismertem, de az vasútépítős, kiderült, hogy nem ugyanaz a cég. Esetleg ha egy kicsit segíteni tudok, magáról a döntéshozatali rendszerről, gondolom, ez jobban érdekli a munkacsoportot. Amikor én odakerültem, akkor tulajdonképpen úgy nézett ki a DBR Metró Projekt Igazgatóság, hogy akkor megalakult egy projektirányító bizottság, egy PIB, élén a BKV vezérigazgatója, a tagjai pedig a fővárosi különböző ügyosztályok vagy alosztályok képviselői, tehát a közlekedési osztály, pénzügyi osztály, a BKV vezetése, a BKV-tól különböző képviselők, tehát ez egy ilyen szakmai team volt. Minden szerdán üléseztünk, tulajdonképpen a napi operatív dolgokat beszéltük meg. Ezen felül volt egy projektfelügyelő bizottság, amelynek az élén a főpolgármester-helyettes volt, ha jól emlékszem...

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Név szerint?

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Hagyó úr, a városüzemeltetésért..., bocsánat, lehet, hogy nem tudom pontosan, mi volt a titulusa, tehát Hagyó úr volt a bizottság vezetője. Ők, ha jól emlékszem, havonta üléseztek. Ezeken a bizottsági üléseken nagyon részt venni nem..., nem hívtak meg, talán előkészítő anyagokat mi oda készítettünk. Aztán...

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: És megkérdezhetem, bocsánat, hogy kik vettek még részt ebben a Hagyó úr által vezetett bizottságban?

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Szerintem a fővárosi..., tehát úgy tudom, hogy a BKV vezérigazgatója és... Ezt konkrétan, mivel nem voltam velük kapcsolatban, csak előkészítő anyagokat készítettem, ha kértek, de a pontos felépítését nem tudom. Tehát annyit tudok, hogy az élén Hagyó úr volt, tagja volt a BKV vezérigazgatója, abban az időben Antal Attila, de az ülésrendjükéről meg hogy egyáltalán hogy üléseztek, arról nem nagyon van információm. Ezen felül volt a mindenkoros hétfőnkénti főpolgármesteri kabinet-ülés, ahol... hát, én azt mondom, hogy szinte minden ülésre volt 4-es metrós témában napirendi pont, ez a főpolgármester, Demszky úr vezetésével hétfőnként ülésezett, egy vagy két alkalommal vettem részt rajta valami szakmai kérdésben, de tulajdonképpen a döntések igazából itt születtek költség, ütemterv szintjén.

Ha megengedik, még egy picit visszatérve az eljárásrendre – itt közbeszerzésről volt szó –, számomra teljesen megdöbbentő és érthetetlen volt az a fajta eljárásrend a közbeszerzéseknél, hogy volt egy úgynevezett tenderbizottság, amely még mielőtt a végső döntést... A BKV igazgatósága hozta meg végül is ezeknek a szerződéseknek a kapcsán a döntést, de a kettő között még szerepelt egy, a Fővárosi Közgyűlés által delegált személyekből alkotott tenderbizottság, amelynek igazából nem tudom, hogy milyen jogköre volt, egy biztos: az igazgatósághoz, mármint a BKV-igazgatósághoz csak úgy lehetett bejuttatni egy anyagot, ha ők azzal egyetértettek.

És végül a...

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Arra emlékszik, hogy kik voltak a tagjai?

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Hát, azért mondom...

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Mert az Alstom-beszerzéseknél – bocsánat! –, az Alstom metrószerelvények beszerzésénél azt pontosan tudom, de úgy tudom, hogy az egész eljárás alatt az akkori legnagyobb ellenzéki pártból, a Fidesz-KDNP-ből senki nem volt delegálva.

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Azért nem mondok neveket, mert iszonyú nagy harc volt, tehát én annyit tudok, hogy a Fővárosi Közgyűlés pártdelegáltjai vettek részt, hogy volt-e benne fideszes, elnézést kérek, nem emlékszem. Egy biztos, hogy volt úgy, hogy egy eljárás több hétig elhúzódott azért, mert a tenderbizottságnak a tagjait nem tudták delegálni, tehát például az az ominózus, azt hiszem, 008-ast említett...

