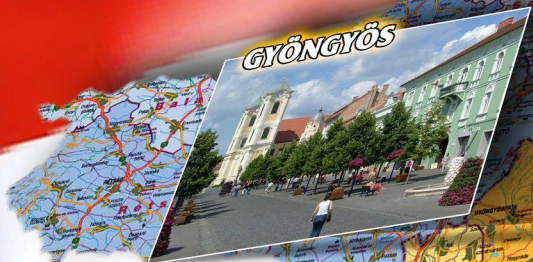
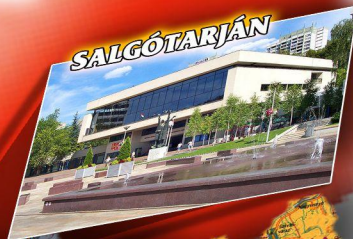


VOLÁN ÚJSÁG



KMKK | A KÖZÉPKELET-MAGYARORSZÁGI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT ZRT. LAPJA

II. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM, 2014. MÁRCIUS



IV. VALENTA GYÖRGY EMLÉKTORNA SALGÓTARJÁNBAN

Immár negyedszer rendezték meg a nógrádi volánosok az egykori szakszervezeti elnök, Valenta György emlékének tiszteletére létrehozott vállalati teremfoci bajnokságot.

Ismét a Nógrád Volán Zrt. négy Üzletága vívott színvonalas „harcot” a Valenta György vándorserleg elnyerésének reményében, végül a kiegyensúlyozott teljesítményt nyújtó „irodisták”, azaz a Központ csapata győzedelmeskedett, még a további helyezések a „körbeverések” miatt gólaránnyal dőltek el.

Az emléktornán nagy szeretettel köszöntötték a résztvevők a Valenta családot, akik közül a három unoka, Bence, Martin és Gergő a mérkőzések kezdőrúgásait végezték el, még a két Valenta lány a különdíjak átadásában segédkezett Úti Csaba vezérigazgatónak. A Valenta György vándorserleg ezúttal tehát nem a nevéből adódóan vándorolt az aktuális győzteshez, hiszen a tavalyi „régi” győztes őrizheti újabb egy évig, ugyanakkor az autóbuszvezetők, szerelők, forgalmi szolgálattevők, irodisták új élményekkel lettek gazdagabbak, amit a rendezvény lezárásaként egy ebéddel koronáztak meg a résztvevők.



Az emléktorna eredményei:

1.	MŰSZAK	B.GYARMAT	3:4
2.	KÖZPONT	ST. HELYKÖZI	3:1
3.	MŰSZAK	ST. HELYKÖZI	5:3
4.	MŰSZAK	KÖZPONT	1:4
5.	KÖZPONT	B.GYARMAT	2:1
6.	B.GYARMAT	ST. HELYKÖZI	5:6

A végső sorrend a következőképpen alakult:

1. KÖZPONT	9 PONT
2. ST. HELYKÖZI	3 PONT
3. BALASSAGYARMAT	3 PONT
4. MŰSZAK	3 PONT

Különdíjak:

Legjobb kapus:

Legjobb hátvéd:

Gólkirály:

Legjobb mezőnyjátékos:

Örökös játékvezetőnk:

Legjobb szervező:

Földi Péter (Műszak)

Balya Tibor (Központ)

Plaki János (Balassagyarmat - 5 góllal)

Mezei Gábor (ST. Helyközi autóbuszvezető)

Ágoston András

Chován Péter

Chován Péter Nógrád Volán

Az Agria Volán Zrt telephelyeinek bemutatása

Társaságunk 1990. július 1-től - a megyei vállalat (Mátra Volán) szétválásának időpontjától él önálló életet. A szétválás után a megyei vállalat tevékenységi területei és ingatlanai a három utódvállalat (az Agria Volán mellett a Mátra Volán és a Hatvani Volán) között kerültek felosztásra. Társaságunk egri székhellyel folytatta tovább a tevékenységét.

Telephelyei elsősorban Egerben találhatók, melyek a következők:

- Központi telephely; Eger, Mátyás király út. 134.
- Autóbusz pályaudvar; Eger, Barkóczi út. 2.
- Agroker buszforduló Eger, Kistályai út. 8.
- Tesco helyi járat végállomás Eger, Cifrakapu út. 164. (kizárólag a felépítmény van a Társaság tulajdonában)
- Lajosváros helyi járat végállomás Eger, Mátyás király út 165. (kizárólag a felépítmény van a Társaság tulajdonában)

További két ingatlan (üdülő):

- Zamárdi, Alkotás út. 27. (a 3 Heves megyei volán vállalat közös tulajdonában van)
- Sarud, Táncsics út. 9.

A központi telephely

Az Agria Volán Zrt. központi telephelye Eger belterületén, a település déli részén, az ún. „Lajosváros” városrészében található. Elődeink a központi telephely kiválasztásánál vélhetően a 25-ös fő tömegközlekedési út közelségét, ezáltal a kiváló megközelíthetőséget tekintették döntő szempontnak.



Légifelvétel a központi telephelyről (2012)

A telephelyet Északi oldalról lakóingatlanok, déli oldalról ipari létesítmények, nyugati oldalról szőlő birtokok, míg keleti oldalról a 25-ös számú főútvonal, illetve a Társaság tulajdonában, de az OMV Hungária KFT használatában álló földterületen lévő benzinkút határolja.

Társaságunk az Eger belvárosától mintegy 4 km-re elhelyezkedő központi telephelyén – az OMV Hungária KFT használatába adott területet bele nem számítva – 53529 m²-es területen gazdálkodik. A telephely közmű ellátottsága teljes, minden alapközmű (víz és csatorna; gáz; villamos energia) megtalálható. Az ingatlan domborzati viszonyai változatosak, az ingatlan teljesen körbe kerített.



