

WWW.KMKK.HU

VOLÁN ÚJSÁG

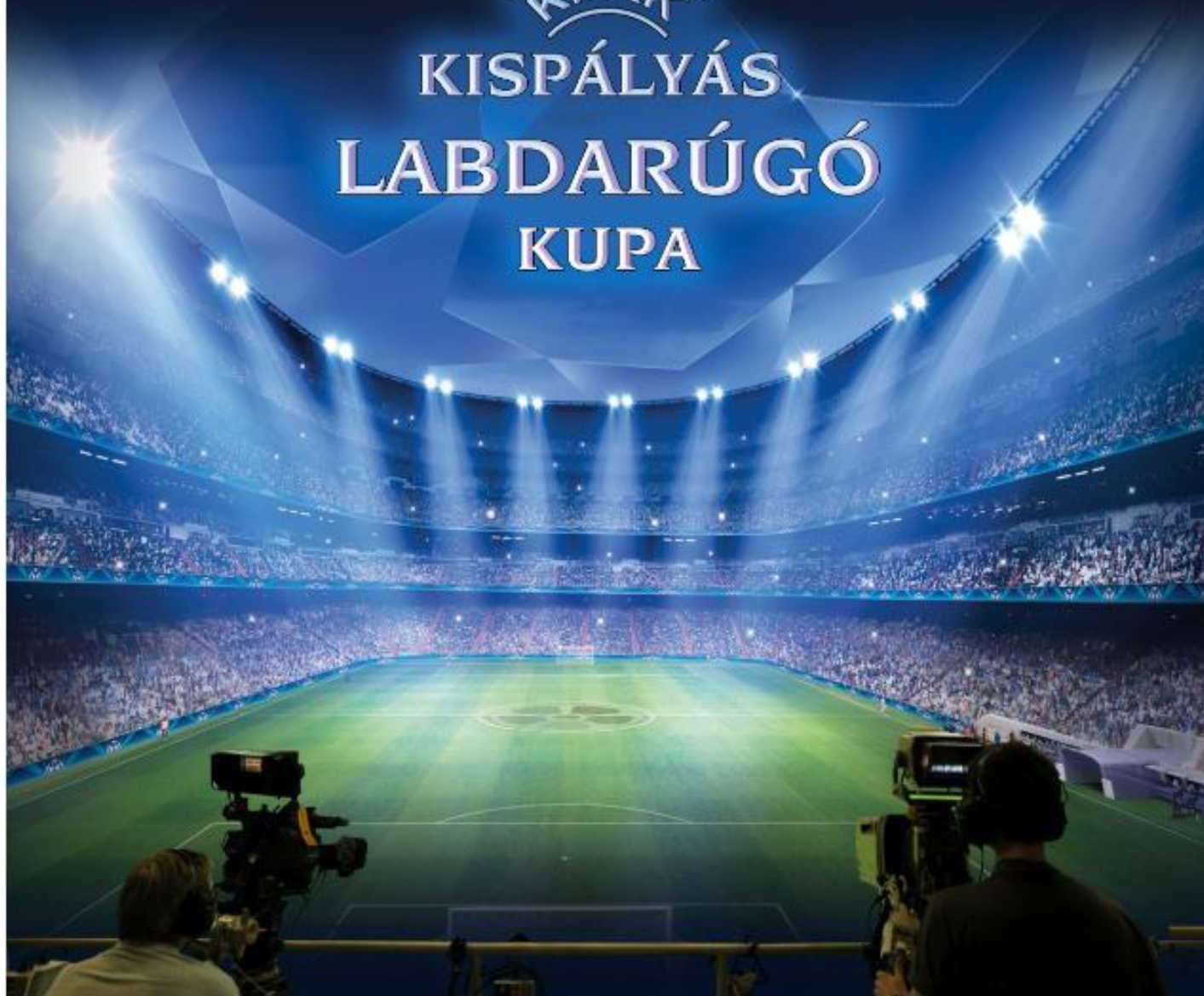
A KMKK KÖZÉPKELET-MAGYARORSZÁGI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT ZRT. LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM, 2014. JÚNIUS



KMKK

KISPÁLYÁS LABDARÚGÓ KUPA



KMKK Kispályás Labdarúgó Kupa

A Jászkun Volán Zrt. szervezésében 2014. június 7-én megrendezésre került az első KMKK-Régiós foci kupa Szolnokon, a Tiszaligeti Sportcentrumban.

Mind az öt társaság képviseltette magát a megmérettetésen. Az idő túlságosan is kegyes volt a csapatokhoz, mert 30 fok körüli volt a hőmérséklet az árnyékban is.

Pozsonyi István termelés-szervezési igazgató úr nyitotta meg a tornát, majd Úti Csaba vezérigazgató úr elmondta, hogy ez az első ilyen rendezvény, amit a régióban közösen tartanak.

Tervek szerint a tornát minden évben más helyszínen tartanánk, és amelyik csapat háromszor győzelmet arat, végleg megtarthatja a kupát.

A megnyitó után két pályán elkezdődtek a 2*15 perces körmérkőzések.

Minden csapat egymás után három meccset játszott és utána pihent.

A csapatok felkészülten, jó meccseket játszottak egymással, közben főtt a finom csülökpörkölt.



Az utolsó forduló előtt a Jászkun csapata volt előnyben, mert az odáig jól szerepelt Hatvan kikapott a Mátrától 2:0-ra. De az Agriások mágrázták magukat és legyőzték a Jászkun csapatát. Ekkor három csapatnak egyforma pontja volt, és az egymás elleni eredmény döntött. Az Egriek kikaparták a gesztenyét a Hatvani csapatnak, akik már lélekben lemondtak az első helyről.

Az okleveleket Úti Csaba vezérigazgató úr adta át megköszönve a küzdős és sportszerű részvételt. Ezt követően már csak egy dolog maradt hátra, elfogyasztani a csülökpörköltet, amit a csapatok jó étvággal meg is tettek.

I. Pálya				II. Pálya			
Csapatok			Eredmény	Csapatok			Eredmény
Jászkun Volán	-	Hatvani Volán	1 : 1	Nógrád Volán	-	Agria Volán	0 : 2
Hatvani Volán	-	Nógrád Volán	6 : 4	Mátra Volán	-	Agria Volán	0 : 0
Jászkun Volán	-	Mátra Volán	4 : 1	Hatvani Volán	-	Agria Volán	1 : 0
Jászkun Volán	-	Nógrád Volán	7 : 4	Hatvani Volán	-	Mátra Volán	0 : 2
Jászkun Volán	-	Agria Volán	1 : 3	Mátra Volán	-	Nógrád Volán	1 : 5

Köszönet azoknak a munkatársaknak, akik a szervezésben segítettek, hogy ez a régiós kupa ilyen színvonalon lebonyolódhatot.

Balázs Péter, szakszervezeti elnök, Jászkun Volán

Végeredmény:

1. helyezett: HATVANI VOLÁN ZRT.



2. helyezett: AGRIA VOLÁN ZRT.



3. helyezett: JÁSZKUN VOLÁN ZRT.



4. helyezett: MÁTRA VOLÁN ZRT.



5. helyezett: NÓGRÁD VOLÁN ZRT.