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Igen, 08-as.

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: ..., a vágányépítéstender, ott egyszerűen hónapokig... Október... Mikor volt a szerződéskötés? Október huszon... Én úgy emlékszem, hogy az eredeti...

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: 29-én.

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója:...közbeszerzési eljárást lehet hogy már augusztusban lefolytattuk, és tulajdonképpen ez a döntésképtelenség volt akkor. Tehát tulajdonképpen így nézett ki az akkori döntéshozatali rendszer.

Hogyha most még egy kicsit mélyebbre megyünk, akkor mint DBR-igazgatónak... Akkor már a BKV-nak egy önálló költségvetéssel rendelkező szervezete voltunk, akkor már nem DBR Kft. volt, hanem a BKV szervezete voltunk, volt felettünk egy metróbiztos Becker László személyében, aztán volt egy BKV-vezérigazgató felettünk mint egyszemélyi vezetés, és még volt egy szintén BKV-vezérigazgatóhelyettesi poszt, aki szintén az irányítást végezte a DBR felett, tehát – hogy mondjam? – nagyon sok problémát abban láttam, hogy nagyon-nagyon magasra helyezték a döntéshozatali szintet, bocsánat, nem a minőségére értettem, hanem a helyre, tehát leginkább, mondhatni, hogy ebben az épületben dőltek el a különböző kérdések, hogy mikor melyik...

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Tehát itt, a Főpolgármesteri Hivatalban.

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Igen, leginkább a kabinet ülésen, a PIB-ben...

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: A főpolgármester úr kabinetjére gondol.

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Igen, a kabinetben, tehát a főpolgármesteri kabinet-ülésen.

Kérdezte a tanácsadói szerződéseket. Ott eléggé kényszerpályán voltunk. Egyrészt nyomott bennünket nagyon az EU-s..., tehát amit mondtam, az a forráshiány, eléggé nagy nyomás volt rajtunk, hogy minél előbb szerezzük meg a Kohéziós Alap-támogatást, lehet azt mondani, hogy azt

mindenáron szerezzük meg. Ennek érdekében én... Én EU-s projektekből kerültem a MÁV-hoz, tehát tulajdonképpen pont emiatt, remélem, hogy pont emiatt hívtak meg, és azt láttam, hogy úgy ezeket a szerződéseket – akkor még nem ismertem ezt az Alstom-ügyet –, tehát ezeket a szerződéseket a Kohéziós Alap elég nehezen tudja befogadni. Most ahhoz, hogy egyáltalán eljusson Brüsszelbe ez a projekt, rengeteg kockázatelemzésen, szerződés átvizsgálástól kezdve nagyon sok lépcsőn kellett végigmennünk, hogy egyáltalán eljussunk oda, hogy összeálljon egy olyan anyag, hogy elvihessük Brüsszelbe. Nem beszélve arról, hogy akkor előttünk volt, azt hiszem, még két vagy három szerződés, tehát még folyamatban voltak szerződéskötések, tehát már azokat is úgy kellett előkészíteni, hogy megfeleljünk a Kohéziós Alapnak.