Központi telep az 1960-as években valamint napjainkban

A telephely főbb jellemzői:

A központi telephelyen található épületek nagy része a 60-as évek végén, 70-es évek elején került megépítésre.

A telephely össz. területe:	53529 m ²	A központi telephely a személyszállítás, mint fő tevékenység műszaki-, forgalmi- és gazdasági háttér munkáinak nagy részének elvégzésére szolgál.
Felépítmények össz. alapterülete:	11820 m ²	Itt végzünk minden olyan műszaki tevékenységet, amely a biztonságos, gazdaságos, üzembiztos és környezetbarát üzemeltetéshez szükségesek.
Szilárd burkolatú terület:	16336 m ²	A központi telephely bejáratánál, közvetlenül a porta mellett található egy tankoló automatával vezérelt, 3 kútfejjel rendelkező, digitális kijelzésű saját üzemanyag kút, ahol csak gázolaj vételezésre van lehetőség, külső értékesítés nem történik.
ebből tárolótér:	9609 m ²	
Egyéb - részben zöld – terület:	25373 m ²	

A központi telephelyen egy vízviszaforgató-tisztító rendszeres, forgókefével ellátott gépjárműmosó szolgál az autóbuszok és tehergépjárművek külső mosására. A telephelyen végezzük az autóbuszok belső tisztítását is. Itt parkol autóbuszaink döntő többsége.

A telephely egyik legfontosabb feladata a járműjavítási tevékenység, melyet Járműfenntartási Üzem végez:

- autóbuszok, tehergépkocsik, pótkocsik javítása-karbantartása, szemlézése;
- műszaki vizsgáztatás: autóbuszok, tehergépkocsik és vontatók, pótkocsik időszakos műszaki vizsgálatra való felkészítése, vizsgáztatása;
- autóbuszok, tehergépkocsik üzemanyag fogyasztás bemérése számítógéppel vezérelt terheléses üzemanyag fogyasztásmérő próbapadon;
- tachográfok beszerelése, illesztése, minősítése;
- komplett autóbuszok festése speciális festőkabinban;
- Knorr-Bremse fékrendszerek hivatalos szervizelése;
- számítógépes vezérlőegységgel ellátott autóbuszaink korszerű diagnosztikai vizsgálata;
- fűtőberendezések (Sirocco, Webasto, Eberspacher) javítása és karbantartása, járműklímák (Webasto, Eberspacher) javítása, karbantartása, kötelező fertőtlenítése autóbuszokba beépített állapotban.

Fónagy Zsolt Agria Volán

Mobiltárcás bérlet- és jegyváltási lehetőség Szolnokon a Jászkun Volán Zrt-nél



2014. február elején elkezdődött a Jászkun Volán szolnoki helyi járatain a mobiltárcás városkártyás bérletek tesztelése, mely túlmutat a hagyományos elektronikus bérlethasználaton, és ezzel elsőként került bevezetésre az országban.

A Magyar Mobiltárca Szövetség célja, hogy Magyarországon bevezessék az első kereskedelmi célú, NFC mobilfizetési alkalmazást, s ezt követően elősegítsék a technológiára épülő hasonló megoldások széleskörű elterjedését. A Szövetség az innovatív mobil NFC technológiára alapuló fizetési megoldások, rendszerek és szolgáltatások hazai elterjedésének előmozdítására, az ezzel kapcsolatos szakmai irányelvek kialakítására és betartatására, a szakmai színvonal biztosítására és folyamatos fejlesztésére, valamint a technológia mögött lévő platform egységesítésére alakult. A szövetség elkötelezett híve a készpénzkímélő innovatív megoldások elterjesztésének, felvállalva ezzel a lakosság és a lehetséges szerződő partnerek minél teljesebb körű edukációját, a gazdasági fejlődés előmozdítása érdekében pedig a hazai pénzügyi kultúra fejlesztését.



A Near Field Communication (NFC) alapja a rádiófrekvenciás azonosítás (RFID), mely különböző eszközök érintés nélküli kommunikációjára ad lehetőséget. Az RFID technológia - bár használata széles körben elterjedt - korlátozottsága az egyirányú kommunikációban rejlik. Ezt kívánja feloldani az 1990-ben a Sony és Philips által létrehozott, 2003-ban ISO tanúsítvánnyal ellátott kétirányú kommunikációs szabvány, az NFC.

A technológia adatátviteli sebessége és az adatbiztonság folyamatos csiszolása éretté tette az NFC-t a fizetésben való használatra.

Az érintésnélküli személyazonosító, beléptető és fizetési kártyák száma jelentősen nőtt az elmúlt pár évben, azonban a technológia kétirányú kommunikációs képességéből kiindulva, a legoptimálisabb használatát egy olyan interaktív eszköz biztosíthatja, mint a mobiltelefon.

Az NFC-képes telefonok kiválóan használhatóak érintésmentes fizetési eszközként, elektronikus jegyként, valamint helyettesítik vagy kiegészítik a

korábbi mobilfizetési megoldásokat.

A technológiát gyakran használják olyan szolgáltatásokban, alkalmazásokban, ahol a felhasználók személyes adatokat, fotókat és egyéb fájlokat tudnak egymás között cserélni.

A plasztik kártyák használatának új korszakát jelentheti az NFC technológia megjelenése és elterjedése. Az okostelefonokba, a SIM kártyába, vagy külső adattárolóba (pl.: microSD kártya) épített biztonsági elem révén a mobiltelefonba költözhet a bankkártyánk, a hűségkártyánk, a belépőkártyánk és minden olyan kártyánk, amit jelenleg a pénztárcánkban hordunk.

Szolnok Megyei Jogú Város 2011-ben indította el a Magyar Telekom Szolnok digitális városfejlesztési törekvéseivel összhangban a T-City keretében az „Alakítsd a Jövő városát” című programját.