A KMKK Régió minden társaságánál megvalósult a 2014. évi jövedelemfejlesztés

Hosszas tárgyalások után 2014. március 5-én aláírásra került az alágazati szintű bértárgyalások eredményeként „A 2014. évi jövedelmekről és együttműködésről szóló megállapodás”, melynek aláírói munkáltatói részről a Közúti Közlekedési Vállalkozások Szövetsége, munkavállalói érdekképviselői oldalról pedig a Közúti Közlekedési Szakszervezetek és a Közlekedési Munkástanácsok Szövetsége. A megállapodást elfogadta a tárgyalásokon részt vevő LIGA Közlekedési Szakszervezetek Ágazati Szövetsége és tudomásul vette az Autóbusz-közlekedésben és Személyszállításban Dolgozók Uniója (ADU) is. A megállapodás értelmében az ezévi kereset és jövedelemfejlesztés alapját a 2013. évi tényleges bértömeg, valamint béren kívüli és cafeteria juttatás tömege képezi. A fejlesztés végrehajtására regionális szinten kerül sor, mely azt jelenti, hogy a fejlesztésre a régió társaságainál eltérő mértékben, de a régióra nézve összesítve a megállapodásban rögzített értéknek megfelelően kell megvalósulni. Így a 2014. évi bérfejlesztésre április 1-től számítva a régió társaságainak 2013. évi bértömege 9/12-részenek 2,8 %-a fordítható. A béren kívüli és cafeteria juttatások emelésére szintén április 1-től a 2013-ban megvalósult érték 9/12-részenek 2,8 %-a fordítható. Ezen kívül egyszeri bruttó 30.000 Ft/fő bér- vagy cafeteria juttatásban is részesülnek azok a munkavállalók, akiknek a munkaviszonya a juttatás kifizetésének napján fennáll. A részmunkaidősök részére munkaidővel arányos rész jár.

A bér és cafeteria elemek között a költség-semleges átjárhatóság megengedett, így a bérből vagy a cafeteria keretből az egységesítés miatt oly módon lehet átcsoportosítani, hogy az ugyanolyan költséget jelentsen a társaságoknak.

A helyi bértárgyalások az Alágazati megállapodás aláírását követően azonnal elkezdődtek a KMKK régióhoz tartozó öt Volán társaság menedzsmentje és az érdekképviselők között, melyek 1-1,5 hét alatt eredményre is vezettek. Így nem volt akadálya annak, hogy legalább az egyszeri juttatásban még március hónapban minden munkavállaló részesüljön bérben, vagy cafeteriaiban attól függően, hogy a helyi megállapodások hogyan határozták ezt meg.

A KMKK Középkelet-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. tulajdonosi körébe tartozó társaságok,

az érdekképviselőkkel oly módon állapodtak meg, élve az alágazati bértmegállapodás regionális szintű értelmezéséből adódó lehetőséggel, hogy átlagosan 52.000 Ft/fő/év bérfejlesztést hajtanak végre a társaságoknál, ami az öt társaság átlagában biztosítja az alágazati megállapodásban előírtakat. Ez társaságonként és állománycsoportonként részben alpbérfejlesztésben, részben egyes pótlékok emelésében valósult meg. A munkavállalónkénti differenciálás lehetőségére a helyi megállapodások adhattak lehetőséget.

A cafeteria rendszerek régiós egységesítése érdekében a helyi megállapodásokban, a 2014. évi egy főre jutó bruttó cafeteria keret 230.000 Ft/fő/év –ben lett meghatározva az Agria, a Hatvani, a Mátra és a Nógrád Volán esetében. A Jászkun Volánnál ez az érték 2014-ben 270.000 Ft/fő/év összegben került megállapításra. Azoknak a munkavállalóknak, akiknek a keretük a cafeteria keret fejlesztését követően magasabb lett volna, mint az újonnan meghatározott keret, élve a költség-semleges átcsoportosítás lehetőségével, különbözet alapbéresítésre került.

A cafeteria rendszerek regionális összehangolása érdekében is nagy előrelépés történt. Mind az öt társaságnál egységes Cafeteria szabályzat került bevezetésre, az érdekképviselőkkel történt véleményeztetést követően. Az új cafeteria szabályzat elkészítésében külső szakértő segített annak érdekében, hogy a jogszabályoknak mindenben megfelelő, de a munkavállalók érdekeit is legjobban kiszolgáló szabályzat születhessen a régióban. Így mind az öt társaságnál ugyanazokból a cafeteria juttatásokból azonos szabályok szerint választhatnak és részesülnek a munkavállalók.

A cafeteria keretösszeg meghatározása is minden társaságnál bruttó módon valósul meg, így azok, akik jól végiggondolva teszik meg választásukat, jelentősen adó- és járulék megtakarítást érhetnek el saját maguknak. Az egységes cafeteria rendszer megvalósítása legnagyobb változást az Agria Volán Zrt.-nél jelentett, mert ezidáig ott nem működött cafeteria rendszer. Ugyan a munkavállalók részesültek béren kívüli juttatásban, de az előre meghatározott módon, nem választásos módszerrel működött. Az eddigi visszajelzések szerint ezt a változást pozitívnak ítélik a munkavállalók.

Köszönjük a bérfejlesztés sikeres megvalósítása érdekében végzett munkáját a tárgyalásokon érdekképviselői és munkáltatói oldalon résztvevőknek, a szakmai háttérmunkát végzőknek, és minden munkavállalónknak, mert munkavégzésükkel olyan értéket teremtenek, ami lehetővé teszi, hogy a társaságok a többlet jövedelem kifizetése mellett gazdaságilag is stabilan működhessenek.

Kovács Károly HR igazgató, KMKK Zrt.

A Nógrád Volán Zrt. 2013. évi nívódíjasa

Herczegi hagyományok folytatója

Ebben az újságban már sokszor esett arról szó, hogy milyen szép hagyományai vannak a volános munkahelyi kötődésnek. Mostani írásunkban is arról tudunk beszámolni, hogy az a bizonyos alma nem esett messze a fájától. Még pontosabban a fától, hiszen **Herczeg Péter** autószerelőnek már a nagyszülei is ennél a cégnél dolgoztak.

A nagyapa, Herczeg Dezső évtizedekig volt autóbuszvezető, távolsági járatokon, a nagymama pedig először, hasonló időintervallumban, bérletpénztárosként, majd forgalom-irányítóként tevékenykedett. De persze nem feledkezhetünk meg az édesapáról, Herczeg Dezső karosszerialakatosról sem, aki 40 esztendeig szolgált szakmájában vállalatunkat.

Ezek után mi sem természetesebb, hogy a kis Péter – az otthoni szerelésektől is kedvet kapva – szintén a nógrádi tömegközlekedési céget választotta. Mivel már a „házi erőpróbák” során is inkább a motorok világához vonzódott, 1994-ben autószerelőnek állt – helyesebben, előtte tanulóként ismerkedett a szakma világával, főként a csuklósban és a futójavítóban.

Mindent itt tanultam meg – mondja, annak ellenére, hogy már volt némi rálátása az autószerelésre.

Jó szívvel emlékszik egykori főnökére, a csoportvezető Bánkúti Istvánra, de Somoskői Zoltán is előkelő helyen szerepel nála a főnökök között.

A szorgalom és az akarat aztán meghozta a gyümölcsét, mert már tanulókorában sok érdekes feladatot bízott rá Bánkúti, és egy idő után már csak az ellenőrzés maradt, hogy vajon „tényleg megbirkózott-e az a gyerek a feladattal”.