Hogy egy kicsit a háttérét lássák vagy lássa a tisztelt munkacsoport, akkor, amikor én odakerültem, akkor a DBR Metró Projekt Igazgatóság, ha jól emlékszem, 18 fővel dolgozott, 18-20 fővel, és most nem akarok messze, személyekig lemenni, mert nagyon szerettem velük dolgozni, de egy biztos: a DBR Metró Projekt Igazgatóság akkor a létszámát, az erőforrását, a szakmai – inkább így mondom: szakmai – összeállítását tekintve alkalmatlan volt arra, hogy egy ilyen projektet lebonyolítson. Épp ezért ennek érdekében több olyan lépést tettünk a döntéshozók felé, hogy erősítsük meg ezt a projektigazgatóságot, azokat a sallangokat, amelyek nem szükségesek, tehát pont ezeket az ilyen tanácsadói szerződéseket... ezzel pontosan ez volt a célunk, hogy szinte csak egyedül a DBR Metró Projekt Igazgatóság alkalmas legyen arra, hogy külső segítség nélkül lebonyolítsa ezt a projektet. Erre egyébként fogadóképes volt a főváros, mert megemelték a költségvetésünket, és úgy emlékszem, a 18 főről 40 főre felemelték a létszámot, de hogy ennek mi lett a vége, arról már nincs információm. A folyamat akkor elkezdődött, elkezdtük felvenni a különböző szakértőket, szakembereket, de... Csak ebben az átmeneti időszakban valóban olyan helyzet állt elő, hogy magával a DBR Metró Projekt-stáb – még egyszer hangsúlyozom: senkit meg nem sértve, mert nagyon jó kollégák voltak, nagyon jó volt velük dolgozni, de – nem volt a Kohéziós Alap-támogatásra, a lebonyolítására megfelelő szervezet. Hirtelen ennyit tudok mondani.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönöm szépen. Azt szeretném megkérdezni, hogy emlékei szerint a politikai döntéshozóktól vagy politikai kabinettől kapott-e bármiféle instrukciót, megbízást, felkérést bármilyen szerződés megkötésére vagy instrukciót bármilyen módon, amiről Aba Botond korábban nekünk beszélt még Gulyás úr tekintetében. Önhöz érkezett-e bármi ilyen?

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Én hál' istennek olyan szerencsés helyzetben voltam, mint ahogy említettem, hogy elég sok lépcső volt köztem és a város vezetése között, ebbe a főpolgármestert és a helyetteseket is beleértve. Én igazából a konkrét feladatokat vagy Becker úrtól, tehát a metróbiztos úrtól, vagy Antal Attila úrtól kaptam, vagy a vezérigazgató-helyettestől.

Én személyesen egyik vezetővel sem beszéltem, talán Demszky úrral kétszer beszéltem telefonon, mind a kétszer arról érdeklődött, hogy miért állt meg a fúrópajzs. Ezen kívül semmilyen személyi instrukciókat vagy személyes feladatokat nem kaptam tőlük.

Ez igaz egyébként Hagyó úrra is, tehát Hagyó úr talán egyszer hívott fel telefonon, azt is amiatt, hogy a sajtóban egyszer valamit mondtam, és nem tetszett neki, és azt mondta, hogy többet ne szerepeljek a sajtóban.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönöm szépen. Kérdezem a munkacsoport tagjait, hogy kíván-e valaki kérdést feltenni. Tokody Marcell képviselő úr, tessék!

Tokody Marcell a munkacsoport tagja: Köszönöm szépen a szót. Az én kérdésem az lenne, említette, hogy a DBR Metró Projekt Igazgatóság alkalmatlan volt a projekt lebonyolítására.

Ennek a fajta alkalmatlanságnak tudható-e be az, hogy a szerződések nem voltak összehangolva, az egyik késedelmi kötbért eredményezett a másiknál, illetőleg teljesen előnytelen módon kötötték meg ezeket a szerződéseket. Tehát a főváros és az adófizetők nem jártak jól vele. Ennek tudja-e be, hogy kit és mit jelölne meg felelősként? Köszönöm szépen.

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Személyes felelőst nem nagyon szeretnék megjelölni, mert annyira nem ismertem az előzményeket, de az biztos, hogy ezzel a fajta szerződéses rendszerrel, ami összeállt, nagyon sok bajunk volt.

Tehát a kivitelezés közben, és akkor derültek ki ezek az előnytelen dolgok, tehát itt a különböző kötbérek. Egy példát mondhatok?

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Persze, nyugodtan.

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Tíz állomáson folyt az állomásépítés. 2007, talán április 4-én indult a fúrópajzs, és akkor döbrent rá mindenki, hogy igazából azzal, hogy a fúrópajzs elindult, az volt az első számú projekt, már úgy értem, hogy annak az előrehaladása volt a legfontosabb.