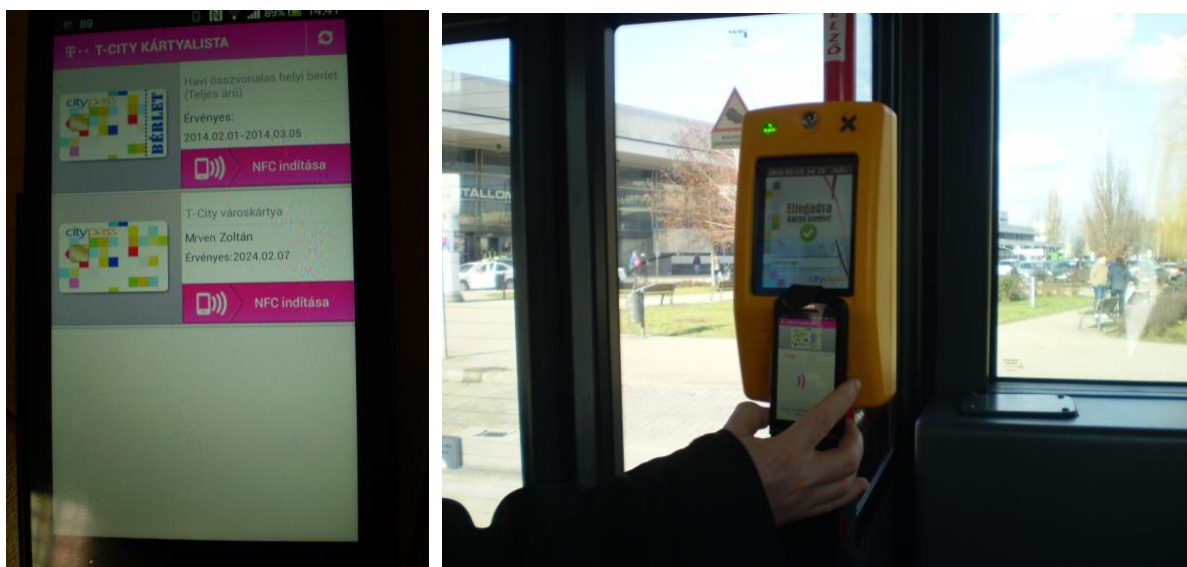
A CityPass rendszer igen széles szolgáltatási portfóliójából a TCity-CityPass pilot üzem kezdetén elsődlegesen a közösségi közlekedési alkalmazás (elektronikus jegy- és bérletrendszer) került bevezetésre (városkártya formájában), és a Telekom innovációs tevékenységében kiemelten fontos szerepet játszó T-City program hatékony fejlesztési iránynak bizonyult.

Ennek továbbfejlesztési körébe tartozik a mobiltárcás fizetés és bérlethasználat, melyet ma már a Jászkun Volán szolnoki helyi járatánál is használnak a tesztelők. Első lépésként a bérletpénztárak bankkártya termináljait kellett PayPass rendszerűre cserélni.



Ezt követően a NetLock Kft fejlesztésével elkészült a mobiltárcás városkártya, ahol a mobiltárcába kerültek a virtuális városkártyák. A feltöltés kivitelezhető a pénztárban (fizetés, készpénz, bankkártya, mobilfizetés), vagy otthonról a CityPass WEB Shop-ban interneten keresztül (netes fizetéssel).

Ezután a telefonos letöltéssel megjelennek a megvásárolt bérletek, ahol a bérletnél látható az érvényesség és a tulajdonos neve is. Utazáskor a mobiltárcába történő belépés után a városkártya indításával behívjuk az aktuális bérletet, az első ajtón történő felszálláskor pedig elindítjuk az NFC-t. A buszokra felszerelt validátor érvényesítése után már lehet is utazni.



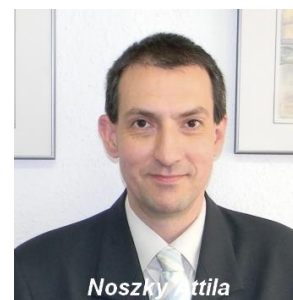
A cikkben felhasznált forrás: <http://www.mobiltarca.com/hu/mi-az-a-mobiltarca/nfc-technologia/>

Makai Zoltán forgalmi vezető Jászkun Volán

Nap mint nap azért jár, hogy mű legyen a jármű

A cégnél az egyik legnagyobb rálátást igénylő munkakört tölti be. Minderről a központ földszintjén található irodájának ajtaja melletti táblácska nem sokat árul el: „Jármű-karbantartási főmunkatárs, emelőgép ügyintéző”.

Azaz a lényeg ezúttal is a részletekben rejtőzik, azokban a szerteágazó feladatokban, amelyeket **Noszky Attilának**, a Nógrád Volán Zrt. 2013. évi nívódíjasának, nap mint nap el kell látnia.



Első találkozása társaságunkkal 1990-től 1994-ig tartott, amikor autószerelő tanulóként végezte feladatait, először a tanműhelyben, majd ezt követően a telephely műhelyeiben. A főiskolát elvégezve, több helyen is dolgozott, majd egy hirdetésre jelentkezve került „vissza” 2002-ben a nagy múltú, egykori Salgótarjáni Kohászati Üzemek kisterenyei részlegétől, ahol műszaki tervező volt.

Itteni munkába lépése óta közel tizenkét esztendő telt el, és az ő ügyintézés során megtett kilométereit hivatalosan nem mérik, de valószínűsíthető, hogy majdan belőle is kilométer-milliomos válik a hivatalos teendők ellátása során lábon és járművön megtett távolságoknak köszönhetően.

