
ikt. szám: 125/12-7/2017

J E G Y Z Ő K Ö N Y V

a Metrókorruptiót Vizsgáló Munkacsoport **2017. június 28-i** üléséről

Helyszín: Városház u. 9-11. II.em., 282.

Időpont: 2017.VI.28. 10:00

A munkacsoport részéről jelen vannak:

Borbély Lénárd	munkacsoport vezető
Geiger Ferenc	munkacsoport tag
Karsay Ferenc	munkacsoport tag
Orbán Gyöngyi	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, a munkacsoport tagjait, a meghívottakat, akik elfogadták a meghívásunkat, a kollégákat. Tisztelettel köszöntöm a sajtó megjelent képviselőit, köszönöm szépen az érdeklődésüket.

Azt gondolom, hogy a nyár előtti utolsó munkacsoport ülésünket tartjuk a mai napon, hacsak nem lesz olyan releváns információ, ami egy soron következő és nem várt munkacsoport ülést fog eredményezni. A mai ülésünkre a BKV Zrt. 2006-2010 között megválasztott és mandátummal rendelkező felügyelőbizottsági tagjait hívtuk meg, akik közül Gulyás Attila, Schumacher Ferenc, Szabó István, Szikszay László és Vitézy Dávid urak elfogadták a meghívásunkat. Andó Sándor és Szabadai Viktor pedig jelezték, hogy nem tudnak jelen lenni a mai ülésen.

Mint ismeretes, tehát a metrókorruptiót vizsgáló munkacsoport a 4-es metró teljes beruházását vizsgálja, ezt megelőzően a metrószerelvények beszerzését már egy külön vizsgálóbizottság



1000060273605

vizsgálta. A munkánk keretében meghallgattuk már, illetve meghívtuk a volt vezérigazgatókat, meghívtuk Demszky Gábort is, azonban ő nem jött el és nem fogadta el a meghívásunkat. Meghívtuk tehát a vezérigazgatókat, akik közül Aba Botond jött el, meghívtuk a DBR volt igazgatóit, ott Balogh urat tudtuk meghallgatni. Az igazgatótanácsot hívtuk meg, az önök előtti időszak felügyelőbizottság tagjait, és most pedig, hogy teljes legyen a kör, a 2006-2010 közötti felügyelőbizottsági tagokat hívtuk tehát meg, hiszen az OLAF megállapításai a korrupciógyanús szerződések és a visszaélések, szabálytalanságok gyakorlatilag azt mondhatjuk, hogy mind a 2010 előtti időszakot érintették.

Az eddigi meghallgatásokon mindenkitől azt kérdeztük és arra voltunk kíváncsiak, hogy a 4-es metró beruházásával kapcsolatban mi az, amire vissza tud emlékezni, hogyan zajlott. Az önök esetében a felügyelőbizottság milyen információval rendelkezett, kaptak-e egyáltalán megfelelő információt? Ezt azért kérdezem, azért merem így kérdezni, mert az önöket megelőző felügyelőbizottság úgy nyilatkozott, hogy ők gyakorlatilag nem kaptak információkat a teljes 4-es metróról, ami mégiscsak egy giga, 452 milliárdos beruházás volt. Tehát hogy önök milyen információt kaptak, tudták-e vizsgálni a szerződéseket, volt-e észrevételük, volt-e jelzésük, egyáltalán tudtak-e tenni valamit vagy jelezni a városvezetésnek, a BKV Zrt. vezetésének, a Közgyűlésnek vagy bárki másnak annak érdekében, hogyha észlelték a problémát, ami nyilvánvalóan az összegeknek az elszállásából, a növekedéséből adódik, azért mégiscsak kellett hogy legyen.

Szeretném megköszönni önöknek, hogy eljöttek és segítik a munkánkat. Akkor én át is adnám önöknek a lehetőséget. Arra kérném önöket, hogy legyenek szívesek, arról az időszokról beszélni, esetleg ha van érdemi információjuk, amivel tudják segíteni a munkánkat, akkor azt tegyék meg. Köszönöm szépen.

Ki kezdi? *(Egyeztetés a meghívottak között.)*

Vitézy Dávid, a BKV Zrt. volt felügyelőbizottsági tagja: Tisztelt Elnök Úr! A szakszervezeti kollégák arra szavaztak, hogy kezdjem el én, úgyhogy úgy látszik... A szakszervezet kérésének mindig eleget kell tenni, úgyhogy ezt akkor meg is teszem.

Tisztelt Metrókorrupciót Vizsgáló Munkacsoport! Tisztelt Tagok! Tisztelt Elnök Úr! Megtiszteltetés ismét itt lenni a városházán, még ha egy ilyen kevésbé kellemes témában kerül is erre sor. Én 2007 elejétől 2009 végéig voltam a BKV felügyelőbizottságának tagja, ebben az időszakban a felügyelőbizottság mindvégig 9 taggal működött, elnöke Székely Gábor korábbi szabad demokrata főpolgármester-helyettes volt a városvezetés delegálásában, több szereplője általában a városvezetést alkotó koalíció pártjainak politikusai, jellemzően városházi, közgyűlési képviselője volt még, ők voltak többségben. Három főt, ahogy ilyenkor ezt a törvény előírja, a felügyelőbizottságnak az egyharmadát az érdekképviselők, az üzemi tanács delegálta, itt is vannak szerintem teljes létszámban a szakszervezetek vezetői a BKV-tól, akik ebben az időszakban az érdekképviselő nevében ott voltak a felügyelőbizottság ülésein. És én voltam a BKV felügyelőbizottságában részt vevő kilencedik tag, az egyetlen az akkori ellenzék, az akkori ellenzék frakcióvezetője, a mai főpolgármester, Tarlós István delegálásában.

A BKV felügyelőbizottsága ebben az időszakban, 2007 és 2009 között, amikor nekem erre rálátásom volt, két darab szerepben is, kétféle szerepben is vizsgálta a 4-es metró ügyeit. Egyrészt persze a BKV mint beruházó járt el ebben az ügyben, ez magával vonta azt, hogy a felügyelőbizottságnak voltak általános vizsgálati szerepkörei, amelyek a gazdasági társaságokról szóló törvényből fakadtak, de emellett egy speciális szerepet is osztottak a felügyelőbizottságra, amelyet – amint én ezzel szembesültem – többször megkérdőjeleztem, kifogásoltam, de ezen a helyzeten csak 2010 után, már egy egészen más szerepből sikerült változtatni.