Gyorsan elröpült több mint tíz év, és hirtelen egy érdekes választás előtt találta magát. Tulajdonképpen egy kiválasztást követő felajánlás, lehetőség volt, megmérni magát a BKV-s alvállalkozásunknál.

Nem csupán lehetőségnek, hanem kihívásnak is tekintetem – értékeli az indulást, amiből visszaérkezés csak az alvállalkozási időszak végeztével történt, azaz végig küzdötte a fővárosi éveket.

Sokszor kényszerültünk azonnali felelősségteljes döntésre – idézi a korábbi éveket. – Ott, helyben kellett megoldanunk, még hozzá azonnal számos problémát. Ráadásul olyan feladatokat láttunk el, melyek során válogatás nélkül mindent kellett csinálnunk, nem csupán a szorosabban vett szakmai kihívásoknak feleltünk meg.

Pihentető időszaknak egyáltalán nem lehetett nevezni, már csak azért sem, mert a munka, a 12 órás műszakok mellett rengeteget ingázott Budapest és Salgótarján között. Végül is szó szerint ők adták le a műhely kulcsát, és kísérték haza az Alfa Localókat a nógrádi megyeszékhelyre.

Hogy mi változott a szakmában az elmúlt húsz esztendő alatt?

Herczeg Péter úgy látja, hogy sokkal bonyolultabb lett, az elektronika meghatározó jelentőségűvé vált az autóbuszokban, s akár csak egy jó orvos, itt sem mindegy, hogy miként állítja fel a diagnózist a szakember, hogy a gépjármű minél előbb újra teljesíteni tudjon az utakon.

De mindent meg lehet oldani, ha az ember úgy áll hozzá, és megvan hozzá a kellő háttér. Szerencsére Halász Robi mindent biztosít – mondja búcsúzóul.

Annyit még sikerül belőle kihúzni, hogy jó volános szokás szerint szívesen tölti szabad idejét a horgásztavak mellett. A „gergi” és a szurdokpuszpöki tavak látogatásánál azonban elsősorban nem a zsákmány a lényeg, hanem a kikapcsolódás, a lazító nyugalom.

Nógrád Volán Zrt.

A Nógrád Volán Zrt. 2013. évi nívódíjasai

Örömteli kormányváltások: busz, motor, busz...

Karaba Gábor napjainkban egy E95 Volvo „személyében” már egy igazán testes járművet vezet, de a céghez kerülésekor, a balassagyarmati személyszállítási üzletágnál 1997-ben, belszolgálati járművezetőként Barkasszal és Ford Transittal gyarapította a kilométereket. A távolság persze minden jármű számára ugyanannyi a kiindulópont és a célpont között, márpedig a belszolgáltatás hét esztendő alatt is bőven akadtak hosszabb utak a napi rutintávolságok mellett.

A nagyobb lóerő először egy MAN 415-ös képében jelentkezett életében 2004. áprilisától, amelyre időközben minden tekintetben felkészült. Autóbuszos feladatát először a Balassagyarmat-Salgótarján közötti útvonalon látta el.

A későbbiek során, három év múlva, 2007-től az előbb említett viszonylat Budapesttel egészült ki. Ezen feladat ellátása alapvetően két különböző beosztású szolgálati napot jelent, egy rövidebbet, és egy hosszabbat, a megfelelő pihenő időszakkal kiegészülve.

A rövidebb napon reggel hat óra öt perckor indul Balassagyarmatról a megyeszékhelyre, ahonnan hét-negyvenkor már a fővárosi Újpest-Városkapu a célállomás. A megadott helyre tíz óra harminckor érkezik, és délután fél háromkor indul vissza. A munkanap végét a tizenhat órás balassagyarmati érkezés jelenti számára.

A hosszabb napon már bővül az érintett helységek száma. Ekkor 05:30-kor indul Balassagyarmatról Nógrádmárcalra. Utóbbi helyről 06:10-es indulással tér vissza Balassagyarmatra, és átnyergel egy helyi járatra, a város közismert Nyírjes részébe kormányozva a járművet.

A kellő bemelegítést követően nyolc órakor indul Gyarmatról Budapestre. A másfél órás utat több órás pihenő követi, majd 15:30-kor indul vissza, és Balassagyarmaton keresztül 18:20-kor érkezik Salgótarjánba.

A hosszú nap végül Balassagyarmaton zárul a 18:45-ös indulást követően este nyolc óra előtt öt perccel.

Az általa vezetett buszok egyikére sincs panasza, s rögtön hozzáteszi: „Egy légkondis busszal a mostanában jellemző forró nyárral sem lehet probléma”.

És az utasokkal? – teszem fel a kérdést.

Mivel az utasok már nem a műszaki kategóriába tartoznak, nehezebb őket befolyásolni, de különösebb problémája velük sincs, mivel jószerint törzsutasokat fuvaroz a két nógrádi város és Budapest érintésével.

És nem mellesleg szeret is vezetni, ami egyáltalán nem másodrangú kérdés, ha valaki szinte nap mint nap ugyanazt a feladatot látja el, ráadásul egy rendkívül drága berendezés felelős kezelőjeként.

Hazatérve, kikapcsolódva sem unja meg a motorizált járművet, sőt, szó szerint motorra pattan, ha csak teheti. Egy cross motor biztos kezű irányítójaként, főként egy megszokott társaság tagjaként teszi próbára ügyességét a megfelelő domborzatokon.

Ezt a hobbiját már a gyerekei is kezdi megszeretni, bár még csak 9, illetve 4 évesek – de mindketten fiúk.

Felesége ápolónő, Vácon dolgozik.

Karaba Gábor mintegy másfél ével ezelőtt kapta meg a fél millió balasmentesen levezett kilométer után járó elismerést.

A cseh óriás szelídítője

Ha emberként tekintünk az irányításunk alatt álló járműre, egész biztos, hogy az meg fogja hálálni a működése során. Egy kissé talán elvontnak tűnik ez az eszmeifuttatás, pedig csupán arról van szó, hogy oda kell figyelni a motorizált munkatárs legapróbb rezdüléseire, s ha a helyzet úgy kívánja, akkor a közbeavatkozással nem szabad spórolni – például megmutatni egy szerelőnek.

Kovács Attila autóbuszvezető mindezt természetesnek tartja, s ez a felfogás nap mint nap ott szerepel az egyszeregyében. Ráadásul erre valóban jó oka van, hiszen a cég egyetlen, már-már anyahajóra emlékeztető Karosaját vezeti Salgótarján és a főváros között.

Először, még 1987-ben egy Ik 266-ossal kezdett tartalék szolgálatban, később, 1995 után pedig már nem csak a megye minden pontján fordult meg, hanem a borsodi és a hajdúsági megyeszékhelyen is.

Idestova több mint tíz éve tartozik munkaprogramjába a Salgótarján-Budapest útvonal, amit jelenleg a három tengelyes, IVECO alváz buszmonstrummal teljesít napi két alkalommal.

A Karosa egy olyan különleges „lény”, ami megérdemel egy pár szót, már csak azért is, mert így jobban fogalmat alkothatunk arról, milyen szakmai odafigyelést, ügyességet igényel a vezetése.