Hozzá tartozik a járműátvétel felelősségteljes folyamata, az autóbusz tartozékok, s egyáltalán a jármű állapotának szemrevétele. Ezzel összefüggésben nem egyszer járt már Győrben, a Credo buszokat forgalmazó Kravtex Kft.-nél, illetve a székesfehérvári Alfa Busz Kft.-nél, ahonnan jó néhány névazonos (Regio és Localo) jármű került a Nógrád Volán Zrt.-hez.

Az előzőekkel összefüggésben őhöz tartozik a garanciális ügyintézés is, ami időnként kiváló stratégiai érzéket kíván, hiszen – mint ahogyan más esetekben is – az eladó és a vevő érdeke az áru átvétele után már egyre inkább távolodik, a plusz munkavégzést és anyagi ráfordítást senki sem szereti, még ha arról hivatalos papír is rendelkezik.

Természetesen egy mérnökembertől azt is elvárják, hogy korunk számítógéphez kötött követelményeinek is maximálisan eleget tudjon tenni. Így például folyamatosan nyomon követi, frissíti a gépjármű állományunk állapotát, táblázatok, grafikonok segítségével teszi rögtön áttekinthetővé a „hogyan is állunk a szolgáltatásunk legfőbb eszközeivel” állapotot. Ennek a munkának a

mindenki számára talán legismertebb eleme a korfa meghatározás, ami egyben egy közlekedési cég lehetőségeit, állapotát is bemutatja járművei átlagéletkorának tekintetében. A feladat persze ezzel nem fejeződik be, hiszen épp’ a kimutatás birtokában kell meghozni, más szakterületekkel együtt, azokat a felelősségteljes döntéseket, amelyek továbbra is mozgásban tartják a vállalatot.

Egy kérdésre válaszolva kapásból jönnek tőle a válaszok: cégünkben jelenleg 218 darab autóbusz teljesít szolgálatot, ebből helyi járatban 30 darab, ezen belül a megyeszékhelyen 27, Bányaterenyén 2, Balassagyarmaton 1 darab. A 2013. december 31-i állapot szerint járműállományunk átlagos életkora 14 év 9 hónap.

Noszky Attila hatósugarába tartozik az emelőgépek családja is, amibe nálunk többek között az autómentő, a két homlok villás emelőtargonca, a telephelyi villamos láncos futómacskák, krokodilemelők és aknaperem-emelők tartoznak.

A „kapun kívüli” ügyintézéseit szaporítják azok a problémás esetek, amikor helyben, a telepen nem lehet megjavítani a buszokat, ilyenkor – a Volvók kapcsán – Egerrel vagy Budapesttel kell felvenni a kapcsolatot.

Nem kevésbé fontos a mindenkori üzleti terv szakirányú hozzájárulásában végzett feladata sem, melynek most csak egy elemét, a járműfelújítás prognosztizációját említjük.

Nővére és bátyja is Salgótarjában lakik, szülei sajnos már nem élnek. Felesége szintén cégünkhöz kötődik a Salgókontrollnál betöltött munkaköre kapcsán. Szabad idejében szívesen foglalkozik kötetlen formában is a számítógéppel, de leginkább a kislányával, aki idén ül be az iskolapadba.

Nógrád Volán

Egységesítés a forgalomellenőrzésben

A Volán társaságok átalakítása során az MNV Zrt. által jóváhagyott ütem- és feladatterv alapján a Forgalmi Munkabizottság kapta feladatul egyebek mellett azt, hogy a forgalom ellenőrzés szervezetét és technológiáját, szabályozó dokumentumait és bizonylati rendszerét egységesítse.

Mivel a forgalomellenőrzés lett az a terület, amelynek tulajdonképpen először kell a gyakorlatban is működő egységes rendszerként készen állni a Középkelet-magyarországi Közlekedési Központ „életében”, várható volt, hogy lesznek teendőink. Ha másért nem, már csak azért is, mert aminek az átalakításához hozzákezdünk, addig az érintett öt Volán területén különböző módon működött.

Az egységesítés elsődleges célja a hatékonyság növelése, a feladat megvalósításának határideje 2014. január 1-jére volt kitűzve.

Ennek megvalósítása érdekében a Forgalmi Munkabizottság még novemberben koncepciót készített, mely a Volán társaságnál akkor érvényes, az ellenőrzést végző társaságokkal kötött szerződések és az ellenőrzési tevékenységek akkori állapotáról Volánonként készített összegző anyag felhasználásával történt. Ez utóbbi elemzés célja az volt, hogy a Volán társaságok által folytatott gyakorlatot megismerve és összehasonlítva a Forgalmi Bizottság javaslatot tegyen a leghatékonyabb megoldás átvételére, a társaságok közös fellépését lehetővé tevő megoldások költséghatékony alkalmazására.

A Középkelet-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. (továbbiakban KMKK Zrt.) működési területe öt Volán társaság működési területét foglalja magába, jelentősen eltérő működési terület nagysággal, településszámmal, úthálózat hosszal. Ezek mind-mind meghatározó adatok a közúti ellenőrzési tevékenység végzése során.

A járatok rendszeres forgalomellenőrzését külső, e tevékenységre szakosodott gazdasági társaságok végzik, kivéve az Agria Volán Zrt., ahol az ellenőr társaságok mellett saját munkavállalók látják el a feladatot.

Az ellenőrzési tevékenység iránya továbbra is kettős, egyrészt a szolgáltatást igénybe vevő utas, másrészt az autóbuszvezető tevékenysége áll a középpontban.

Célja az utasforgalomból származó bevételek beszedésének biztosítása - mint legfajszúlyosabb szempont - mellett a személyszállítás zavartalan lebonyolításának, biztonságának elősegítése, a bevételek kezelésére vonatkozó szabályok betartatása, a társasági vagyon védelme, a szolgáltatás színvonalának emelése, az előírások, utasítások betartásának ellenőrzése, a szabálytalanságok, visszaélések feltárása, megelőzése.

