

A boon.hu-n 2015. 03.02-án megjelent cikk:

„A legfontosabb az volt, hogy a városvezetéssel és a bizottságokkal megteremtsem az együttműködést.” Interjú: **Singlár Zsolt**, az MVK Zrt. vezérigazgatója.

Az MVK Zrt.-től indult, és ide tért vissza. Forgalmuszervezéssel, pályázatkezeléssel is foglalkozott, most ő az, aki a miskolci közlekedési vállalat vezérigazgatójaként levezényli a Zöld Nyíl finisét, de úgy tűnik, az új buszok beszerzése is az ő feladata lesz. Tervekről, feladatokról kérdeztük **Singlár Zsoltot**.

- *Hogy került a Miskolc Városi Közlekedési Zrt.-hez?*

Singlár Zsolt: Szakmám szerint közlekedésmérnök vagyok, a pályám is így indult, egy miskolci mérnöki irodában – úttervezéssel foglalkoztam. Szerencsés vagyok, mert a pályakezdő munkáim között az M30-as autópálya bekötése is szerepelt. Majd különböző városi projekteken, úttervezésben, településfejlesztési munkaterületeken szereztem gyakorlatot. Ezáltal kerültem 2004-ben az MVK-hoz. De a Közlekedéstudományi Intézetnél elnyertem egy magasabb vezetői pozíciót, így ott folytattam a munkám. Regionális közlekedés-szervezéssel foglalkoztam az észak-magyarországi régióban, koordináltuk a vasúti és helyközi közlekedést. Később dolgoztam a Szemerey Transportnál, a NORDA-nál, mint közlekedésfejlesztési pályázatkezelő, szakmai tudásommal segítettem a kerékpárút-fejlesztési, útfelújítási és közösségi közlekedési pályázati kiírások megvalósítását. Ezután másfél évet Salgótarjánban töltöttem egy korszerű forgalmuszervezési és utastájékoztatói rendszer megvalósításával, a Nógrád Volán Zrt.-nél. Majd felkértek a Miskolc életében fontos pályázat, az Okos Pont Projekt koordinálására, így 2013. január 1-én visszatértem az MVK-hoz, először mint projektmenedzser, később mint a Zöld Nyíl projektigazgatója, amely mellett jelenleg a cég vezérigazgatója vagyok.

- *Mi volt a feladata?*

Singlár Zsolt: Akkoriban a menedzserszemlélet hiányzott a tagvállalatból. A legfontosabb feladatom az volt, hogy a városvezetéssel és a bizottságokkal megteremtsem az együttműködést. De szükségem volt a Miskolc Holding segítségére, menedzselésére, főleg a fejlesztésekhez szükséges önerő tekintetében. Csak közösen sikerülhetnek a projektek, csapatmunkaként.

- Mit emelne ki az elmúlt két év sikereiből?

Singlár Zsolt: Elsőként a villamosprojektet, amelyben országos megítélésben Miskolc a sereghajtóból első lett. Mind kifizetésben, mind műszaki tartalomban a legjobbak vagyunk. Annak idején több nagyváros is benyújtotta a villamospályázatot, de a legtöbbet, 31 járművet Miskolc vásárol. A tiszta Skoda-flotta pedig márciustól szállítja az utasokat. Erre büszkék lehetünk, azért is, mert a projekten belül sok mindennel meg kellett küzdenünk. Például volt egy Kandó-terünk, ami nem volt felújítva. Emiatt sok támadás ért minket, azt is mondták, nem tudjuk megvalósítani. Mára kiderült, hogy igen. Ez óriási eredmény, hiszen fontos volt, hogy ezek a 42 tonnás járművek méltó környezetben tudjanak megfordulni a Tiszai pályaudvarnál és fontos volt a projektarányos akadálymentesítés is.

- Mi van a villamoson túl?