A 15 méter hosszú jármű mindössze egy méterrel rövidebb a nyerges vontatónál, ami Attila szerint – mivel ilyen járművet is vezetett korábban – „barátságosabban” mozog, mint a Karosa. A pótkocsis autót sem könnyű vezetni, és egyetlen egy long vehicle (hosszú jármű) felirattal ellátott gépet sem, de azokban ugye nem utazik legalább 70 utas... Ugyanis ennyi ülőhelyet szerkesztettek a tervezők a rendkívül méretes autóbuszba. Valószínűleg a mennyiség utáni vágy felülírta a kezelhetőség esetleges gondjait.

Csehországból kormányozta haza, s mint mondja, még évek múltán is előfordulnak olyan momentumok, amelyek tovább gyarapítják az „ezt kell tudni a Karosa vezetéséről” című képzeletbeli tankönyv oldalait.

A busz szinte három különböző irányba igyekszik kanyarodáskor, és a hátulja akár másfél métert is sodor! Különösen a buszöblből való kiálláskor kell erre vigyázni, mert még a közelében álló utasokat is érintheti a járdán. A visszapillantó tükrök ugyan rendelkezésre állnak, de a gyáriak mellé azóta már segédtükröket is beállított, mivel a gyakorlat – más esetekben is – képes átírni még a legprecízebb mérnöki tervezést is.

A kiállás, a kanyarodás, és a sávváltás mellett természetesen a leparkolás, a megfelelő helyre történő beállítás tartozik a legnehezebb műveletek közé. Ezért sem lehet ezzel a busszal különjáratokat végezni, mert a tetemes befogadóképessége ellenére akármilyen kirándulóhelyet nem lehet vele megközelíteni – nem beszélve a kis területen történő manőverezési problémákról.

Mindez persze az autóbuszvezető baja – mondom én, de ő dicséri a Karosat, mert szerinte „erre a munkára ez a busz a legjobb”, s az sem mellékes, hogy aránylag kevés a meghibásodása.

Az utasok szintén kedvelik az egyébként kényelmes járművet.

Kovács Attila lassan már az egy millió levezetett kilométerhez közelít, s ha teheti, akkor egy kétkerekűre, kedvenc motorjára ül át szabad idejében.

Nógrád Volán Zrt.

Épületrekonstrukciós és infokommunikációs fejlesztések a Jászkun Volán Zrt.-nél

A Jászkun Volán Zrt. az Észak-Alföldi Operatív Program Közösségi közlekedés fejlesztése tárgyú pályázathoz ÉAOP-3.1.4/A-11 sz. pályázati felhívás alapján pályázatot nyújtott be 2012. áprilisban.

A pályázat olyan komplex pályaudvari épületrekonstrukciós, utas-tájékoztatási és térfigyelő rendszer fejlesztés megvalósítására irányul, amelynek stratégiai célja az utasbarát, magas színvonalú és akadálymentesített szolgáltatások megvalósítása, kiterjesztése a Jászkun Volán Zrt. teljes szolgáltatási területén.

A projekt tervezett összköltsége 485.494.075,- Ft, elszámolható összköltsége 402.028.144,- Ft, ebből az igényelhető támogatás mértéke 95%, ennek megfelelően 381.926.736,- Ft. A projekt várható befejezési ideje: 2014. november 30.

A Jászkun Volán Zrt. mind az informatikai jellegű fejlesztések, mind az épületrekonstrukció terén jelentős előrelépést célzott meg e pályázat megvalósításával. A két területre külön-külön közbeszerzési eljárást kellett kiírni. Az építési részre vonatkozó eljárás már lezárult és a nyertes kivitelező (Szilasi és Társa Kft.) már január óta dolgozik, az infokommunikációs beszerzésre irányuló eljárásban pedig várhatóan 2014. június végén került sor a szerződés megkötésére a nyertes ajánlattevővel.

Az informatikai fejlesztések azt eredményezik majd, hogy 10 település (Törökszentmiklós, Kunszentmárton, Tiszafüred, Karcag, Kisújszállás, Mezőtúr, Jászapáti, Kunhegyes, Túrkeve, Abádszalók) autóbusz-állomásain és azok megállóhelyein az utasok az indítóállási kijelzőkről és a pályaudvari összesítő kijelzőkről kapnak tájékoztatást, amely kiegészül a dinamikus információkon alapuló hangbemondás biztosításával a váróteremben és a kocsállásoknál egyaránt.

Ugyanezen pályázat célja a térfigyelő kamerarendszer felújítása is, ami a fenti 10 település autóbusz-állomása mellett még a jászberényit is magában foglalja.

Az indítóállási kijelzők a következő információkat jelenítik meg: pontos idő, indulási idő, célállomás és a diszpécser által kiírható közlemény, az összesítő kijelzők pedig az általános információk, mint indulási, érkezési időpontok, célállomás, kocsállás és egyéb rendkívüli információk megjelenítésére lesznek alkalmasak.

Az épületrekonstrukciós fejlesztések Törökszentmiklóson már befejeződtek, Karcagon, Tiszafüreden és Kunszentmártonban pedig párhuzamosan zajlanak jelenleg is. Az autóbusz-állomások megújításakor kiemelt szempont egy komplex (infokommunikációs és fizikai) akadálymentesítés megvalósítása, valamint vizes blokkok kialakítása, felújítása, a meglévő külső burkolatrendszer teljes körű felújítása.

Egy másik pályázat keretében Tiszaöldváron is jelentős beruházás van folyamatban, melyet Tiszaöldvár Város Önkormányzata nyert meg szintén az ÉAOP keretében. A projekt megvalósítását konzorciumban terveztük a várossal, majd a pályázati feltételek megváltozása miatt az önkormányzat egyedül pályázott, és a megvalósítást 15 millió forinttal támogatja a Jászkun Volán Zrt.

A projekt keretében új autóbusz-állomást építésére kerül sor, ahol szintén a legmodernebb technológia szerinti dinamikus utastájékoztatás és térfigyelő rendszer kerül kiépítésre, várhatóan 2014. októberi átadással.

Tokajiné dr. Demecs Katalin, Jászkun Volán Zrt.




SAJTÓKÖZLEMÉNY

ÉAOP 3.1.4/A-11-2012-0003.
Közösségi közlekedés fejlesztése

A Jászkun Volán Zrt. történetének talán legkomplexebb fejlesztése valósul meg 2013. évi kezdettel, a „Jász-Nagykun-Szolnok megye városaiban az autóbuszos közösségi közlekedés hálózati elemeinek komplex fejlesztése” címmel.

A projekt rövid ismertetése:

Karcag, Kunszentmárton, Tiszafüred, Törökszentmiklós autóbusz-állomások komplex infokommunikációs és fizikai akadálymentesítése, épület felújítása, közlekedő utak felújítása.

Autóbusz-állomások dinamikus utas-tájékoztatással való felszerelése, melynek során biztosított az érkező és induló járatinformációk dinamikus adatokon alapuló vizuális és **audio** alapú szolgáltatása. A rendszer célja, hogy az utasok számára a következő adatok álljanak rendelkezésre: induló/érkező járat megjelenítése, dinamikus információkon alapuló hangos bemondás biztosítása, **kocsállás**, pontos idő és közlemény diszpécser által tetszőlegesen kiírható szöveg Törökszentmiklós, Kunszentmárton, Tiszafüred, Karcag, Kisújszállás, Mezőtúr, Jászapáti, Kunhegyes, Túrkeve, Abádszalók autóbusz-állomásokon.