Az ellenőrzés egységesítése során elsődlegesen eldöntendő kérdés volt, hogy az eddig alkalmazott módszerek közül kerüljön-e kiválasztásra egy, amely a jövőben mindenhol egységesen alkalmazandó lesz, vagy egy teljesen új díjazási konstrukció összeállítására lesz szükség.

Ennek eldöntéséhez valamennyi adatra szükség volt, ami az ellenőrzések és az ellenőrzött járatok, az ellenőri jelentések, feltárt autóbuszvezetői visszaélések számát, valamint az ellenőri szolgáltatás díját, a pótdíjazások, a beszedett menetdíjak számát és mértékét, stb. illeti.

A fajlagos mutatók vizsgálatára eredményeként - a számos eltérő módszer összehasonlításával - annyi bizonyos, hogy a tevékenység eredményessége és hatékonysága akkor lesz a legjobb, ha az ellenőrzésben résztvevők érdekeltsége megmarad, illetve fokozódik.

Nyilvánvaló volt, hogy 2014. januártól csak részben jöhet létre azonos szempontok szerinti működés és egy átmeneti időszak beiktatásával a teljes egységesítést két lépcsőben kell megvalósítani.

Ennek megfelelően a Forgalmi Munkacsoport úgy határozott, hogy 2014. április 1-jétől kerül központi irányítás alá a forgalomellenőrzés, január 1-jével pedig első lépcsőként egységes vállalkozási keretszerződés aláírására kerül sor. Kidolgozásra kerül mind a helyi, mind a helyközi közlekedésben alkalmazandó ellenőri kötelezvény, jelentés és menetlevél nyomtatvány, melyek kötelező alkalmazását szintén április 1-jére irányoztuk elő, figyelemmel arra a körülményre, hogy a meglévők kifuttatására és az újak elkészíttetésére legyen elegendő idő.

Közös szabályzatként kidolgozásra került egy egységes eljárás leírás, amely annak megfelelően készült, hogy április 1-jétől a forgalomellenőrzés központi irányítás alá kerül.

Az eljárás leírás rögzíti a regionális ellenőrzési rendszer, ellenőrzési norma rendszer működésének feltételeit, szabályait egy keret-megállapodás formájában. Ez a műveletleírás elvárt a KMKK Zrt.-vel szemben, illetve a többségi tulajdonába

Látható, hogy még nem vagyunk a végén a teendőknek és nyilvánvaló, hogy számos marad még azt követően is, hogy a tarifarendszer is egységessé válik, de kétségtelen, hogy mostanra kialakult a régiós forgalomellenőrzési rendszernek egy olyan szerkezete, amely alkalmas a költségében és eredményében egyaránt hatékony működésre.

Menkó Mihály forgalmi üzletág igazgató

HÍREK

A Volán Egyesülés 2013. december 12-i taggyűlésén elfogadott Szervezeti és Működési Szabályzatába többek között beépült a vezérigazgató-helyettesi pozíció.

2014. január 1-től, határozatlan időtartamra a VOLÁN Egyesülés vezérigazgatója az Egyesülés vezérigazgató-helyettesévé Bencsik Zoltánt – a KMKK Zrt. Felügyelőbizottságának elnökét (szerk megjegyzés) – jelölte ki.

forrás: Volán Hirlevél, 18, (2)

tartozó Volán társasággal szerződéses jogviszonyt létesített minden szolgáltatótól, amely az adott társaságok ellátási területén a szerződésben foglalt ellenőrzési tevékenységet végzi. Célja a régióba tartozó Volán társaságok között a gazdasági érdekek egységes és hatékony érvényre juttatása, valamint a hatékonyság növelése az egységes üzletpolitika, a működés és az irányítás biztosításával.

A fentiekben említett forgalomellenőrzési vállalkozási szerződéseket egyelőre továbbra is a Volán társaságok kötötték az ellenőrzést végző társaságokkal. Jelenleg folyamatban van a szerződésekben foglalt díjkonstrukciók szükséges és lehetséges mértékben történő kialakítása, mely terveink szerint szintén április 1-jétől kerül majd módosításra. Bevezetéséhez és alkalmazásához elengedhetetlen, hogy az ellenőrzési tevékenység hatékonyságát olyan adatok alapján mérjük, amely szintén a sokat emlegetett egységes szempontok szerint kerül meghatározásra.

A 498/2013.(XII.29.) Korm. rendelet, mely a szociálpolitikai menetdíj-támogatást nem tartalmazó, adómentes közlekedési kedvezményekről, azaz a közlekedési dolgozók, nyugdíjasok és családtagjaik utazási kedvezményének adómentességéről szól, alapvetően kisebb pontosításokkal módosult.

Segít rendezni viszont a nyugdíjba vonult Volán munkavállalók utazási kedvezménye ügyében, a nyugdíjak és hasonló ellátások után létrejött bizonytalan helyzetet, hogy a régi, megszüntetett ellátásban (rokkantsági, korkedvezményes, Korengedményes nyugdíj stb.) részesülteknél mely új jogcímen folyósított ellátásuk ad lehetőséget továbbra is az adómentes juttatásra.

forrás: Volán Hirlevél, 18, (2)

Agria Volánosok, akik a régi járművek szerelmesei

Északkelet-Magyarországon, Eger környékén sok ember - köztük jelen cikk írója is - szerelmese a régi idők hangulatának, s közülük nagyon sokan meg vannak fertőzve a benzingőz imádatával is. Ennek eredményeképpen igen népszerűek az oldtimer járművek a környéken, van, aki csak távolról szemléli őket, van, akinek napi szinten részét képezi életének ez a hobbi.