Azt láttuk, hogy amikor például a Tétényi úti állomásra ért, illetve több olyan állomás van, az ütemterv olyan volt, hogy az állomásépítő ütemtervébe egyszerűen nem fért bele, hogy odaérkezzen a fúrópajzs. Akkor ott álltunk, hogy akkor most melyik ujjunkat harapjuk meg. Ha az állomásépítőnek az ütemtervét módosítjuk, akkor a kötbér alapján ő joggal kötbérigényt nyújt be, ha a fúrópajzsot leállítjuk, az pedig egyértelműen számunkra a legrosszabb forgatókönyv volt. Hosszú-hosszú éjszakákon át, higgyék el, tényleg nagyon sok éjszakán keresztül próbáltuk ezeket összerakni. Több jogászt, például erre is talán válasz az, hogy külső jogi szakértőket kellett emiatt bevonni, hogy kiderítsük, hogy hol vannak a szerződéseknek azon pontjai, hogy ezeket az úgynevezett interface-eket – bocsánat, hogy ilyen szakmai szót használok -, tehát azokat a kapcsolódási pontokat, ami a két projektem között van, a legjobb és a legkisebb költséggel, az adófizetők pénzének a javára tudjuk kihozni. Nagyon nehéz volt.

Nagyon nehéz volt, nem is tudom, hogy utána ez sikerült-e. Most nem azért mondom, hogy nálam sikerült, de mi ezen nagyon dolgoztunk. A Fővám tér kérdése iszonyatos nagy probléma volt, tehát az biztos, hogy a külön szerződéskötési rendszer nagyban befolyásolta a költségeknek, illetve a határidőnek az elcsúszását.

Személyi felelősöket tényleg nem tudok mondani, elnézést kérek, hogyha emiatt nem tudok válaszolni.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: A példánál maradva, érthetjük úgy, hogy a fúrópajzs előbb ért oda? Bocsánat, Aba Botond arról számolt be, hogy politikai nyomásra indították el a választások előtt, mert Demszky Gábornak nagyon fontos volt, hogy a kampányban elinduljanak a fúrások.

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Erről csak annyit, hogy volt egy úgynevezett 4C ütemterv, nem tudom, a munkacsoport előtt biztosan ismert, vagy nem tudom, hogy ismert-e. Ha jól emlékszem, 2007 év elején a Fővárosi Közgyűlés elé került. Ez az ütemterv úgy nézett ki, hogy 2010 októberében készen lesz a 4-es metró.

Most nem mondom ki, de nyilván mindenki tudja, hogy miért. Az a politikai nyomás, hogy mindenáron ennek el kell érkeznie, ez egyértelmű volt.

Tehát a főváros hallani nem akart arról, hogy bármiféle határidőcsúszás legyen, a határidőcsúszásban egyes-egyedül egy fél évet sikerült kiharcolni, talán fél év után, valahogy 2007 környékére, hogy akkorra sikerült. Mi egyébként szakértők azt mondtuk, hogy talán két-három év, ami reálisnak tűnik, hogy normálisan be lehessen fejezni ezt a 4-es metró beruházást.

Erről szó sem lehetett abban az időszakban. Mondom: ezt a fél évet is úgy sikerült valahogy kieroszakolni, nem tudom, kinek, vagy Olti úrnak Demszky úrnál vagy Antal Attila úrnak Hagyó úrnál, nem tudom, pontosan, de azt tudom, hogy kaptunk egy fél év haladékot. Én azt mondtam, hogy az bőven nem elég, de látjuk, hogy még az a két-három év is lehet, hogy kevés volt, mint amit én jósltam mérnöki szemmel.

Még egyszer elnézést, hogy neveket nem akarok mondani, mert tényleg nem az én tisztem megítélni, hogy ki, hogyan kötötte azokat a szerződéseket. Akkor már meg voltak kötve, amikor...

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Bocsánat, ezeket az elődjei kötötték? Tehát a BKV vezérigazgatóira gondol?

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Amikor én odakerültem, akkor...

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Vagy amikor azt mondja, hogy neveket nem kíván mondani, itt politikusok neveit vagy pedig a korábbi vezérigazgatókét?

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Én úgy emlékszem, hogy amikor a DBR Metró Kft. volt, akkor még nem a BKV volt, ha jól emlékszem, akkor még a DBR Metró Kft. üzemelt és a döntéshozó akkor még nem a BKV vezérigazgatója volt. De nem emlékszem rá. Vagyis bocsánat, nincsen ismeretem, hogy az akkori döntéshozatali rendszer hogyan volt. Arról tudok, ami az én időmben volt.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Tessék!