Térfigyelő rendszer a biztonsági kamerák alkalmazásának célja a kiépítendő informatikai, utas-tájékoztató rendszer, valamint az utasok, autóbuszok, és az épület védelme: Törökszentmiklós, Kunszentmárton, Tiszafüred, Karcag, Kisújszállás, Mezőtúr, Jászapáti, Kunhegyes, Túrkeve, Abádszalók, Jászberény autóbusz-állomásokon.

Elnyert, vissza nem térítendő támogatási összeg: 381.926.736 Ft
Összköltség: 402.028.144 Ft
Támogatási intenzitás: 95%
Támogatási szerződés aláírása: 2013. február 18.

Jászkun Volán Közlekedési Zrt.
Cím: Szolnok, Nagybánor József út 24.
Telefon: +36 (36) 420-111
E-mail: kv@jaskunvolan.hu
Honlap: www.jaskunvolan.hu



A projektet az Európai Unió támogatásával valósítjuk meg.

Emlékezés Kerekes Ferencre

Kerekes Ferenc Igazgató úr nyugdíjba vonulásától, több mint egy emberöltő, azaz 34 év telt el, de a következő generáció nem felejtette el, tisztelettel őrizzük emlékét és alkotását. Éppen húsz éve annak, hogy a szervezett közúti közlekedés Jász-Nagykun-Szolnok megyei atyja, és megteremtője végleg itt hagyott bennünket.

Többek között Feri bácsi nevéhez kapcsolódik az a szellemes mondás, hogy Szolnokon valaki vagy Volános volt, vagy Volános, vagy Volános lesz!

Nagy igazság van ebben a gondolatban, miután az Ő idejében a megyénk 78 településén, kivétel nélkül dolgoztak Volánosok. A 70-es évek közepén már több mint 4000 dolgozót foglalkoztatott a cég.

De az Ő esetében is hosszú út vezetett a csúcsig! Igaz, hogy földrajzilag nem nagy a távolság Nagykátától - Szolnokig, de az életpálya ennél sokkal hosszabb, tekervényesebb és sokkal - sokkal göröngyösebb.

A budapesti Ganz-Mávag fiatal szakmunkásában az akkori főnökei felismerték a talentumot. Megbízták Őt egy nagy felelősséggel járó bonyolult feladattal, ekkor épült Sztálinváros, a Dunai Vasmű és Százhalombatta, neki kellett megszervezni a térség teljes személyszállítását.

Sikerét bizonyítja, hogy újabb, még nagyobb feladatot kapott, Szolnok megye északi térségének a Jászság közlekedési rendszerének megteremtésére szolt a megbízás, illetve számára a kihívás?

Újra bizonyított, mert 1961-től már a Szolnoki 51-s TEFU igazgatója. A feladat még nagyobb, a jászberényi és a szolnoki vállalatok fúzióját neki

kellett vezérelni. Ettől kezdve az Ő nevéhez fűződik az egész megye (Jászfényszarutól-Kunszentmártonig, vagy Szolnoktól-Tiszafüredig) szervezett közúti közlekedési rendszerének kialakítása és működtetése.



Új korábban nem létező önálló státuszú nagyvállalatot kellett létrehozni. Olyat, amiben a személyszállítás és az áru fuvarozás a teljes infrastruktúrájával egy szervezetként és megbízhatóan működik. Ez volt a 7. számú AKÖV, ahová végleg beolvadt a MAVAUT, a SZEPU, a BELSPED és a Taxi közlekedés.

Ezzel egy időben JNK Szolnok megye 14 városában főnökségek, kirendeltségek, javítóműhelyek, autóbusz-állomások egész hálózata jött létre.

Szolnokon és vidéken a Családok százainak teremtdött meg a biztos megélhetés, a biztos egzisztencia.

Feri bácsi egy rendkívül szorgalmas, következetes és kemény ember hírében állott, aki a cég alkalmazottai iránt óriási empátiát tanúsított. Keményen követelt, a teljesítményt elismerte, de aki rászorult, annak segített is. A dolgozók lakásépítési támogatása egyik hatalmas sikere volt. Szolnokon Volános társasházak épültek, vidéken a vállalat anyagi segítségével új otthonok sora jött létre!

De a kultúra, a sport, a szakmai képzés és a fiatalok előrehaladása szintén nem kerülte el a figyelmét.

Óriási sikerrel 1961-től 1980-ig úgy vezette a céget, hogy ebbe a két évtizedbe belefért a teljes technikai megújulás, a komplett járműrekonstrukció. 1968-tól új autóbuszokkal, új korszerű tehergépkocsikkal és rakodógépekkel cseréltük le a korábbi, már elavult állományt. Felépült a Nagysándor József úti komplex telep. Felépült Szolnokon az Ady E úton az új autóbusz-állomás, ami majdnem 30 évig szolgálta a város és az agglomeráció lakosságát.

Kiemelt szerepe volt a vállalatnak a 70-es évek közepén, Szolnok 900. éve évfordulója idején a város rehabilitáció megvalósításában.

A 4-es számú főközlekedési út szolnoki átkelési szakaszának kiépítésében. Vagy az új belvárosi Tisza híd építésében.

A nagy alkotások sora közül ki kell emelni a 6000 lakásos Széchenyi város felépítését, vagy a 4-es számú út 80 km-es megyei, ezen belül a települések átvezető szakaszának teljes rekonstrukcióját.

Mindez még akkor, amikor a megyénk 1500 km-es úthálózatának a döntő többsége makadám burkolattal rendelkezett, akkor, amikor a személygépkocsi állomány országos szinten nem érte el a 100 000 darabot. Vagy az anyagmozgatás (rakodás) jórészt kézi erővel és nem rakodógépekkel történt.

Őszinte hálával és elismeréssel emlékezünk az éppen 95 éve született nagy elődünkre, Kerekes Ferenc igazgatóra, aki olyan biztos alapot rakott le, ami most is és minden bizonnyal a jövőben is stabilan tartja a céget!

Kedves Feri bácsi, ezúton itt a Volán székházban, évtizedekkel később is, nagy Tisztelettel köszönjük művedet és munkásságodat!

Szabó István ny. vezérigazgató

Törzsgárda ünnepség az Agria Volánnál

Az Agria Volán Zrt-nél már több évtizedes hagyomány, hogy a társaságnál hosszabb ideje dolgozó munkavállalókat ünnepélyes keretek között köszöntik. Társaságunk számára fontos, hogy az itt dolgozók megbecsülve érezzék magukat, ezért cégünk a folyamatosan jól és megbízhatóan teljesítő munkavállalóknak egy kisebb ünnepség keretében mond köszönetet az elvégzett munkáért.

Idén 40 munkavállalónk jubilált, azaz már 25, 30, 35 vagy 40 éve dolgozik megszakítás nélkül cégünk kötelékében, illetve ezen esemény alkalmából kerültek jutalmazásra azok a gépkocsivezetők, akik a balesetmentes kilométereket tekintve érték el mérföldkövet hivatásuk során, köztük is kiemelkedő teljesítményt nyújtott Forgó Gyula, aki 2 250 000 km-t tett meg balesetmentesen.