Több emberben felmerült az igény, hogy megosszák más hasonló érdeklődési körű emberrel a szenvedélyüket, tapasztalatokat, ill. megmutathassák a felújított járműveiket az érdeklődőknek. Sajnos szűkebb hazánkban ezt szervezett formában nem tudták megtenni. Egerben és környékén nem volt olyan hely (szervezet), ahol erre lehetőségük lett volna.

Ez a régi igény vált valósággá, amikor 2000-ben megszületett az **Egri Veterán Autós Motoros Klub**, mely 2003-ban nevét **Régi járművek Egri Egyesülete** névre változtatta.

Ennek az egyesületnek a kezdetektől fogva erőteljes kötődése volt a környék legnagyobb jármű parkjával rendelkező Társasághoz, az Agria Volánhoz. Munkatársaink közül jelenleg is 4-5 fő aktív (valamint további nagyszámú érdeklődő, segítő) Agria Volános tagja van a klubnak. Köztük van Farkas László is (autóbuszvezető, aki első sorban a kalocsai vonalon közlekedik), a Régi járművek Egri Egyesületének titkára, ő mesélt pár szót Társaságunk és a klub kapcsolatáról.



Farkas László az Ikarus 311-es vezetése közben

A "veteránosok" érthetően nagy büszkeséggel mutatják meg járműveiket, köztük a legújabb szerzeményeiket, főképp a saját kezű felújításaikat. A Régi járművek Egri Egyesülete már az első évben találkozót szervezett, ahol a járművek bemutatása mellett megismerkedhettünk hasonló érdekeltségi körű emberekkel.

A rendezvény sikere újabb és újabb találkozó megszervezésére ösztönzi klubunkat, minden ősszel - szeptember elején - megrendezésre kerül egy országos találkozó. A rendezvényen általában mintegy 80-100 db régi jármű vesz részt, többek között motorok, autók és régi típusú Ikarus autóbuszok. Ekkor évente változó útvonalon túrát is szervezünk a veterán járművek és tulajdonosaik számára, bemutatva a Bükk hegység nevezetességeit, illetve a résztvevők többsége által korábban nem is ismert szépségeit.



Oldtimer autóbuszok az Agria Volán Zrt. telephelyén

Évek óta megrendezésre kerül Polgáron egy nemzetközi Ikarus-, Csepel- és Veteránjármű-találkozó. Az ötödik alkalommal megrendezett találkozón Társaságunk is képviseltette magát egy különleges felépítésű Csepel alvázak IKARUS 398-assal, amelyet egy erősített sebességváltóval szerelt Cummins motor és az elektromos retarder tesz különlegessé. A rendezvényre a bemutatásra került autóbusszal az egyesület tagjainak, az Agria Volán dolgozóinak valamint családtagjaiknak is lehetőségük volt elutazni.



Az IKARUS 398-as és vezetője az V. Ikarus találkozón



Képek egy korábbi Egri Régijármű találkozóról

A fenti eseményen kívül a klub tagjai (egyéni vagy klub szinten) saját járműveikkel évente több országos rendezvényen is részt vesznek.

Az oldtimer járművek iránt érdeklődőknek ajánljuk: www.regijarmu.hu.

Fónagy Zsolt Agria Volán

EGY TÍZESZTENDŐS FIÚ KÖTÖTTE EL A JÁRATOT...

- kivonat a Jászkun Volánnal kapcsolatos újságcikkből -

A buszos utazásnak különleges hangulata van, legyen az csupán néhány megállónyi út, vagy több órás zötykölődés. Az utasokat összeköti valami különös bajtársiasság, a buszvezető pedig egyfajta parancsnoka a járműnek.

Buszsofőrnek születni kell. Hiszen nem elég jól vezetni, nagy adag empátia, türelem kell hozzá. Aki buszvezetőnek áll, az nem szakmát, hanem hivatást választ. Egyszerre pszichológus, pénztáros, takarító és olykor autószerelő is.

Az esetek többségében nem csak a hivatását szereti, de a buszát is legalább annyira. Valóban sajátjaként kezeli, elvégre több időt tölt vele, mint a saját családjával.

– Ha élet-halál urának nem is nevezhetjük a vezetőt, de amit mond, azt elvileg be kellene tartani a buszon – mondta Pozsonyi István, a Jászkun Volán termelés-szervezési igazgatója, aki évtizedeken keresztül dolgozik, dolgozott különböző pozíciókban a közlekedési vállalatnál. – Szerencsére a kollégák többsége rendkívül rátermett és felkészült. Az udvarias, kulturált magatartás éppúgy alapkövetelmény nálunk, mint a biztonságos vezetés. Időnként irigylem is őket az idegzetükért. Ráadásul közel negyvenfajta kedvezményt kell észben tartaniuk folyamatosan figyelemmel kísérve az esetleges változásokat. A nap végén pedig ők felelnek azért is, hogy a következő járatra ismét tisztán ragyogjon a buszuk.

Ilyenkor persze rábukkannak az ülések alatt megbúvó elhagyott tárgyakra is, melyek között olykor igazán értékesek is akadnak. – Szezonális jelleggel érkeznek be hozzánk az utasok által elhagyott tárgyak – tudtuk meg Menkó Mihály helyközi üzletág igazgatótól. – Egy-egy nagy eső után négy-öt esernyőt biztosan

behoznak a kollégák, amikor pedig hirtelen kitavasodik, a vastagabb pulóvereikről hajlamosak megfeledkezni az utasok. Télen a fél pár gyermekkesztyűkből milliónyi összegyűlik, de párja valahogy egyiknek sincs. Kulcsosomókat is rendszeresen leadnak, de senki sem keresi őket. Sőt, előfordult, hogy egyszer egy zsák krumpli maradt az egyik ülésen. Őrizgettük is egy darabig, gondoltuk, elég nagy mennyiség ahhoz, hogy visszajöjjön érte a gazdája, de aztán kezdett kicsírázni, így muszáj volt kidobni.