2005-ben, ha én jól tudom – a jegyzőkönyvekből látom ezt a dátumot, én akkor nem voltam tagja a felügyelőbizottságnak –, 2005-ben döntött arról a Fővárosi Közgyűlés, hogy a 4-es metró független ellenőrző mérnöki feladatait nem egy szakkéggel, nem valamilyen erre felkészült szakmai

szervezettel, hanem a BKV felügyelőbizottsága útján látja el, ahol, ahogy az előbb jeleztem, többségében városközi politikusok, illetve szakszervezeti vezetők ültek, és illő tisztelettel a szakszervezetek felé is azt gondolom, hogy egy sok százmilliárdos beruházás független ellenőrző szerepének ellátására egy ilyen testület azért valójában alkalmatlan. Úgy tett eleget a felügyelőbizottság ennek a felkérésnek, hogy megbízott egy szakértőcéget, amelynek az volt a feladata, hogy ellenőrizze a 4-es metró kifizetéseit, vizsgálja azt, hogy szabályszerűen történnek-e a kifizetések. Itt azért fontos a „kifizetés” szót hangsúlyozni, mert a beszerzéseket, a szerződéskötéseket nem vizsgálta, a független ellenőrző mérnöki szerep a kifizetések vizsgálatára korlátozódott. Jávor Péter volt az a szakértő, aki ezt a feladatot 2007 és 2008 folyamán ellátta, ő egy jól felkészült szakember volt, aki gyakran felhívta a figyelmet visszasságokra a metróberuházás körül.

A felügyelőbizottság azonban egy olyan működési modellt alakított ki jellemzően a többséget alkotó akkori koalíciós pártok többségben lévő képviselői révén, amely minden érdemi vizsgálat elfojtására, leszavazására, megakadályozására irányult. Bármiféle többletinformációt szerezni ebben az időszakban szinte lehetetlen volt. Kigyűjtöttem ezeket a felügyelőbizottsági üléseket, nekem az előterjesztések nincsenek már meg, de a hölgyek, akik itt az asztal végén ülnek, jól emlékezhetnek, hogy éppen azért, mert Hagyó Miklós vagy H. Miklós – nem tudom, hogy kell hívni -, Hagyó Miklós akkori főpolgármester-helyettes sokszor megmásította, kiforgatta a Közgyűlés ülésein azokat az eseményeket, amelyek a BKV felügyelőbizottsági üléseken történtek, én ragaszkodtam ahhoz, hogy csak gyorsírók által vezetett szó szerinti jegyzőkönyv mellett vagyok hajlandó részt venni a BKV felügyelőbizottságának az ülésein.

Ezek a szó szerinti jegyzőkönyvek ma is rendelkezésre állnak, elég tanulságos őket elolvasni. Nagyon világos képet adnak arról, hogy hogyan próbálták akkoriban, Székely Gábor vezetésével eltussolni azokat a visszasságokat, amelyek valahol kibukkantak, valahol láthatóvá váltak a 4-es metró beruházás körül.

Néhány témát szeretnék kiemelni, amelyek akkoriban a felügyelőbizottság vizsgálatainak központjába kerültek, azzal, hogy nyilvánvalóan az OLAF-jelentést én is olvastam. Számos olyan megállapítás van abban, amely nem 2007-2009 közötti, hiszen alapvetően a tenderekre vonatkozik, az Alstom, Siemens, egyéb kivitelezők tendereire, amelyek azért jellemzően 2007 előtt zajlottak le. De így is számos olyan kérdés került elő a felügyelőbizottság ülésein ezekben az években, amelyek szorosan kötődnek az OLAF-jelentéshez, és amelyekből levezethető az, hogy az akkori városvezetés, az akkori főpolgármester, Demszky Gábor, és az akkori BKV-vezetés számos olyan információnak már 2007-ben és 2008-ban a birtokában volt, amelyeket az OLAF most, majdnem tíz évvel később megállapít, és amelyekről most sokan úgy tesznek, mintha már nem tudnának rá visszaemlékezni.

Kezdjük is a legfontosabbal, a mérnök szerepével. Ha valaki elolvassa az OLAF-jelentést, világosan látja, hogy a 4-es metró beruházásnak a legfontosabb szereplője a lebonyolító mérnök. Az a lebonyolító mérnök, az Eurometro, amelyik a főváros és a BKV nevében utasításokat adott a kivitelezőknek, amelyik a főváros és a BKV nevében igazolta a kivitelezők teljesítéseit, és amelyiknek lényegében a kezében futott össze az egész beruházás. Az OLAF azt állítja, hogy ez az Eurometro nem a város és a BKV érdekei szerint, nem az adófizetők érdekei, meg az európai uniós támogatások érdekei szerint járt el, hanem kiszolgált különböző háttérérdekeket, elsősorban a kivitelezők érdekét.

Tehát akkor felmerül a kérdés, hogy vajon, az Eurometro ezt a városvezetés tudta nélkül vagy tudtával tette. Azt kell mondanom, hogy az látszik ezekből a dokumentumokból, hogy az Eurometro visszas tevékenységéről a városvezetésnek tudnia kellett.

Tudnia kellett, például azért, amit Antal Attila, akkori BKV-vezérigazgató már 2007 decemberében elmond a felügyelőbizottság ülésén, amikor felhívja a figyelmet arra, hogy a mérnökhöz sok döntés

tartozik, és utólag nézve némelyik esetében elég sok jobb döntés is születhetett volna, és erre először felhívja a figyelmet. De ez még semmi ahhoz képest, ami aztán később előkerül, ugyanis az Eurometróról – és ezt az OLAF-jelentés is kihangsúlyozza – kiderült az, hogy összeférhetetlenség állt fenn. A mérnökszervezetnek az a dolga, hogy minden esetben a megbízót, azaz a fővárost és a BKV-t képviselve, ellenőrizze azt, hogy a kivitelezők jól dolgoznak-e. Egy egyszerű útépitésnél az a mérnök dolga, hogy ellenőrizze, hogy olyan vastag aszfaltot fektettek-e le az útfelújításnál, amilyen a tervekben szerepelt, amit a megrendelő megrendelt, hiszen ilyen mélységű műszaki ellenőrzésre egy önkormányzat, egy megbízó azért minden esetben nem képes.

Erről a mérnökről ennél a több százmilliárdos 4-es metró beruházásnál derült ki az, hogy miközben ezt a feladatot ellátja, beszámol, bedolgozik a legnagyobb kivitelező cégeknek, ami a legnyilvánvalóbb összeférhetetlenség.

Az OLAF-jelentésnek ez egy kulcspontja. 2008-ban erről belső ellenőrzési vizsgálati jelentés készült már a BKV-ban, amit a felügyelőbizottságnak nem maguktól mutattak be, ezt eltitkolni próbálták, de talán emlékeznek arra, hogy volt egy úgynevezett AAM-ügy a BKV-nál. Ez az AAM-ügy egyébként úgy pattant ki, hogy kaptuk ezeket a havi jelentéseket a 4-es metró független ellenőrző mérnökeként, amelyeket igyekeztem én minden alkalommal alaposan átnézni és ellenőrizni, amennyire ezt egy ilyen tízoldalas jelentésből lehet, hogy mégis mi történik a metró körül.

Az ülések kétharmadán én voltam az egyetlen olyan felügyelőbizottsági tag, aki bármilyen kérdést feltett a 4-es metróval kapcsolatban egyébként, ezt érdemes visszanézni. Több tucat olyan ülést találtam, ahol az egyetlen kérdező én voltam. Ez azért elárulta azt, hogy a felügyelőbizottsági szerepét néhány másik, Városháza által delegált tag mennyire vette komolyan. Sajnálom, hogy nincsenek itt és nem tudnak erről beszámolni.