Singlár Zsolt: A társaság irányítását olyan állapotban kaptam meg, hogy a buszparkból több járművet ki kellett vonni, le kellett selejtezni, illetve hozni helyettük használt, de még jó járműveket, hogy megteremtsük a buszjárműforgalom stabilitását és a hatékony menetrendi kínálatot. De mára a város segítségével sikerült belevágni a buszrekonstrukcióba is, ami azt jelenti, hogy 75 darab CNG gázüzemű autóbuszra eredményes közbeszerzést folytattunk le, és decemberben benyújtottuk a pályázatot a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumhoz 75 autóbuszra és gázbusz-töltőállomás megépítésére. Ez 1,8 milliárd forint vissza nem térítendő támogatás felhasználásával valósulhat meg. A pályázatnak köszönhetően Miskolc buszainak átlagéletkora a mostani 14 évről 4,5 évre fiatalodhat. Ez a gazdaságosabb működés szempontjából is fontos, hiszen autóbuszaink naponta 26 ezer kilométert teljesítenek a teljes hálózaton, emiatt az éjszakai szerviznek naponta 40–60 jármű folyamatos meghibásodásával kell megbirkóznia. Új buszokkal ez könnyebb, gazdaságosabb lesz. A CNG buszok az idei év második felében már közlekedhetnek.

- Az új Skoda villamosokat, főleg az elsőt, nem várt örömmel fogadták a miskolciak. Mi lehetett ennek az oka?

Singlár Zsolt: Amikor az első jármű megérkezett Miskolcra, amikor azt először meglátták az emberek, szerintem mindenki volt egy jóleső borzongás. Amikor forgalomba állt, az utasok elengedték a régi járatot, várták az újat. Ami megnyugtató, hogy ez a lelkesedés folyamatos, az

újonnan forgalomba helyezett villamosoknál is ugyanazt érzik az emberek. Ezért készülünk egy olyan menetrendi javaslattal, amelyben vállaljuk, hogy nagyobb kapacitást adunk ki a kelet-nyugati tengelyen, azaz jobb követési időközzel számolunk, és ezáltal csúcsidőben 2 percenként jön majd a jelzőlámpákat vezérlő Skoda villamos.

- A holding tagvállalatai közül talán az MVK van leginkább szem előtt. Az elmúlt években markáns arculatváltáson ment át a cég, gondolok például az adventi járatra.

Singlár Zsolt: Szerettük volna a határozott, szigorú menetrendi kínálat mellett egy barátságosabb arcunkat is megmutatni, örömet okozni szolgáltatásunkkal. Éppen ezért a barátságos szolgáltatásra is hangsúlyt helyeztünk. Ennek része például, hogy veterán járműveinkkel különböző rendezvényeken ismerkedhetnek a miskolciak és a városunkba látogatók. Mára azt látom, hogy a szemléletváltásnak köszönhetően a középiskolások, óvodások, iskolások írnak nekem, szeretnének együtt gondolkodni velünk. De a tematikus villamosaink is népszerűek, sőt azt kell mondjam, külön öröm, hogy ezeken a járatokon lecsökkent a vandalizmus. Azt látjuk, hogy ilyen kampányokkal meg tudjuk mozgatni az utazóközönséget, örömet okozunk és ez óriási eredmény.

- Önök utasbaráttá próbálnak válni, az utasok mennyire jegybarátok?

Singlár Zsolt: Elkezdtük mérni, milyen jegy- és bérlettípussal utaznak az emberek. Azt látjuk, hogy a Magyar Államkincstár által kiadott igazolvánnyal gyakori a visszaélés. Igaz, sokat javítottunk azon, hogy a jegyellenőreink udvariasabbak legyenek, de keményen büntettünk, hiszen a veszteség, veszteség. Ám ha indokolt, méltányossági alapon kivizsgáljuk és mérsékeljük a büntetést. De még mindig két százalék a bliccelések aránya a teljes hálózaton. Ez országos szinten nem sok, de még mindig van mit tennünk a miskolciakért.

- N. Szántó Rita -