– Emlékszem, egyszer egy komplett, még meleg disznótorost felejtettek a buszon – veszi át a szót Kapolcsi István, aki igazi öreg rókának számít a buszvezetők között. – Az esti utolsó 6-os járatot vittem a szolnoki vasútállomásra, s az egyik utas a vonathoz sietve hagyta ott a hússal, kolbással, hurkával, tepertővel teli táskát. Hiába szaladtam utána, már felugrott az induló vonatra. Napokig tartogattuk, hátha

visszajön érte a gazdája, de végül csak megettük.

A talált tárgyakat egy darabig őrzik az állomásfőnökségeken, ha beazonosíthatóak, megpróbálják visszajuttatni a tulajdonosának. Így például igazolványokat, diákigazolványokat rendszeresen küldenek vissza. A többi pedig meghatározott idő után leselejtezik.

– Ha nem is túl gyakran, de azért előfordul, hogy igazán értékes tárgy marad fenn a buszon – folytatja Menkó Mihály. – Néhány éve az egyik gépkocsivezető az úton talált egy pénztárcát, 640 ezer forinttal, amit leadott a rendőröknek. Mászor pedig egy táskára bukkant a sofőr az ülésen. Több mint egy millió forint volt benne, mint később kiderült, lakásfoglaló volt. Természetesen itt is rendőrt hívtunk, az ő jelenlétében számoltuk meg a pénzt. Mire a végére értünk, megérkezett a gazdája. Felismerte a táskát, közölte, hogy épp ezért jött, majd amikor azonosítottuk, hóna alá csapta a pénzt és távozott. Annyit se mondott, hogy köszönöm...

De rengeteg mobiltelefont is találunk. Előfordult, hogy a sofőr saját pénzét és idejét nem kímélve kereste meg a tulajdonost, aztán a végén feljelentés lett belőle, mert meggyanúsították, hogy ő lopta el a készüléket. Legutóbb pedig egy hölgy azért telefonált, mert a fia az egyik szolnoki járaton felejtette a fényképezőgépét. Szerencsére meg is lett a fényképezőgép, ám a hölgyet azóta sem tudjuk utolérni.

Egy buszon nap mint nap akadnak különleges szituációk, olykor derűsek, máskor inkább szomorúak. És sajnos előfordulnak tragikus kimenetelű történések is.

– Több mint 50 millió utast szállítunk egy évben, és 15-16

millió kilométer tesznek meg autóbuszaink.

Ilyen nagyságrendeknél természetes, hogy bármi előfordulhat. A leggyakoribb azonban, s egyben a vezetők réme, a részeg ember a buszon. Főként a hétvégi bulik végén fordulnak elő ilyen esetek. Megtörtént például, hogy egy férfi, aki alaposan felöntött a garatra, hajnalban felszállt a 24-es autóbuszra, bealudt a hátsó ülésen és nyolc-tíz menetet végigkörözött a buszon. Hiába rázta a sofőr, fel sem lehetett ébreszteni.

– Nekem egyszer sikerült nagy nehezen „életre ráznom” egy erősen ittas férfit, de nem sok köszönet volt benne – csatlakozott Kapolcsi István. – Amikor nagy

nehezen felébredt, rám nézett és csak annyit mondott, hogy „kérjél már még egy kört, haver!”

– Sokunk számára emlékezetesek maradnak az úgynevezett Fradi-szállítások is, abból az időből, amikor a Ferencváros NB II-es csapatként a Tiszaligetben is többször megfordult – teszi hozzá Balázs Péter, aki szintén tapasztalt sofőrnek számít. – Ilyenkor a vonattal érkező szurkolók persze elárasztották a buszokat. Valójában nem volt velük semmi baj, legfeljebb az, hogy meglehetősen sokan voltak. Az utolsó alkalommal akkora volt a tömeg, hogy a hátsó két nagy panorámaablakot egyszerűen kinyomták.

A közlekedés köztudottan veszélyes üzem. Buszon és busszal rendszeresen előfordulnak kisebb-nagyobb balesetek. Megtörtént, hogy egy elszabadult lovat ütött el a 24-es járat a Széchenyi lakótelepen, szerencsére abból nem lett nagyobb baleset. S ahogy Kapolcsi István visszaemlékszik, előfordult, hogy cukorbeteg utashoz, vagy éppen a lépcsőn szerencsétlenül lépő hölgyhöz kellett mentőt hívni.

Az évtizedek során néhány alkalommal fordult elő a Jászkun Volán járatain, hogy buszon hunyt el az utas. Ez persze igen nagy megrázkódtatás és tortúra mindenki számára. A szabályok szerint ilyenkor ki kell vonni a forgalomból az adott járatot, és teljes egészében fertőtleníteni az utasteret.

– Sajnos arra is volt példa, hogy a buszvezető hunyt el vezetés közben – komorodott el Pozsonyi István. – Takács Vendel autóbuszvezető közel negyven évvel ezelőtt szívinfarktust kapott Szolnok-

Besenyszög között, csak annyi ereje maradt, hogy lekormányozta a buszt az út szélére. Szerencse a szerencsétlenségben, hogy az ilyen esetekből sosem lett súlyos baleset. Egy alkalommal például a sofőr épp a szolnoki vasútállomás előtti kereszteződésnél lett rosszul, de a véletlennek köszönhetően egy másik buszvezető is a járaton utazott, aki időben odaugrott és megállította a járművet.