Tokody Marcell a munkacsoport tagja: Köszönöm szépen a szót. Az lenne a kérdésem, hogy amikor szembesültek azzal, hogy ott van ez a nagy szerződésállomány, ami minimum előnytelen, egymással össze nem hangolt, súlyos kötbérek származtak – ahogy származtak is – belőlük, jó esetben csak a szakmai inkompetencia eredménye, rosszabb esetben korrupciós ügyletek eredményeként kerültek oda, akkor miért nem kezdeményezték a szerződések felülvizsgálatát, vagy miért nem kezdeményezték, hogy a korábban eljáró személyek felé munkajogi, jogi és büntetőjogi felelősség érvényesítésére kerüljön sor?

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Hú, de összetett kérdés. Tehát az a helyzet, hogy nekem nem volt a feladatomban ez a fajta kezdeményezés. Egy biztos, hogy nagyon sok helyen kezdeményeztük ezeknek a szerződéseknek a felmondását, vagy egyéb módon történő megfelelést. Két példát mondok erre, illetve egy példát két esetben. Kétszer is a fővárosi vezetés elé került az az anyag, amit pont emiatt készítettünk, hogy állítsuk le a metróberuházást. Kétszer is. Mind a kétszer nemet kaptunk.

Tehát készítettünk két olyan anyagot, két időpontban, talán mondhatjuk, hogy mind a kettő ugyanarról szól, hogy állítsuk le ezt a beruházást, nézzük meg, hogy mit lehet ezzel kezdeni, nem engedték.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Ez mikor volt?

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Ez már szerintem 2007 év vége, 2008 év eleje. Tulajdonképpen azt mondom, hogy pont az a fél év, mire kiderültek ezek az anomáliák, de ennyit nagyon megtettünk. A személyi felelősségre vonás pedig nem az én asztalom volt, tehát én a szakmai irányítást végeztem. Most sem vagyok olyan ember, tehát én inkább a problémákat meg akarom oldani, nem pedig azt, hogy ki, személyében mennyire felelős. Erre megvoltak a megfelelő személyek, tehát mindenkinek volt egy munkáltatói jogkörgyakorlója. Én nem voltam Gulyás úrnak a munkáltatói jogkörgyakorlója, az Antal Attila volt, tehát nem is... Mondom, szakmailag egyértelműen sok lépést tettünk egyrészt a költségcsökkentésre, másrészt azért, hogy ezeket a szakmailag előnytelennek tűnő szerződéseket..., akkor mondhatjuk azt, hogy azok voltak, kétszer is le akartuk állítani a metróberuházást, mind a kétszer – hogy mondják ezt? falakba ütköztünk. Én úgy tudom, hogy a Fővárosi Közgyűlés elé sem jutott az az anyag. De nagyon komoly költségszámításokkal, nagyon komoly szakmai háttéranyaggal készült el mind a két anyag, nem tudom, hogy miért nem. Lehet, hogy ha akkor megkérdeznék engem, hogy állítsuk-e le, lehet, hogy én is arra szavaztam volna, hogy ne, de az volt a feladatom, hogy megvizsgáljuk, megvizsgáltuk, lett volna rá lehetőség kétszer is, nem volt rá kereslet.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönjük szépen. Nekem még egy kérdésem lenne. Azokat a leginkább tanácsadói szerződéseket, jogi tanácsadás, pénzügyi tanácsadás, a 4-es metró szerepe a klímaváltozásban és társai, azokat, mint említettem, mind közbeszerzés nélkül kötötték meg, holott összeszámitási kötelezettség lett volna. Ennek a körülményeire hogyan emlékszik? Vagy hogyan lettek akkor kiválasztva a cégek vagy a megbízottak, milyen mechanizmus által?

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Ugye egyrészt...

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Kaptak-e ebben esetleg segítséget a kabinetetől?

