



Persze ne gondoljunk arra, hogy holnaptól a helyi közösségi közlekedésből egy csapásra eltűnnek a régi Ikarusok, erre egyelőre nincs lehetőség. Arra viszont, ha apránként is de lesz, hogy ezek a járművek komfortosabbak, tisztábbak és üzembiztosak legyenek.

Nemrég a hazai sajtó hangos volt a Pécsi Közlekedési Zrt. buszeladási és visszabérlési ügyétől. Ezen túl vagyunk, szerencsére a botrányok időszaka lezárult, új vezető került a társaság élére, Árki Sándor vezérigazgató (képünkön), akinek határozott elképzelései vannak a cég irányítását illetően. A pécsiek ennél többet érdemelnének – mondja – de jelenleg abból kell főzni, amink van. Mégis, lapunk kíváncsi volt arra, hogy milyen változások történtek a vállalaton belül a vezetőcsere óta. Árki Sándort kérdeztük a Zrt. mostani helyzetéről.

- Eltelt annyi idő, hogy megkérdezzük, milyen fontos események történtek a Pécsi Közlekedési Zrt-nél?
- Március végén még úgy tűnt, hogy a szolgáltatás napokon belül leállhat, ebben a helyzetben történt meg az a tulajdonosi

szerkezetváltás, amely jótékonyan hatott és stabilizálta a város közösségi közlekedését, azon belül vállalatunkat. A cég helyzete még most sem könnyű, vagy egyszerű, ami részben abból adódik, hogy a járműparkunk átlag életkora nem túl fiatal, ráadásul ezek a buszok évente összesen 8 millió kilométert futnak. Az Ikarusok átlag életkora 23 év körül van, a Mercedeseké is nyolc év feletti. Az összes autóbuszt figyelembe véve ez a szám 14 év, amely a szakmailag elfogadható nyolcnál bizony jóval több. Ezeknek a járműveknek a pótlása és cseréje lenne a jövő nagy feladata.

- Hány busszal látja el a feladatokat a PK Zrt?
- Összesen 160 autóbuszunk van, ebből 60-62 jármű régi Ikarus, ezek működtetése bizony egyre nehezebb és bonyolultabb. Minden lehetőséget megragadok, hogy kollégáim áldozatos és a cég érdekeit maximálisan figyelembe vevő munkáját megköszönjem, hiszen nélkülük, az ő helytállásuk hiányában nem lennénk képesek ezt a szolgáltatást így ellátni. Ez az elismerés mindenkire vonatkozik, a javító személyzettől a buszvezetőkön keresztül, a központ dolgozóin át, nem szeretnék senkit kihagyni, mivel mindenki hozzáette a maga területén mindazt, amit a cég feszített működtetése megkívánt.
- A 160 autóbuszból mennyi vesz részt a forgalomban?
- A csúcsidőben egyszerre 126 jármű van kinn az utakon, három-öt darab a tartalék, a többit pedig javítják, ellenőrzik a kollégáim folyamatosan. Sajnos az öreg autóbuszainkra ráférne egy átfogó felújítás, mivel ezek sokszor meghibásodnak. A dilemmánk természetesen ismét az, hogy költsünk-e sok pénzt még ezekre a korszerűtlen autóbuszokra, vagy váltsuk le őket a

város önkormányzatával egyeztetve. Ez lenne a jövő, hiszen a cserékkel a szolgáltatás minden paraméterén egyszerre javíthatnánk.



Stabilizálódott a közlekedési vállalat, de a fejlődés fokozatos lesz

- Nemrég tarifaemelésre szánta rá magát a PK Zrt., ezzel egy időben járatritkítás is történt. Miért volt minderre szükség?
- Három éve nem volt tarifaemelés. A cég biztos működéséhez volt szükséges ezt meglépni, egyrészt az ágazati infláció miatt, másrészt a többi szolgáltatóhoz képest is lemaradtunk árban. Nyilván ezt a pécsiek nem fogadták kitörő örömmel, de a törzsutasokat, elsősorban a bérleteseket próbáltuk kímélni, így nekik 10,6 százalékos emelést kellett elszenvedniük, ami azért még az elviselhetőség határán belül van. A járatritkítást pedig az utaslétszám változása tette szükségessé. Míg például 2002-ben 83 millió utast szállított a cég évente, addig az idei terv 55 millió volt, tehát lényegesen kevesebb a feladat, így az ehhez kapcsolódó járatszám is ezzel arányos. Nekünk mindenképpen a gazdaságos működtetést kell szem előtt tartanunk.
- A gázolaj áremelése hogyan hatott a cég életére?

- Mint jelentős felhasználót, nem érintett minket jól, a költségeink egyharmada az üzemanyag, csak abban bízok, hogy a jövőben a gázolaj ára ismét a benziné alatt lesz, így a pénzügyi terheink csökkennek majd.

- Érintette a változás a dolgozói létszámot?
- Mintegy 460 fő dolgozik nálunk, az utóbbi időben létszámcsökkenés volt tapasztalható úgy a központban, mint például a sofőrök között is. Nem történt leépítés, többen nyugdíjba vonultak, míg mások egyéb területen próbálják a tudásukat kamatoztatni.

- Milyen változások zajlanak a vállalatnál?
- Fontosnak tartjuk, hogy az ellenőri rendszert bővítsük, fejlesszük. Évről-évre nagy károkat okoznak a bliccelők, a költségeket pedig kénytelenek vagyunk lenyelni, így kevesebb pénz jut fejlesztésre, beszerzésre. Most a várossal karöltve a közterület felügyelet néhány emberével egészül ki a csapat, amely a régi 4 fős ellenőri létszám többszöröse lesz. Az új rendszer október elejétől üzemel, így még tapasztalatokról nem beszélhetek, de nagy reményeket fűzünk hozzá. Annál is inkább, mivel a pótdíjakat viszont jelentősen megemeltük, ezzel is ösztönözve mindenkit a viteldíj megfizetésére. Nem csak a szankcionálás volt a változások homlokterében, így például sokkal nagyobb figyelmet fordítunk a buszok tisztaságára, egy belső ellenőrzési rendszer segítségével ez a folyamat most lényegesen hatékonyabb. Persze a rongálásokkal és a firkálásokkal már nehezebben küzdünk meg, de ezen a területen is elindítottunk egy programot, hiszen egyáltalán nem mindegy az utasoknak, hogy milyen az ülés, ahová leülnek.

Nem nagyok az anyagi kereteink mindehhez, de el kell indítani a folyamatokat, hiszen első az utasok kényelme és elégedettsége. Nyilván a legfontosabb az lenne, hogy legyenek nagy számban korszerű, kényelmes, télen-nyáron jól használható buszaink, hiszen a város lakossága ekkor szállna fel szívesen a járatainkra és így a bevételeink is növekedhetnének. Realisták vagyunk és látjuk a nehézségeket, de bizakodunk is egyben, hogy a várossal karöltve képesek leszünk ezt megoldani, hiszen amint azt a bevezetőben említettem a pécsiek a jelenlegi körülményeknél többet, jobbat érdemelnek!