A kitüntetetteket Úti Csaba vezérigazgató úr köszöntette. Ezt követően a dolgozókat egyesével szólították, ahol pályájuk, munkásságuk pár mondatos bemutatása mellett vehették át a vezérigazgató úrtól jutalmukat. A hivatalos ceremóniát svédasztalos vacsora követte. A remek hangulatban eltöltött ünnepség egy apró, de annál kedvesebb gesztus a munkavállalóknak, elismervén az Agria Volánért tett erőfeszítéseiket.

Kozma Tamás, Agria Volán Zrt.

Audit a Hatvani Volán Zrt-nél

A Hatvani Volán Zrt. 2014. április 3-án sikeresen teljesítette az MSZ EN ISO 9001:2009 szabvány előírásai szerint elvégzett megújító auditot, így további egy évre rendelkezik auditált minőségirányítási rendszerrel, mely megléte a közforgalmú menetrendszerinti járatok végzése mellett nélkülözhetetlen a jelentős munkafeladatot biztosító nagyvállalatok szerződéses járatainak üzemeltetéséhez is. A tanúsítás a járműjavító bázis feladataira is kiterjed.

Kovács Károly HR igazgató, KMKK Zrt.

Modern autóbuszmentő jármű az Agria Volán Zrt-nél

2014-ben végre lehetősége nyílt társaságunknak, hogy a már rég óta üzemben álló Rába autóbuszmentőt egy fiatalabb, s egyben korszerűbb járműre cserélje. Az autóbuszmentő alapját egy 4 tengelyes DAF típusú alváz szolgáltatja, melyben egy 13.000 cm³-es, 410 LE-s motor dolgozik. A felépítmény fő egységét képezi egy 30 tonnás hidraulikus emelőkar, mellyel a műszaki hibás járművet elejénél vagy hátuljánál megemelve lehet vontatni. Továbbá két darab 12,5 tonnás csörlővel is fel van szerelve a speciális helyzetek kezelésére. Ezeken kívül több kiegészítő segíti a mentést végző személyzet munkáját, többek között távirányító az emelőkar ill. a csörlők kezelésére, letalpaló, vonórúd. Íme 1-2 kép a járműről:



Siller Attila, Agria Volán Zrt.

Agria Volánosok, mint veteránautó tulajdonosok 2.

A Volán Újság előző számában közzétett régi gépjárműveket kedvelő Agria Volánosokról szóló cikkünket sorozatindítónak szántuk. A cikksorozatban terveink szerint bemutatjuk az Egri Veterán Autós Motoros Klub Agria Volános tagjait és a büszkeségeiket.

Jelen cikkben a választásunk aktualitását az adja, hogy 2014. június hónap végén ismételten megrendezésre kerül a Mátrai Veteránautó Találkozó. A Találkozót a veteránautók rali versenye, kiállítása, felvonulása és ügyességi versenye is színesíti. A tavalyi évben az ügyességi verseny C kategóriáját (amiben az 1975-1983 között gyártott autók versenyezhetnek) **Pásztor Tamás** kollégánk nyerte meg majdnem 20 pontos előnnyel.

A díjat Úti Csaba vezérigazgató Úr adta át Pásztor Tamásnak. Az eredményhirdetésről készült videó itt megtekinthető: <https://www.facebook.com/photo.php?v=377634145669706>

Pásztor Tamás 1973-ban került Társaságunk jogelődjéhez. Már akkor is vonzották a gépjárművek. A Mátrai Veteránautó Találkozón előjegyzésre, 6 év várakozás után 1977-ben 0 km-esen a debreceni Merkur-telepen átvett LADA 1200-as típusú gépjárművével vett részt.

Tamás valamikor a '80as-'90-es évek fordulóján hallott először arról, hogy a Németországban mennyire megbecsülik a régi autókat, sőt baráti társaságok szerveződnek a régi járművek köré, akik találkozókat szerveznek ahol megmutathatják egymásnak a legújabb szerzeményeiket.

Innentől kezdve még jobban vigyázott arra, hogy az autója újszerű állapotban maradjon, ha elromlott valami rajta akkor eredeti alkatrészekkel pótolta azt.

Az, hogy az autóját mekkora becsben tartja, mi sem bizonyítja jobban, hogy a garázsban tartott autót hőtükörrel ellátott ponyvával letakarva tárolja.

Tamás nézőként a kezdetektől részt vett a 2000-es évek elejétől megrendezésre kerülő EGRI RÉGIAUTÓ TALÁLKOZÓN, majd 2009-től tagja is lett a Régi járművek Egri Egyesületének, ahová a Volán Újság előző számában bemutatott Farkas László (aki az egyesület titkára), illetve a terveink szerint később bemutatásra kerülő Fehér Miklós kollégánk invitálására lépett be.

A klubba való belépés, ill. a kollégák hatására 2010-ben rászánta magát, hogy a LADÁ-jára megszerezze az Oldtimer minősítést. Innentől kezdve érlelődött benne a gondolat, hogy versenyen is elinduljon a féltve őrzött kincsével.

A 2013-as gyöngyösi találkozón jött el a pillanat, hogy versenyre is benevezzen Ladájával.

A versenyről Tamás elmondta, hogy szombaton délelőtt a hagyományos ralit rendezték meg a Karácsond-Detk-Domoszló-Markaz útvonalon.

Mindegyik helyszínen ügyességi feladatokkal színesítették a versenyt, melyek között a teljesség igénye nélkül az alábbi feladatok vártak teljesítésre:

- utánfutón lévő kerék leszerelése, túloldalra gurítása,
- egy állványra 5 db motor külső gumit kellett rádobniuk a versenyzőknek úgy, hogy az állvány nem dőlhetett fel,
- tálcára helyezett teli vizespohárral a kézben foci kapura lövés, illetve kislabdával torna zsámolyba célba dobás,
- valamint derékra kötött zsinigre gyújtógyertyát kötöttek és a földre felállított gyújtógyertyát kellett „lengőtekézve” eldönteniük.

Ezt követően délután, Gyöngyös belvárosában ügyességi versenyen vettek részt a veteránok, ahol szlalom pályát kellett pontosan, (!) 90 mp-es szintidőre teljesíteniük, azaz a szintidőtől bármely irányú eltérés büntető pontot vont maga után. Tamás 58 hibaponttal nyerte meg a kategóriájában a versenyt, majdnem 20 pontot vert a 2. helyezetre.



fényképezte: Gulyás Imre / Mátra Volán Zrt.



Egy beszédes kép: Pásztor Tamás és autója a győzelemért járó kupával és oklevéllel

Első tulajdonosa ennek a járműnek, melyet nem sok veterán autó tulajdonos mondhat el magáról.



Fokozottan ügyel a LADA belső terének és a motortérnek a tisztaságára is!

Végezetül a Régi járművek Egri Egyesülete meghívja a KMKK irányítása alá tartozó VOLÁN társágok dolgozóit és családtagjaikat a 2014. szeptemberében megrendezésre kerülő rendezvényükre:

XIV. EGRI RÉGIJÁRMŰ TALÁLKOZÓ ÉS TÚRA

III. Gulf kupa 2014. IX. 13-14.

8:00 - 9:00
RAJT - Felsőtárkány

8:30 - 9:30
I. állomás - Egerszalók, Só domb

9:20 - 10:20
II. állomás - Verpelét, Varsányi Pincészet

9:50 - 10:50
III. állomás - Verpelét, Kovácsműhely Múzeum

10:50 - 11:50
IV. állomás - Recsk, Nemzeti Emlékpark

12:00 - 13:00
V. állomás - Parád, Cifra Istálló

13:20 - 14:20
VI. állomás - Parádsasvár

15:20 - 16:20
VII. állomás - Pétervására, Főtér

16:20 - 17:20
CÉL - Felsőtárkány

8:00 - 11:00
Eger, Líceum előtti tér

13. szombat

14. vasárnap

RÉGI JÁRMŰVEK EGRI EGYESÜLETE

INFO:
Cserny Gerda:
0670/410-0000
Barta Róbert:
0630/205-4748

Fónagy Zsolt, Agria Volán Zrt.