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Közbeszerzési... Tehát arra egyértelműen folyamatosan nemet kaptam, hogy közbeszerzést indítsak, mert arra nincs idő, tehát hogyha ezt közbeszerzésekkel akartuk volna, mint ahogy én többször is kiabáltam ezek ügyében, a határidőre való hivatkozással nem volt folyamatosan a válasz, pont azért, mert a Kohéziós Alap-támogatást 2007, ha jól emlékszem..., nem, bocsánat, bocsánat, 2008 áprilisában vittük Brüsszelbe először, és addigra az összes olyan kérdésnek, ami számunkra nyitott volt, és amit, mint mondtam az elején is, eléggé rázósnak vagy kockázatosnak tartottunk, ezeket mind-mind át kellett vizsgálnunk, felül kellett vizsgálni, de egyébként a konkrét válasz a kérdésre az, hogy közvetlenül a fővárostól kaptam ezeket az utasításokat.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Az mit jelent, a „főváros”?

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Hogy kivel...

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Értem, de hogy a fővároson belül, tehát a főpolgármester-helyettes...

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: A metróbiztoson keresztül kaptuk.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: A metróbiztostól. És a metróbiztos kitől kaphatta az instrukciót?

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Hát, én úgy tudom, hogy ő két személynek felelt, de ezt inkább tőle... Én tehát Becker úrnak a feladatát csak abban láttam, hogy mindenáron kapjuk meg a Kohéziós Alap-támogatást, ezért mindent el kell követni, és persze minél előbb.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönöm szépen. Van-e esetleg még további kérdés a munkacsoport tagjai részéről? *(Senki nem jelentkezik.)* Esetleg a jelen lévő meghívott szakértőinknek van? *(Senki nem jelentkezik.)*

Hogyha nincsen, akkor megkérdezem, hogy esetleg van-e valami, amivel kapcsolatban úgy érzi, hogy még fontos lenne elmondania, vagy ami segítené a mi munkánkat.

Balogh Árpád, a DBR Metró Projekt Igazgatóság korábbi igazgatója: Befejezésül, hogyha megengedik, akkor tulajdonképpen kilenc éve érlelődik bennem az a gondolat, hogyha zárszóként ezt elmondhatom, hogy higgyék el, tisztelt munkacsoport, hogy ezen a beruházáson nagyon sokan, mérnökök, technikusok, tervezők, szakemberek, szakmunkások tényleg éjt nappallá téve, becsülettel, tényleg a legjobb szakmai tudásunkkal és lelkiismeretünkkel dolgoztunk, tényleg szó szerint éjt nappallá téve, én határozottan tudom, hogy abban a tizenegy-két hónapban egyszer nem voltam szabadságon, emiatt a családomtól kaptam is hideget-meleget, de nem ezért mondom ezt, és megdöbbsent, és nagyon sajnálatosnak érzem azt, hogy amúgy a maga nemében ez egy nagyon szép projekt, külföldi szakemberek szemében is – mérnökszemmel nézem persze, a mérnöki szempontokat nézem –, és hogy számomra teljesen érthetetlen okokból egyes embereknek a nem tudom milyen indíttatásából most ilyen kérdésekre vagyok kénytelen válaszolni, nem pedig arra, hogy milyen szépen épült az állomás, milyen jól haladtunk. Számomra ez nagyon... szakmai szempontból egy negatívum, hogy idejutott ez a projekt, szerintem sokkal többet érdemelt volna, főleg a benne részt vevő személyek miatt, akik tényleg nagyon sokat, éjt nappallá téve dolgoztak ezen. Én nagyon remélem, hogy sikeres lesz a munkacsoportnak a ténykedése.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönöm szépen.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönjük szépen, hogy eljött az ülésünkre, és segítette a munkánkat. Az elmondottak alapján a következő ülésünkre én szeretném meghívni Becker urat, aki 2007. január 1-jétől megbízottként látta el a metróbiztosi feladatokat. Azt gondolom, hogy ő sok kérdés tisztánlátásában lehet a segítségünkre. Köszönöm szépen.

Köszönöm szépen mindenkinek a mai részvételt (Balogh Árpád:Köszönöm szépen.),
vizontlátásra!

(Az ülés végének időpontja: 10 óra 47 perc)

Budapest, 2017. április 10.



Borbély Lénárd

munkacsoport vezető

mellékletek:

1. Jelenléti ív