Egy ilyen jelentés kapcsán került az elő, hogy lényegében a 4-es metró projektirányítási feladataira a BKV megbízott egy tanácsadó céget, ez volt az AAM, amelyik több milliárd forintos szerződést kapott azért, hogy a 4-es metró beruházást bonyolítsa a BKV helyett, nevében és tanácsadási feladatokat lásson el.

Ezt először mi kezdtük el vizsgálni a felügyelőbizottságban, aztán ebből országos botrány kerekedett, végül fel kellett mondaniuk ezt a szerződést. Tehát annak ellenére, hogy az összes olyan ügyet, amit az OLAF most bemutat, azt nyilván nem tudtuk - mert nagyon sok információt elrejtettek előlünk – megtalálni, azért fontos azt hozzátenni, hogy milliárdos visszaéléseket a felügyelőbizottság ebben az időszakban meg tudott akadályozni. Az, hogy a felügyelőbizottság elkezdte a javaslatomra a sajtó és az akkori ellenzék segítségével vizsgálni ezeket a tanácsadói szerződéseket, az oda vezetett, hogy fel kellett mondaniuk ezeket a szerződéseket, és ezt a több milliárd forintot nem sikerült ellopni. Tehát ahol lehetett, igyekeztünk beavatkozni, de olyan volumenű volt utólag látva ez a visszaélésrendszer, ami a BKV-ban ekkor működött, hogy mindegyik ilyennek a megakadályozása nyilván – sajnálatosan egyébként – nem volt lehetséges.

Ezekben az AAM-es tanácsadói szerződésekben én ragaszkodtam ahhoz, elég sok küzdelmem is volt ebben, hogy láthassam azt, hogy mégis mire fizetnek ki tíz- és százmilliókat ennek a tanácsadó cégnek. Szégyenteljes, de a BKV vezetése és a BKV felügyelőbizottságának a többsége, Székely Gábor vezetésével akkor úgy döntött, hogy az egyébként közérdekű adatokat a felügyelőbizottság tagjai, akik erre törvény által fel vannak hatalmazva, csak titokszobákban nézhetik meg az Akácfa utcában.

Én magam, hasonlóan meleg, fülledt nyári napokon, szellőzés nélküli Akácfa utcai, sötét irodákban napokat töltöttem el azzal, hogy titokszobákban a 4-es metró dokumentumait próbáltam átnézni, és az AAM-dokumentumokat, hogy lássuk, hogy mégis mire fizetik ki ezeket az óriási pénzeket.

Ebből bukkant elő egy huszonhatodik almappából egy olyan dokumentum, ami arra utalt, hogy az Eurometro, a mérnök tevékenysége kapcsán súlyos visszaélések vannak. Erre én utána több alkalommal rákérdeztem a felügyelőbizottságon, vizsgálatot szorgalmaztam, és nagy nehezen, több

üléssel később, egyébként, hogy egész pontosak legyünk, a 2008. május 23-ai ülésen sikerült oda eljutnunk, hogy beismerte azt a BKV, hogy belső ellenőrzési vizsgálat zajlott ebben az ügyben. Akkor azt állították, hogy 2008-ra sikerült ezt az összeférhetetlenséget megszüntetni, de annak a ténye világossá vált, készült is egy belső ellenőrzési jelentés erről a BKV-ban, de én ezt most már nem tudom megtalálni, de ha valaki visszakeresi, a 2008 júniusi felügyelőbizottsági ülés 12. számú napirendje volt ez a dokumentum, nyilván a BKV-ban rendelkezésre áll, ez bemutatja azt, hogy az Eurometro, mint mérnök, visszaélészerűen és összejátszva a kivitelezőkkel végezte a munkáját. A felügyelőbizottság munkájáról, a felügyelőbizottság jegyzőkönyveiből a Fővárosi Önkormányzat, Demszky Gábor főpolgármester és Hagyó Miklós főpolgármester-helyettes minden alkalommal jelentést kapott, a BKV ezeket a jegyzőkönyveket számukra megküldte.

Tehát azt állítani, hogy azt a tényt, hogy a 4-es metró beruházás legfontosabb szereplője, a lebonyolító mérnök összeférhetetlenségével, azzal, hogy a kivitelezőkkel összejátszik a város háta mögött a mérnök, erről nem tudtak, ezt nem lehet állítani, már csak azért sem, mert magában a felügyelőbizottságban is több olyan politikus dolgozott, akik egyébként a városvezetés részei voltak. Akkor mi annyit tudtunk ellenőrizni, hogy ez az összeférhetetlenség megszűnt-e. Nyilván ezeknek az ügyeknek a mélyére azok tudtak leásni, akik hozzáfértek a dokumentumokhoz. Mi annyit tudtunk hosszas küzdelem, sokszor – hogy mondjam – órákig tartó viták után elérni a felügyelőbizottságban, hogy egy ilyen titokszobában a dokumentumoknak egy nagyon korlátozott részéhez hozzáférjünk, hozzáférjek, mert egyébként azt hiszem, hogy a titokszobában nagyon a felügyelőbizottság más tagjai nem jártak, csak én.

Ennyit lehetett elérni, minden más információt elrejtettek, elzártak az erre hivatott független ellenőrző mérnök, azaz a felügyelőbizottság elől hosszú éveken át.

Hozzá kell azt tegyem, hogy tettünk arra kísérletet, hogy az Eurometrót meghallgassa a felügyelőbizottság, tehát a lebonyolító mérnök meghallgatására volt kísérlet, mindjárt meg is keresem, hogy ez pontosan hol volt, elnézést, de sokat jegyzeteltem ki, hogy egészen pontosan tudjam ezeket önöknek idézni, és 2008-ban történt is egy kísérlet arra, hogy az Eurometrót meghallgassuk, de sikertelen volt, ugyanis Székely Gábor elnök úr ennek ellenállt és a felügyelőbizottság két tagjának – egyébként rajtam kívül Dancs Gábor is kezdeményezte ezt – azt mondta, Székely Gábort idézem: „... furcsa, hogy átnyúlunk és azt mondjuk, hogy iksz-szel találkozni akarunk. Én azzal a kisasszonnyal szeretnék találkozni, aki a legutóbbi újságnak a közepe táján megjelent. *(Derültség.)*”

Ezek után elvicceskedve, folyamatosan lerázta magáról a felügyelőbizottság többsége és elnöke azt, hogy az Eurometrót meghallgassuk.

Értem én, hogy ez egy taktika volt arra, hogy ne kelljen azt kimondani, hogy félnek a lebonyolító mérnököt – akinek a munkáját ellenőrizi egyébként a felügyelőbizottság – odahozni, és kérdések elé állítani, de mégis a szó szerinti jegyzőkönyvek bizonyítják, hogy ezt a típusú meghallgatást a felügyelőbizottság többsége megakadályozta.