Bemutakozik a Mátra Volán Motoros Baráti Köre

2013 tavaszán néhány kollégával arról beszélgettünk, hogy megint úgymond divatba jött a motorozás, a kisebb nagyobb motoros társaságok alakulása. Számolgattunk és rájöttünk, hogy a MÁTRA VOLÁN Zrt. dolgozói között is akad jó néhány, akik e szenvedélynek hódolnak. Ekkor jutott eszünkbe, hogy mi lenne, ha valamiféle közösséggé formálnánk, összehoznánk ezeket a kollégákat és szervezeten túráznánk, részt vennénk motoros találkozókön és szerveznénk különféle motoros összejöveteleket.

Az ötletet tett követte és az internet legismertebb közösségi oldalán csináltunk egy oldalt MÁTRA VOLÁN Motoros Baráti Kör elnevezéssel. Itt megosztjuk a rendezvényeinken készült fényképeket, hozzászólásokat. Közben arra is rájöttünk, hogy mindenkinek vannak motoros barátai, rokonai és vonjuk be őket is a „Baráti Kör” programjaiba.

Immáron így kibővülve veszünk részt a túrákon, rendezvényeken. 2013-ban többször is jártunk a Mátrába, ellátogattunk Hollókő és Salgótarján környékére. Meglátogattuk Lillafüredet, ahol egy nagyon kellemes napot töltöttünk. Terveink között szerepel egy Dunakanyar túra, szeretnénk ellátogatni Jósvalő környékére és ismét egy nagyszabású túra Erdélybe, ahol 2013 nyarán már járt öt kolléga a Baráti Kör tagjai közül, természetesen motorral.

Mostanra körülbelül húsz-huszonöt fő tagja van a csapatnak, de mindenkit szeretettel fogadunk, akik szeretnek motorozni, motorral túrázni. 2014. évben csatlakoztunk a MÁTRA VOLÁN Zrt. sportköréhez és ezen belül működünk.

Ha valakinek felkeltettük az érdeklődését az alábbi oldalon keressen minket:

<https://www.facebook.com/MvmkMatraVolanMotorosKlub>

Szabó József a MÁTRA VOLÁN Zrt. autóbuszvezetője

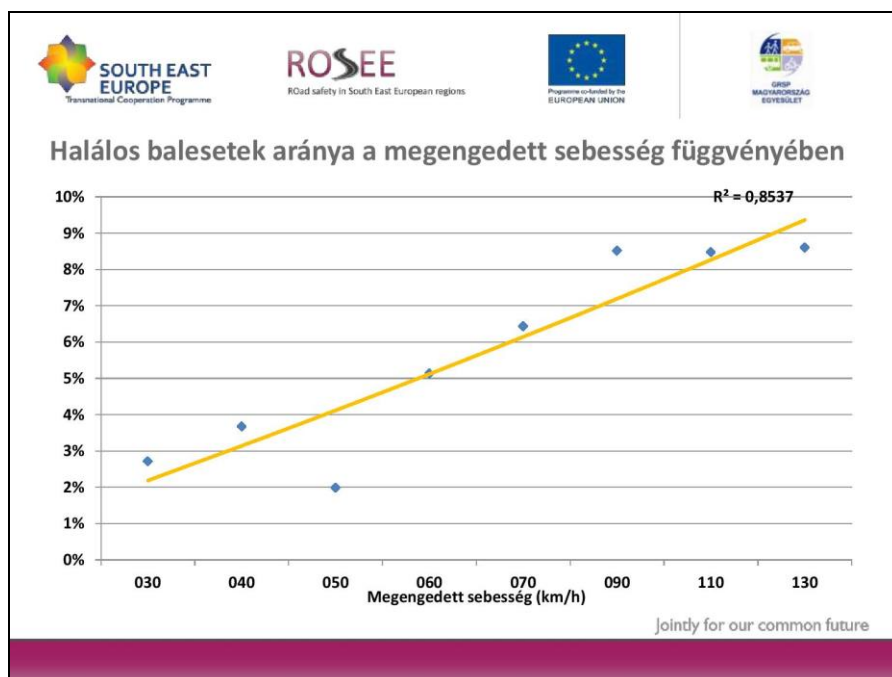
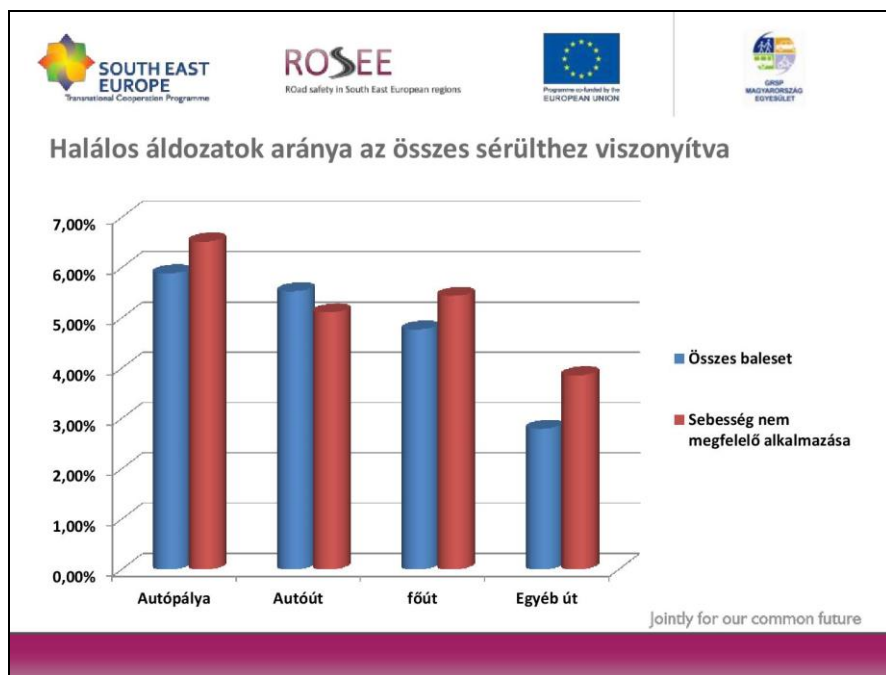
Minden motorosnak széles utat és balesetmentes közlekedést kívánunk!



