

Egyeztetés a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumban

Dr. Völner Pál János államtitkár

Dr. Kerégyártó János főosztályvezető



Nemes Gábor

Jáger István

Schumacher Ferenc

Gelencsér László

1. Dr. Völner Pál János

1.1. A járatok üzemeltetése a cégek közti megállapodásoktól függ. Természetes, hogy a járműveket járművezetők vezetik.

1.2. A munkavállalók önként választanak maguknak szakszervezeti képviselőt, lényegtelen szempont, milyen vállalatnál dolgoznak.

1.3. Indulásnál a bérletrendszerhez nem nyúlnak, a bevételt természetesen meg kell osztani

1.4. A Volánbusznál a futott kilométerek költségei alacsonyabbak, mint a BKV-nál, tehát nem indokolja semmi a szolgáltatás drágulását.

2. Nemes Gábor

2.1. Készült-e számítás arról, mekkora költséggel működne az új rendszer?

2.2. Készült-e hatástanulmány?

2.3. Végleges elképzelés van-e, lehet-e módosítani?

3. Dr. Kerékgyártó János

3.1. Jogi háttér

3.1.1. Valóban oda lehet adni belső szolgáltatónak

3.1.2. Nem lehet azonban odaítélni, ha olyan területet érint, ahol versenyeztetéssel lehet szolgáltató.

3.1.3. 2009. december 3-án hatályba lépett a rendelet

3.1.3.1. A BKK figyelmét fel is hívta a minisztérium, hogy az általuk kidolgozott rendszer ide fog vezetni.

3.1.3.2. BKK nem megfelelően alakította ki a működést

3.1.3.3. A környéki szolgáltatásba fokozottan vont be külső vállalkozót (VT-Transman)

3.1.3.3.1. Kötött pályánál csak belső szolgáltató elképzelhető, busznál nem.

3.1.3.4. A döntés végleges, a kidolgozás sok esetben még folyamatban van.

3.1.4. Költség szempontjából csak integrált szolgáltatásról lehet szó

3.1.4.1. A szolgáltatás integráltsága, minősége nem változhat

3.1.4.2. Vannak még tisztázásra váró kérdések, költség nem nőhet

3.1.4.3. Volánbusz a járatok sűrítésével el tudja látni a szolgáltatást, míg a BKV-nál önálló szolgáltatásként jelenik meg az agglomerációs szolgáltatás

3.1.4.4. Kooperációs elképzelés, megosztott üzem, költségek megosztása

3.1.4.4.1. Nem BKV garázs bezárás a cél, megosztott használatban gondolkoznak

3.1.4.5. Nincs végleges elképzelés

3.1.4.6. A BKV járműparkjának műszaki állapota javulhat

3.1.4.7. A munkavállalók kérdése még nyitott, megoldásra vár.

4. Schumacher Ferenc

4.1. Ha a busznál jogszabályi kötelezettség indokolja a döntést, miért nem igaz a HÉV esetében ugyanez.

5. Dr. Kerékyártó János

5.1. A HÉV esetében nem kényszerült a minisztérium hasonló lépésre

5.1.1. A BKK nem alakított ki versenyhelyzetet

5.1.2. Nincs más vállalkozó a területen

5.2. Budapest bérlet bevezetése a helyközi szolgáltatóknál 4 milliárd Ft bevételkiesést okozott

5.3. BKV finanszírozása nem csökkenhet

6. Schumacher Ferenc

6.1. Mi lesz az utazási igazolványokkal?

7. BKV feladata ennek megoldása

8. Nemes Gábor

8.1. Mi lesz a munkavállalók sorsa?

8.1.1. Rengeteg nyitott kérdés marad.

8.1.2. Munkakezdés helye

8.1.3. Munkavégzés helyszíne

8.1.4. Esetlegesen átkerülő munkavállalók munkakörülményei, bérezése

8.1.5. A felesleges munkavállalók foglalkoztatása

8.1.6. Az államnak és a fővárosnak közös a felelőssége

9. Dr. Völner Pál János

9.1. Az integrált működtetés kizárja a működési problémákat, biztosítaná a dolgozók stabil helyzetét

10. Jáger István

10.1. Nem lehet a két vállalat megegyezésére bízni a dolgozók sorsát, ez bebizonyosodott a BKK esetében, ahol súlyosan sérültek a dolgozói érdekek

10.2. Feltétlenül szükség lesz a minisztérium felügyeletére

10.3. Az átalakulóban lévő Volánbuszra bízni a feladatot kockázatot jelent

11. Völner Pál

11.1. A Volánbusz működése stabil és megbízható, nem jelent kockázatot.

12. Résztevők megállapodtak a tárgyalások, egyeztetések folytatásában (jövő hét), elsőként a Volánbusz vezetőjével, aztán a BKV és a BKK vezérigagatójával.