Engedjék meg, hogy még egy témát megemlítsek! 2007 és 2008 között gyakran azt a választ kaptuk bármilyen felvetésünkre, hogy a 4-es metró operatív döntéshozatala nem a BKV-ban zajlik, hogy a 4-es metró kapcsán minden érdemi előrehaladási döntést odáig, hogy a pajzs leálljon, vagy ne álljon, odáig, hogy hogyan kezeljék a Fővám téri állomás építése körüli balhét, nem a BKV vezérigazgatója, nem is a DBR Metró projektigazgatója, hanem egy úgynevezett Projekt Irányító Bizottság, azaz PIB hivatott eldönteni, amelyet én nem ismerek már, vagy nem emlékszem már a konkrét névsorra, de arra egész biztosan emlékszem, hogy városházi vezetők vezették. Talán Hagyó Miklós főpolgármester-helyettes volt az elnöke hosszú ideig ennek, ha jól emlékszem, tehát egyértelműen kijelenthető az, hogy ebben az időszakban a 4-es metró projekt kapcsán minden érdemi döntés a városházán, itt, a városházán a főpolgármesteri kabinetülésen Demszky Gábor vezetésével, illetve a Projekt Irányító Bizottság ülésén született – ezt egyébként a jegyzőkönyvek is bizonyítják –,

olyannyira, hogy odáig is eljutottunk, hogy a felügyelőbizottság, amikor valamilyen olyan akadályt észlelt a mérnök szakértő javaslatára, – akit felvettünk, hogy segítsen minket ebben a független ellenőrző mérnöki szerepben – ami intézkedést igényelt, akkor a Projekt Irányító Bizottságot címeztük meg, nem is a BKV vezérigazgatóját, mert annyira világos volt, hogy a BKV vezérigazgatójának lényegében minden önálló döntési hatáskörét elvonta a városháza a 4-es metró beruházása kapcsán, és ez az úgynevezett PIB látta el ezeket a hatásköröket.

Végül hadd említsem még meg, hogy a független ellenőrző mérnök szakértője, Jávor úrék több alkalommal kifogásolták, hogy a város számára komoly hátrányt jelenthet az, hogyha nincsen a projektnek elfogadott ütemterve. Több mint egy éven keresztül minden ülésen felhívták őket a mi figyelmünket, mi pedig a menedzsment figyelmét hívtuk fel, hogy nincsen a 4-es metrónak projektütemterve. Ez a mérnök feladata lett volna, az Eurometro feladata lett volna, hogy ez megfelelően elkészüljön, és Jávor úr több alkalommal fel is hívta a figyelmet arra, hogy ez a helyzet, hogy nincsen számon kérhető, világos határidőket tartalmazó ütemterv, az a kivitelezőknek kedvezhet. Én azt nem tudom megmondani, hogy ez egyszerű trehánytság volt, vagy már ekkor is vagy még ekkor is összejátszott az Eurometro a kivitelezőkkel, de nyilvánvalóan a BKV tudtával, hiszen azt a helyzetet, hogy nincs projektütemterv, azt a BKV, a BKV vezetése, illetve a felügyelőbizottságon keresztül a városvezetés minden alkalommal megtudta, meghallgatta, felhívtuk rá a figyelmet, de mégis a 4-es metró projektütemtervét éveken keresztül nem készítették el, emiatt aztán számonkérhetetlen helyzetek jöttek létre.

Ennek kapcsán még ki kell emelnem egy nagyon fontos momentumot, ami 2008 novemberére, illetve szeptemberre és novemberre tehető. Akkoriban kialakult egy nagyon súlyos konfliktus a DBR Metró Projekt Igazgatóság, illetve a felügyelőbizottság szakértője, Jávor úr között, ennek az argumentuma, illetve a vita tárgya az volt, hogy a Fővám téren egy kötbércsapda alakult ki – erre az akkori híradásokból talán sokan emlékeznek is. A vita lényege az volt, hogy a Fővám téri állomásépítés késése miatt, a késedelem miatt ugyan az állomást építő céget tudta kötbérezni a BKV és a főváros, de az alagútépítő cég viszont amiatt, mert az alagútépítés késedelembe esett, szintén követeléseket tudott benyújtani, és az látszott, hogy az alagútépítő cég több követelést tud benyújtani, mint amennyit az állomásépítés késéséért a város kapni fog, de a két cég ugyanaz volt, vagy legalábbis részben átfedtek a tulajdonosi köreik. Ez azt jelentette, hogy lényegében egy olyan állapotot sikerült előidézni, amelyben a BKV csak fizet, a kivitelezők állnak, nem történik semmi, nem épül a 4-es metró, és mindenki jól jár, aki a kivitelezői oldalon van, és mindenki rosszul jár, aki a város oldalán van, az adófizetőket első helyen ideértve. Ezt az állapotot fel kellett volna számolni. Ebben az ügyben egy súlyos konfliktus alakult ki a felügyelőbizottság és az általa megbízott szakértők, illetve a DBR között, eltérő megközelítésmód volt, hogy hogyan kell ezt a helyzetet kezelni. A mi szakértőnk egyértelműen azon a véleményen volt, hogy nem kezeli jól a BKV, nem kezeli jól a projektirányítás ezt a helyzetet. Itt sem tudom, hogy ez egyszerűen amiatt volt-e, mert nem jól mérték fel a helyzetet, vagy amiatt volt-e, mert egy összejátszás zajlott a háttérben, ezt mi nyilván nem tudtuk megállapítani, egy biztos: hogy a következő ülésen a mi szakértőnk teljesen váratlanul, pedig nagyon jó munkát végzett, bejelentette a lemondását, és azt közölte, hogy bizonyos körülmények miatt nem tudja tovább ellátni ezt a munkát, de soha nem indokolta meg igazán, hogy mi készítette arra, hogy lemondjon. Ezek után a felügyelőbizottságnak hónapokon keresztül szakértője sem volt, majd egy olyan szakértőt próbáltak ránk oktrojálni, aki nyilvánvalóan a képzettsége, a hozzáértése alapján is alkalmatlan volt arra, hogy ezt a feladatot ellássa, az ő munkáját, az ő jelentéseit nem is fogadta el a felügyelőbizottság többsége.

Én tehát azt tudom mondani, hogy amikor a felügyelőbizottság érdemi ellenőrzési cselekményeket próbált megtenni, akkor megakadályozták abban, hogy hozzáférjen egyébként közérdekű adatokhoz, titokszobákba zárták a nyilvános szerződéseket és teljesítéseket, ahova csak nagy nehezen lehetett bejutni, és nagy nehezen lehetett az adatokhoz hozzáférni. Ha az adatokból

világossá vált, hogy valamilyen visszaélés van, akkor mindent megtett a felügyelőbizottság többsége a városvezetéssel együttműködésben, hogy ezeket eltussolja, és amikor mégis tarthatatlan volt már a helyzet, akkor lényegében, én nem tudom, hogy pontosan hogyan, de még azt a szakértőt is eltávolították, aki minket támogatott, és a felügyelőbizottságnak ez a típusú ellenőrző tevékenysége ellehetetlenült, ellehetetlenítették, én merek ebben így fogalmazni. Ez jellemzi alapvetően ezt a három évet.