Sebességmenedzsment-Interaktív Tréning – Szolnokon

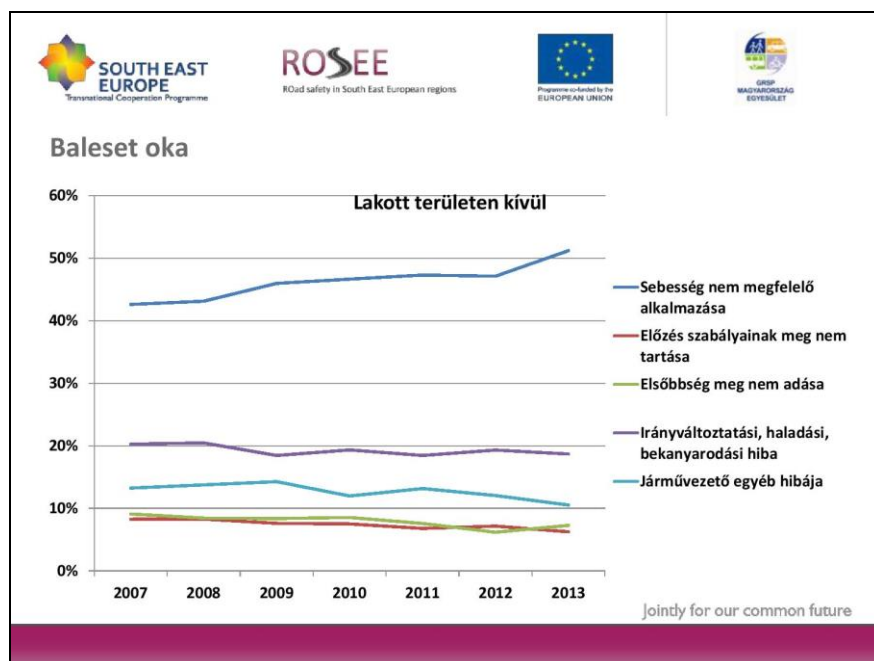
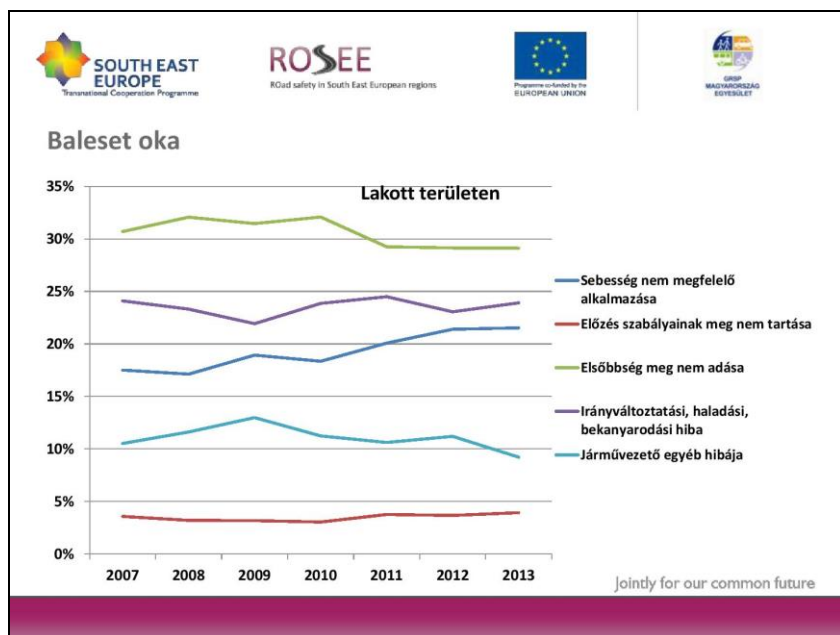
2014. május 19-20-án a Szolnoki Főiskolán került megtartásra a Jász-Nagykun-Szolnok megyei Rendőrfőkapitányság és a Megyei Balesetmegelőzési Bizottság által szervezett Sebességmenedzsment-Interaktív tréning. Ez a neves előadókat felsorakoztató közlekedési előadás sorozat az országban először Budapesten, majd most Szolnokon került megrendezésre.

A nap előadója Dr. Mocsári Tibor úr (KKK) volt. Előadásában a halálos és súlyos közlekedési balesetek és a sebesség kapcsolatáról, majd a sebességhatárokkal összefüggésben szólt.



Ezt követően került sor a fórum interaktív részére, ugyanis az előadás a továbbiakban a résztvevők bevonásával folytatódott. A fórum résztvevői - 4-5 fős csoportokat alkotva - az előadó által vázolt, valós közúti baleseti szituációkat elemeztek és javaslatokat tettek a balesetek megelőzésének lehetőségeire vonatkozóan.

A közlekedési fórum második napján, Orosz Gyula úr (KKK) a sebesség és közlekedési baleseti adatokról (balesetelemzés) tartott előadást. Majd szintén egy interaktív foglalkozás következett, ahol a résztvevők az előző napihoz hasonló módon közúti baleseteket elemeztek, megelőzésükre vonatkozó javaslatokat tettek.



A fórum zárásaként a résztvevők egybehangzóan jelentették ki, miszerint egy jól szervezett rendezvényen vettek részt, amelyen sok új információra, hasznos tapasztalatokra tettek szert, melyek a munkavégzés alkalmával és a magánéletben egyaránt jól felhasználhatók.

Gazsovcics Pál, Jászkuhn Volán Zrt.

Tisztelt Munkatársak!

Szeretnénk felhívni a figyelmet a MÁTRA VOLÁN Zrt. mátraházai Üdülőházának előnyeire.

Az üdülőházat könnyű megközelíteni, hiszen a Mátra közepén, 24 sz. út mellett, a tenger szint felett 719 m magasságban található az autóbusz-állomással egységet alkotó épületkomplexumban. Innen kiindulva könnyen elérhető Kékestető, Gyöngyös, Parád és Galyatető.

Erdőrészetet és az 1938-ban épült épületet is magában foglaló ingatlant a társaság az ÉMOP-2.2-1-09-2009-0038 azonosító számú „Üdülőház létesítése Mátraházán” című projekt keretében, uniós támogatás felhasználásával korszerűsítette. A régi épületrész és az autóbusz-állomás helyiségeinek felújításán túl egy teljesen új szárny is épült. A létesítményt 2013. év elején helyezte üzembe a Társaság.

Az üdülőházban összesen 8 légkondicionált, fürdőszobával, konyhasarokkal, wifi-vel, kábel tv-vel ellátott szoba található, 24 órás recepciós szolgálattal. Egy földszinti szoba mozgás korlátozottak használatára lett kialakítva. A két épületszárnyat összekötő épületrészben étterem is üzemel.

A környék négy évszakos turisztikai célpont. Sípályák, kalandpark vannak a közelben. Rendszeresen karbantartott túraútvonalakon, High-Tech Seagway túrákon lehet kikapcsolódni. A kiváló klíma és a természetes környezet önmagában is tökéletes pihenést biztosít.

Az idegenforgalmi létesítmény családi, baráti, céges rendezvények lebonyolítását is vállalja, egyedi, kedvezményes ajánlat készítésével.

Elérhetőségek:

Web:www.matrahazaiudulohaz.hu

E-mail:info@matrahazaiudulohaz.hu

Telefon:+36 37 374 046

Cím: 3233 Mátraháza Hrsz 7176.



Ízelítőül két képet is közre adunk:

:



* A KMKK Középképlet-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. üzemi lapja * Felelős kiadó: Úti Csaba vezérigazgató * Szerkesztő: Makainé Molnár Mónika * Borítótér: Tóth Zoltán informatikus * Megjelenik: a KMKK Zrt. honlapján belső hírportálon * Kiadja: KMKK Zrt. Szolnok * Telefon 56/424-901 * E-mail: monika.makaine@jaszkunvolan.hu*