Azt gondolom, hogy a 4-es metró beruházás kapcsán egyrészt a felügyelőbizottság akkor – elnézést, hogy ilyen szerénytelenül fogalmazok, de – szinte kizárólag az én javaslatom nyomán meg tudott akadályozni több visszaélést, be tudott avatkozni a 4-es metróberuházás néhány olyan ügyébe, ahol láthatóan, látványosan milliárdokat akartak ellopni, de ahogy az OLAF-jelentésből is látszik, minden ügyet ilyen fokú ellenszélben, ilyen fokú akadályoztatás mellett nyilván nem tudunk megvizsgálni és megtalálni, nem is hiszem, hogy egy ilyen felügyelőbizottság lenne arra alkalmas, hogy folyamatában ellássa az ellenőrzését egy ilyen, a 4-es metró méretű beruházásnak, tehát itt már az a tény, hogy nem volt független ellenőrző mérnök, és a BKV felügyelőbizottságára oktrojálták ezt a feladatot, az is azt mutatja, hogy akadályozni próbálták ennek a beruházásnak az ellenőrzését. És számomra teljesen világos, hogy a 4-es metró beruházás összes érdemi gazdasági és műszaki döntése itt, a városházán, Demszky Gábor kabinetülésein vagy Hagyó Miklós Projekt Irányító Bizottsági ülésein született ebben az időszakban, illetve minden olyan visszasságról, amit a felügyelőbizottság tapasztalt, a városvezetés már akkoriban, 2007-ben és 2008-ban tájékoztatást kapott, és tudnia kellett.

Természetesen, ha van bármilyen kérdésük ezekkel kapcsolatban – igyekeztem ezeket a jegyzőkönyveket magammal hozni – igyekszem konkrétan is válaszolni, hogyha szükséges. Nyilván tíz évvel ezelőtti történetekről van szó, és az előterjesztések nem is állnak minden esetben a rendelkezésemre, tehát azt nem tudom megígérni, hogy minden egyes részletet fel tudok idézni, de a rendelkezésemre álló adatokig bezárólag a lehető legmélyebben igyekszem a kérdéseikre válaszolni, és köszönöm szépen, hogy meghívtak ide a vizsgálóbizottság ülésére.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönjük szépen. Azt szeretném megkérdezni, azt lehet-e tudni még esetleg, hogy a Projekt Irányító Bizottságnak Hagyó Miklós vezetése mellett kik voltak még a tagjai.

Vitézy Dávid, a BKV Zrt. volt felügyelőbizottsági tagja: Én soha nem voltam Projekt Irányító Bizottsági ülésen, úgyhogy én erre nem tudok visszaemlékezni, de majdnem bizonyos vagyok benne, hogy a Fővárosi Közgyűlés jelölte ki a Projekt Irányító Bizottságot, tehát itt a városházán ezek a dokumentumok, amelyek erről szólnak, bizonyára fellelhetőek, vagy lehet, hogy a 4-es Metró Projekt Igazgatóság elő tudja ezeket állítani, én ezt nem tudom megmondani.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönöm szépen. Az urak esetleg kívánnak szólni?

Gulyás Attila, a BKV Zrt. volt felügyelőbizottsági tagja: Majd akkor külön elmondjuk mi is a saját részünkről, amit tudunk.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Jó. *(Jelzésre:)* Tokody Marcell képviselő úr szeretne kérdezni. Megadom a szót.

Tokody Marcell, a munkacsoport tagja: Köszönöm szépen a szót. Én csak az elnök úrnak szeretném javasolni, hogy tegyék meg, mint munkacsoport, hogy irattárból megkérjük, hogy lássuk,

hogy amikor felállt ez a bizonyos Projekt Irányító Bizottság, akkor kik voltak a tagjai, és egy javaslatom lenne, hogy hívjuk majd meg őket is, és hallgassuk meg őket is. Köszönöm.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönöm szépen. Ehhez azt kell tudnunk, hogy ezt a Projekt Irányító Bizottságot hivatalosan hozták-e létre... *(Dr. Vajdáné dr. Horváth Piroska: A Közgyűlés.)* A Közgyűlés, a Közgyűlés döntött róla. Jó, akkor ennek utána fogunk nézni, hogy kik voltak a tagjai. Ebben hogyha majd kérhetünk segítséget a DBR-től esetleg! Köszönöm a javaslatot. Átadom a szót az uraknak. Parancsoljon, Gulyás Attila!

Gulyás Attila, a BKV Zrt. volt felügyelőbizottsági tagja: Gulyás Attila vagyok. 2007 januárjától 2007 júniusig, tehát összesen fél évig a munkavállalók által delegált felügyelőbizottsági tag voltam. Könnyű is a dolgom, mert egyrészt Dávid összefoglalt itt nagyon sok mindent előttem, a másik pedig ez alatt a féléves időszak alatt körülbelül három vagy négy ülésen vettem részt.

A felügyelőbizottsági üléseknek az a része, amelyik a DBR metróépítéssel foglalkozott, az úgy nézett ki – mint ahogy itt előtte elhangzott –, hogy volt egy független szakértő, aki dolgozott a bizottságnak, és megkaptuk ennek a szakértőnek a jelentéseit. Ezek a jelentések – ahogy én visszaemlékszem – zömében arról szóltak, hogy éppen milyen stádiumban van az építkezés, állomások, fúrópajzsok, stb., illetve a különböző cégeknek a számla szerinti kifizetéseket tartalmazta, hogy éppen milyen kifizetések történtek. Ez a szakértői jelentés emlékezetem szerint mindig úgy zárult, hogy benne volt, hogy a szakértő nem talált olyan dokumentumot az iratok között, amely a bizottság részéről bármilyen intézkedést vagy vizsgálatot igényelne. Tehát ezek így néztek ki.

Egyébként én is úgy emlékszem, hogy ott semmi olyan anyag vagy irat nem került ebben az időszakban elé, ami gyanút keltett volna. Egyébként, hogy mutassam, hogy mennyire komolyan gondolom ezt, ebben az időszakban nem felügyelőbizottságon keresztül, de mint szakszervezet, 2008-ban például a Stadionok irodaház eladása ügyében büntető feljelentést tettünk hűtlen kezelés gyanúja miatt, és én személyesen vittem be a VII. kerületi rendőrkapitányságra annak idején a feljelentést.

Tehát hogyha bármi olyan dolog a tudomásunkra jutott, amiből az látszott, hogy a BKV-nak vagy a fővárosnak kára keletkezik, akkor minden lépést megtettünk. Itt, ebben az időszakban, ezen a három vagy négy ülésen nekem nem volt olyan információ, hogy bármi gyanút keltett volna. Valóban úgy volt, ahogy Dávid mondta, hogy ő igen aktív szerepet játszott egyébként ebben a bizottságban, mert rengeteg kérdése, észrevétele volt.

Nagyon röviden összefoglalva én ennyit tudnék mondani. Hogyha esetleg kérdés van még hozzám, akkor nagyon szívesen, készséggel válaszolok.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönjük szépen. Schumacher úr!

Schumacher Ferenc, a BKV Zrt. volt felügyelőbizottsági tagja: Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Munkacsoport! Először is azzal kezdeném, hogy a Vitézy úr által elmondottak a valóságot tükrözik. Valóban ez volt a helyzet. Annyival talán kiegészíteném, hogy valóban az összes vizsgálati kezdeményezés szinte Dávidtól indult, de ehhez azért hozzá kell tenni – ahogy Dávid is felvázolta a felügyelőbizottság összetételét –, hogy a munkavállalói képviselők szinte minden esetben támogatták Dávid vizsgálati kezdeményezéseit, hiszen egyértelmű, hogy másképp nem mehettek volna át a felügyelőbizottságon ezek a vizsgálat-kezdeményezések.

De valóban a felügyelőbizottságnak kevés rálátása volt, főleg a szerződésekkel kapcsolatban, tehát a tendereztetés és szerződéskötés időszakában gyakorlatilag semmilyen rálátása nem volt a DBR működésére. A DBR ugyan a BKV részeként tevékenykedett, de attól teljesen elkülönült, önálló

költségvetéssel, gazdálkodással, és ahogy Dávid is említette, gyakorlatilag a Városháza direkt irányítása alatt végezte a tevékenységét. Úgyhogy a felügyelőbizottság elé nagyon zárt és nagyon kevés információ került, a szerződésekkel kapcsolatban gyakorlatilag semmi, és valóban abban az időszakban, amikor a független ellenőrző mérnöki teendőket a felügyelőbizottságra bízták, ugyan ideiglenes jelleggel, de ez az ideiglenes időszak talán hét évig is tartott, mert ha jól emlékszem, a közgyűlési határozat úgy szólt, hogy a független ellenőrző mérnök kiválasztásáig szakértők segítségével a felügyelőbizottságot bízta meg a független ellenőrző mérnöki feladatok ellátásával. Ez talán egy hétéves időszakot ölelt át ez az átmeneti állapot.

Elég nehéz volt, és a felügyelőbizottság valóban nagyon sokszor jelezte, szinte minden ülésén, hogy ezt a feladatot ő felelősségteljesen nagyon nehezen tudja ellátni, hiszen gyakorlatilag szakértőkre kell hagyatkoznia, hiszen nem rendelkezik olyan szaktudással, ami ehhez a független ellenőrző mérnöki teendők ellátásához szükséges.

Jól mutatja egyébként, hogy a DBR mennyire elkülönülten működött a BKV-tól, hogy a székhelye sem a BKV székhelyén volt, hanem külön, talán ha jól emlékszem, a Kéthly Anna téren bérelt irodát, tehát egészen elkülönült volt a BKV szervezetétől, és valóban a Projekt Irányító Bizottság hozott szinte mindenben döntést ebben a kérdésben.

Azt gondolom, hogy talán még a menedzsmentnek sem volt megfelelő rálátása és ráhatása ezekre a dolgokra.

Úgyhogy még egyszer azt megerősítve, hogy Dávid azt gondolom, hogy elég részletesen és elég jól összefoglalva elmondta ezeket a dolgokat, csak megerősíteni tudom az általa elmondottakat. Köszönöm szépen. Amennyiben kérdés van, nagyon szívesen válaszolok.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönöm szépen. Szikszay úr!

Szikszay László, a BKV Zrt. volt felügyelőbizottsági tagja: Köszönöm, elnök úr. Tisztelt Elnök Úr! Jómagam durván két évig voltam a munkavállalók képviselője a felügyelőbizottságban. Ez az időszak egybeesett Vitézy úr felügyelőbizottsági tagságával, tehát ő tényleg mindent összefoglalt. Én csak egyetlen gondolatot szeretnék kiemelni, amit nem szégyellek. Elhangzott, hogy ez egy giga beruházás, giga pénz kellett hozzá, de giga szakértelem is. Jómagam is hiába dolgoztam már akkor több mint 30 éve a társaságnál, és bizonyos szakmai ismeretekkel azt hiszem, rendelkeztem a különféle ágazatok területén, azért ez a metróberuházás még nekem is szakmailag új volt. Csak azokhoz a tudásrészekhez fértem hozzá, amit a metrószakértő – vagy metróbiztosnak is neveztük magunk között -, Jávor úr a különféle anyagai kapcsán rendelkezésünkre bocsátott. Én is megerősíteni tudom azt, amit Vitézy úr mondott, hogy ő volt ebben a kérdéskörben a legtevékenyebb, és mi a munkavállalói oldalról próbáltuk őt támogatni a kezdeményezéseiben. Köszönöm szépen, ennyit szerettem volna elmondani.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönöm. Mielőtt megadnám a szót Karsay Ferenc polgármester úrnak, megkérdezem, mert említették itt többször Jávor urat, akit maguk között metróbiztosnak hívtak, de 2007. január 1-től volt egy kinevezett metróbiztos, méghozzá Becker László... *(Szikszay László: Akkor én még nem voltam tag, úgyhogy nem tudok róla nyilatkozni.)*... azt majd hadd kérdezzem meg, hogy akkor hogyan látják az ő szerepét, mert a korábbi felügyelőbizottságban az hangzott el, hogy gyakorlatilag két embernek tartozott beszámolási kötelezettséggel: a főpolgármesternek és a helyettesének.

Vitézy Dávid, a BKV Zrt. volt felügyelőbizottsági tagja: A két személy és a két szerep között nincs átjárás. Jávor úr, majd aztán később, amikor ő elment, akkor abban az időszakban volt egy másik szereplő is, akinek a munkájával nem voltunk elégedettek, Vagács úr, ők külső szakértők

voltak, akiket a felügyelőbizottság bízott meg azért, hogy ne vakon kelljen ellenőriznünk mégse a 4-es metró beruházását, mint független ellenőrző mérnök, hanem legyen valamiféle szakmai támogatás.

Ők ezt a feladatot látták el. Becker László metróbiztosként szintén a projektirányításban vett részt, valóban érdemi döntéseket hozott, és a 4-es metró kapcsán lényegében a projekt irányítási feladatait látta el. Ő a Városháza alkalmazásában állt, nem a BKV-éban, és a főpolgármester, illetve Hagyó Miklós főpolgármester-helyettes nevében adott utasításokat a BKV vezetőinek a 4-es metró beruházással kapcsolatosan.

Én most azt már nem tudom felidézni, hogy Becker úr a Projekt Irányító Bizottság tagja volt-e, vagy volt egy másik testület, a Projekt Felügyelő Bizottság, amit szintén a Városháza hozott létre, abban volt-e tag, valamelyikben biztosan tag volt, de lényegében a Városháza szervesen átszötte ennek a beruházásnak a mindennapi irányítását.

Még itt a dokumentumokat nézve, hadd említsem azt meg, hogy 2008-ban a Felügyelőbizottság elnöke a testület kérésére Demszky Gábornak levelet is írt, amelyben felhívta a figyelmét arra, hogy tarthatatlan állapot az, hogy nincsen rendes független ellenőrző mérnöke a 4-es metró beruházásnak, és kérte azt, hogy végre a Városháza jelöljön ki szakmailag erre alkalmas, megfelelő kapacitással bíró, a beruházást folyamatában ellenőrizni képes független ellenőrző mérnököt. Bocsánat, ez nem egy szabadon választható feladata volt a városnak, azt, hogy legyen független ellenőrző mérnök, az Európai Unió és az Európai Beruházási Bank felé Budapest vállalta. Hogy ne legyen mégse a beruházás annyira transzparens, ezt próbálták meg úgy letudni, hogy nem egy erre alkalmas szakcéget bíztak meg, amelyik független a metróberuházástól és képes az ellenőrzést elvégezni, hanem egy politikai többséggel, a városi politikai többséggel működő felügyelőbizottságra rátestálták ezt a feladatot, hogy ott majd többségi szavazás útján ezek az emberek majd minden ügyet elaltatnak.

Ez volt a jellemző működés, és erre azok, akik kisebbségben voltunk, de azért éreztük, hogy ez a helyzet tarthatatlan, sokszor felhívtuk a figyelmet, és ennek eredményeként itt feketén-fehéren le van írva, hogy Demszky Gábor is kapott levelet arról, hogy ezt az állapotot meg kellene szüntetni. Én későbbi munkám révén tudom, hogy abban a ciklusban, 2010-ig ez az állapot nem szűnt meg, tehát független ellenőrző mérnök szakmailag felruházza és alkalmas módon végül is Demszky Gábor főpolgármestersége alatt nem került kiválasztásra a 4-es metró beruházás ellenőrzésére.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönjük szépen. *(Karsay Ferenc jelzésére:)* Polgármester úr!

Karsay Ferenc, a munkacsoport tagja: Köszönöm szépen a szót. Mint a szent grált kereste a bizottság a döntéshozót az eddigi üléseken, és eddig sosem találtunk ilyet – és most itt valami halvány fény derült fel, hogy ez a PIB nevű izé... Minek a rövidítése ez? Projekt...?

Vitézy Dávid, a BKV Zrt. volt felügyelőbizottsági tagja: Projekt Irányító Bizottság.

Karsay Ferenc, a munkacsoport tagja: Projekt Irányító Bizottság, amelynek a tagjait még nem ismerjük. De azt szeretném megkérdezni Vitézy úrtól, hogy ismerünk-e konkrét döntést. Az eddigi meghallgatásokon mindig az volt a közös elem, hogy sosem volt felelős, volt döntés, nem tudjuk, ki hozta. Most próbáljuk onnan megközelíteni, hogy miben döntött ez a bizonyos PIB! Köszönöm.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Vitézy Dávid!

Vitézy Dávid, a BKV Zrt. volt felügyelőbizottsági tagja: Egy konkrétumot pont az előbb említett eurometrós témáknál egyébként pont találunk: 2008. április 10-én a felügyelőbizottság tárgyalta azt a kérdést, hogy akkor már négy hónapja áll a beruházásnak egy fontos szerződése amiatt, mert vita indul arról, hogy kell-e peronzár vagy nem a 4-es metróban, tehát hogy kell-e üvegfal a peron és a vágányok közé, vagy nem, és azt mondja Balogh Zsolt BKV-vezérigazgató akkor – emlékszünk, ő a nokiás dobozos interjújáról elhíresült BKV-vezér ebben az időszakban –, hogy, és idézem Balogh Zsoltot, nem szívesen, de teszem: „Bár én azon az irányító bizottsági ülésen nem voltam jelen, de tudomásom van arról, hogy a Projekt Irányító Bizottság végül is hozott döntést azzal kapcsolatban, szavazás is volt, hogy a 4-es metró esetében nem lesz zárt peron. Én tehát úgy gondolom, hogy ez a PIB részéről egy eldőlt kérdés, és talán ez egy kicsit határozottabb válasz, mint amit Jávor úr mondott, mert én egész biztosan emlékszem arra, hogy ez napirenden volt a PIB előtt, és szavazással döntés is született arról, hogy elutasította a PIB, hogy azzal a rendszertervvel, megjelenéssel menjen tovább, mint amit eddig terveztek.” Most talán nem is az érdemi műszaki kérdés itt a lényeges, de a BKV vezérigazgatóját idéztem most, aki a PIB-ről mint egy fölöttes, érdemi műszaki kérdésekben döntést hozó szervről beszél a felügyelőbizottság szó szerinti jegyzőkönyvében 2008 áprilisában.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönjük szépen. Szabó úr, Szabó István úr, parancsoljon!

Szabó István, a BKV Zrt. volt felügyelőbizottsági tagja: Szabó István vagyok. Én 2007 júniusától 2017 áprilisáig, tehát közel 10 évig voltam a felügyelőbizottság tagja, a munkavállalók delegáltak. Vitézy úr és az előttem szólók nagyjából elmondtak mindent, én csak megerősíteni tudom azt a részt, hogy ezzel a PIB-bel érdemes „foglalkozni”, mert nálunk olyan kevés adat csapódott le, hogy szinte – ahogy mondta a Dávid – könyörögni kellett, de akkor sem kaptunk..., addig tudtunk könyörögni, amíg egy titokszobába be tudott jutni az ember. Hogy az egészet igazoljam, szó szerint felolvasnék három határozatot, amelyet még a felügyelőbizottság hozott, és amelyek jól jellemzik ezt az egész történetet. Szerintem ez a leghitelesebb, mint hogyha itt szóban vagy valamivel elmondanánk.

Azt mondja: 2009. szeptember 14-ei a határozat, 78/2009. a száma „A 4-es metróvonal beruházásának ellenőrzési jelentése szakértői anyag” a címe, és akkor a határozatunk: „A BKV Zrt. felügyelőbizottsága felkéri a polgármestert, hogy a felügyelőbizottságnak A 4-es metró beruházásának ellenőrzési jelentése című napirendje tárgyalásánál biztosítsa a főmérnök jelenlétét.” – tehát úgy hoztunk döntést, hogy nem is volt jelen a főmérnök, tehát próbáltak idézőjeles döntéseket hozni. Tehát ha valaki azt mondja, hogy nem hívtuk fel a figyelmét erre, ez itt van szárazon, tehát erre nem tudok mit mondani.

A másik a 79/2009. számú határozat, a 4-es metróvonal beruházásának ellenőrzési jelentése szakértői anyag a címe: „A BKV felügyelőbizottsága felkéri a vezérigazgatót, hogy a felügyelőbizottságnak a 4-es metróvonal beruházásának ellenőrzési jelentése című napirendje tárgyalásánál biztosítsa a DBR Metró projektigazgató jelenlétét.”, tehát beszélünk valamiről, csak nincs ott az igazgató. Szóval ez olyan, hogy beszélünk a színes tévéről, csak nincs ott az eladó, de el akarnánk vinni, tehát ez nem így működik, legalábbis szerintem.

A harmadik zárásképpen a 81/2009. határozat, a 4-es metróvonal beruházásának ellenőrzési jelentései szakértői anyag a címe. „A BKV felügyelőbizottsága úgy határoz, hogy a 4-es metró független ellenőrző mérnöki kontrollját jelen formájában nem látja biztosítottnak.”. És ezek mind egyhangú döntések voltak.

Azért mondom ezt, hogy minden egyes jelzéssel próbáltunk a fővárosnak jelezni, hogy valami nem stimmel – eddig jutottunk. Köszönöm szépen.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönjük. Szeretném megkérdezni a munkacsoport tagjait, hogy van-e valakinek kérdése. *(Senki nem jelentkezik.)* Nincs. Köszönjük szépen.

Én azt hiszem, hogy ha egészen teljes képet nem is, de új megvilágítást kaptunk önöktől, mert – ahogy elhangzott a polgármester úr részéről is – a valós döntéshozókat mindig csak árnyaltan nevezték meg, hogy a városházán születtek a döntések, és önöktől hangzott el jelen pillanatban először a PIB, a Projekt Irányító Bizottság, amely egy teljesen politikai összetételű irányító bizottság volt, ráadásul ha minden igaz, akkor Hagyó Miklós volt főpolgármester-helyettes vezetésével.

Szeretném megkérdezni, hogy van-e esetleg még olyan releváns információ, amiről úgy gondolják, hogy fontos lehet, hogy tudjuk a munkánk során. *(Vitézy Dávid jelentkezik.)* Megadom a szót Vitézy Dávidnak, és egy pillanat türelmet kérek, mert, gondolom, átköltözik a mikrofon. *(A sajtó képviselői áthelyezik a mikrofonokat Vitézy Dávid elé.)*

Vitézy Dávid, a BKV Zrt. volt felügyelőbizottsági tagja: Elnézést, csak annyit szeretnék még hozzátenni, hiszen nyilván az is fontos, hogy a PIB meg ez a PFB hogyan hozta meg a döntéseit a városházán, de az Eurometrónak mint lebonyolító mérnöknek az összeférhetetlensége talán a leg súlyosabb ügy, ami az OLAF-jelentésnek is a kulcsponyjában van. Ezzel kapcsolatban volt még egy részlet, amit az előbb nem találtam meg, bár igyekeztem, de most, miközben Szabó úr beszélt, megtaláltam, és gondoltam, hogy ezt még azért elmondom.

Azt mondja Lazurán József, aki a BKV-nak akkor a belső ellenőrzési vezetője volt – mind a mai napig egyébként a BKK-ban vagy a BKV-ban dolgozik -, hogy: „Az Eurométróval kapcsolatban azt tudom mondani – ez a 2008. május 23-ai jegyzőkönyvben van -, hogy ilyen vizsgálatot folytattunk Antal Attilának a kérdésére az Eurometro összeférhetetlenségével kapcsolatban.”, és akkor ez itt hosszan ki van fejtve. Akkor én megpróbáltam ezt összefoglalni, magamat idézem 2008-ból, elnézést érte: „A lényeg az, hogy a kivitelező cégek, amikor megnyerték a tendert – de kérek, Jóska, cáfolj meg, ha rosszul mondom! –, az Eurométróval mint lebonyolító mérnökkel tanácsadói szerződést kötöttek, és az Eurometro bedolgozott tanácsadóként a kivitelező cégeknek is, meg bedolgozott lebonyolító mérnökként is a tender lebonyolítójaként a DBR-nek is.” egy közbeszerzés idején. Lazurán József válasza: „Így van.”. Tehát az állítás az, ezt most nem idézem akkoriból, hanem most mondom, hogy a 4-es metró fő közbeszerzése idején a lebonyolító mérnök, aki a DBR számára előkészítette ezeket a tendereket, és tanácsadó volt, az közben beszámolt a később nyertes kivitelezőknek is, és ezt a BKV akkori belső ellenőrzési vezetője a szó szerinti jegyzőkönyvben megerősítette.

De van ez tovább is. Lazurán úr azt mondja, hogy: „Én a vezérigazgató urat tájékoztattam egy jelentésben, hogy ez után milyen intézkedés történt, azt nem tudom. Egy biztos: Gulyás úr el lett mozdítva a helyéről, tehát személyi intézkedés történt – vagy ettől, vagy mástól, ki tudja?”. Dancs Gábor SZDSZ-es fővárosi képviselő, a felügyelőbizottság tagja: „Behozták a Gulyás urat, megfenyegették...”, innentől nem érteni – mondja a szó szerinti jegyzőkönyv, meg lehet találni.

Én tehát ennek a történetnek minden részletére tíz év távlatából már nyilván nem emlékszem, de az világos, hogy az egyik kulcsmomentuma a négyesmetró-beruházás félrecsúszásának, korrupciós ügyeinek az, ahogy az Eurometro mint lebonyolító mérnök dolgozott, az, hogy még egyébként azelőtt, hogy én felügyelőbizottsági tag lettem, a 4-es metró nagy tendereinél közreműködő tanácsadó lebonyolító céggént beszámolt a kivitelezőknek, és miután ezt megtaláltuk, 2008-ban világossá vált, hogy erről a városvezetésben és a BKV-vezetésben mindenki tudott.

Ugye, azt nem gondoljuk, hogy Gulyás Lászlót, a 4-es metró projektigazgatóját, akit Demszky Gábor személyesen is többször maga mellé állított sajtótájékoztatókon, illetve az elbocsátása kapcsán személyesen is nyilatkozott, úgy rúgták ki egy ilyen ügyben, hogy az azt kiváltó ügyről a főpolgármester vagy a városvezetés nem tudott.


Az, hogy a BKV vezérigazgatója tudott, az ebből a szó szerinti jegyzőkönyvből egyébként teljesen egyértelmű, de ráadásul ezt a jegyzőkönyvet, amit most önöknek felolvastam, az elkészülte után haladéktalanul, még 2008-ban a Városháza és a városvezetés is megkapta. Arról nem beszélve, hogy – ahogy mondtam – olyan tagok ültek ott, akik maguk is, Dancs Gábor – csak hogy egy példát említsek – közlekedési tanácsnoka volt ekkor Budapestnek, a Fővárosi Közgyűlésnek.

Tehát arról nem lehet szó, hogy itt, a Városházán ne tudtak volna arról, hogy milyen súlyos visszaélések vannak a 4-es metró beruházásban. Köszönöm. Elnézést, hogy még újra szót kértem, de fontosnak tartottam ezt a kiegészítést megtenni.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönjük szépen a kiegészítést. Sok érdemi információt megtudtunk. Még egyszer megkérdezem, hogy van-e a munkacsoport tagjainak kérdése. *(Nincs jelzés.)* Ha nincsen, akkor köszönöm szépen mindenkinek a mai jelenlétet. Ennek a politikai bizottságnak, aminek PIB a rövidítése, csak egy kicsit más hangzatban, a tagjait ki fogjuk kérni a Fővárosi Közgyűléstől. Köszönöm szépen mindenkinek a mai részvételt.

(Az ülés végének időpontja: 11 óra 02 perc)

Budapest, 2017. június 28.



Borbély Lénárd

munkacsoport vezető

melléletek:

1. Jelenléti ív