A tragikus balesetek szerencsére igen ritkák a Jászkun Volán történetében. A legutóbbi komoly karambol Tiszapüspökinél történt tavaly, amikor tartálykocsival és egy gyorsan érkező autóval ütközött egy diákokat szállító busz a nagy ködben, ám senki sem sérült meg komolyan. A legnagyobb baleset pedig az 1975-ös volt, amikor a martfűi kanyarban hatan haltak meg, mert csuklós autóbusz ütközött egy gyorsan érkező pótkocsis teherautóval. A sóderszállító fém pótkocsija gyakorlatilag végigszántotta a vezetőfülke mögötti üléseket.

Az évtizedek emlékeit végigkutatva a buszvezetők számára azonban az maradt a legemlékezetesebb eset, amikor egy tíz év körüli kisfiú egy óvatlan pillanatban elkötötte az egyik buszt a szolnoki Jubileum térnél.

Eljutott vele egészen a Jólét ABC-ig, ott aztán összetört néhány parkoló autót. A sors iróniája, hogy a fiúcska azóta megvalósította gyermekkori álmát, és jelenleg a BKV-nál buszvezető...

A becsületesség rendkívül fontos a buszvezetőknél, hiszen nagy értékű okmányokkal és jelentős mennyiségű pénzzel dolgoznak. Ráadásul a rájuk bízott egyéb érték, maga a jármű és az üzemanyag is komoly értéket képvisel. Bár az erkölcsi bizonyítvány alapkövetelmény a cégnél, időről időre előfordulnak bűnügyek.

– Nemrégiben a terrorelhárítók fogtak el szabályszerű kommandós módszerekkel, fegyverrel, kifektetve, átkutatva egy saját zsebre dolgozó, gázolajjal seftelő sofőrt – mondta Pozsonyi István igazgató. – De megtörtént, hogy hozzám érkezett a telefon, melyben azért panaszkodtak, hogy az utóbbi időben nagyon megemelte a gépkocsivezető a gázolaj árát, tegyen már valamit az igazgató úr! Az ilyen esetek megelőzése érdekében már GPS-en követjük az autóbuszokat és éjjellátó készülékkel is figyelni tudjuk a tevékenységüket. Számunkra óriási költséget jelent az üzemanyag, csak a járatokon öt millió liter üzemanyagot használunk fel évente. Van 240 autónk, ha mindegyikből ellopnak napi 20 liter üzemanyagot, a vége tragédia lesz! Épp ezért nálam három olyan eset létezik, ami megbocsáthatatlan: ha valaki saját hibából súlyos balesetet okoz, ha ittas, illetve ha lopáson kapjuk. Ilyenkor egyszerűen nincs második esély.

forrás: Új Néplap, 2014.03.01.

Szolnoki sikerrel zárult a 2014-es Magyar Kupa fináléja

A Szolnoki Olaj Kosárlabda Klub csapata hatalmas csatában 70–68-ra legyőzte Sopront a Magyar Kupa február 8-i (szombat) késő esti döntőjében, és ezzel a győzelmével immár ötödik alkalommal is elhódította a serleget.



Az első fináléjukat vívó soproniak a harmadik negyed első felében egy 14–0-s rohammal rövid időre átvették a vezetést, de aztán visszaestek, és hősies hajrájuk már nem volt elég az újabb fordításhoz. A harmadik helyért a Kecskemét és Paks szálltak harcba, és a bronzmérkőzést a Kecskemét nyerte meg.

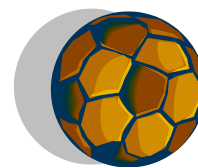
A Szolnoki Olaj hivatalos szállítója a Jászkun Volán Zrt. A csapatot Nagy Béla autóbuszvezető vitte a Pécsen megrendezésre kerülő Zsíros Tibor Férfi Magyar Kupa helyszínére. Drukkerként Makai Zoltán és pécsi helyi támogatóként Varga Zoltán a Pannon Volántól képviselte a szolnoki Volánosokat.



A KMKK Középkelet-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. lapja

Farsang Kupa Tiszafüreden

A korábbi évekhez hasonlóan, idén is megrendezésre került Tiszafüreden a Farsang Kupa. Előzetesen nyolc csapat jelezte részvételi szándékát, de a helyszínen derült ki, hogy összesen tíz csapat fog indulni. Ez némi bonyodalmat okozott (15 óráig volt lefoglalva a csarnok), de egy picit rövidebb játékidővel megoldottuk a problémát. Két csoport alakult ki. A csapatok lelkes és színvonalas meccseket játszottak egymással. A döntőt a két csoport első helyezettje a Hatvani Volán és a Helyközi I. számú csapata vívta, ahol 1:0-ra a Hatvan csapata nyert.



A Tiszafüredi kollégáknak ezúton is köszönjük a szervezésben való segítségüket!

Végeredmény:

- | | |
|--|---|
| 1. helyezet: Hatvani Volán
2. helyezet: Jászkun Helyközi Üzletág I.
3. helyezet: Tiszafüred
4. Jászkun Helyi Üzletág I.
5. Jászkun Helyi Üzletág II.
6. Mezőtúr
7. Jászkun Helyközi Üzletág II. | 8. Karcag
9. Szolnok Tanműhely
10. Jászberény |
|--|---|

Gratulálunk minden csapatnak a sportszerű játékhoz és az eredményekhez!

Balázs Péter Jászkun Volán szakszervezeti elnök

A Volán Egyesülés I. Foci Tornája

Március 1-én megrendezésre került a Volán Egyesülés I. Foci Tornája és I. Volán Aerobik Fitt nap Budapesten, a Vasas Sportlétesítményben. 24 csapat nevezett a Tornára.

A sorsolás alapján a Jászkun Volán csapata erős csoportba került, mert az Országos Volán Kupa első két helyezettjét kapta ellenfelül. A KMKK régió belül a Nógrád Volán és az Agria Volán képviseltette magát, de sajnos a legjobb nyolc közé ők sem jutottak be.

A rendezvényről készült képek az alábbi Facebook oldalon megtekinthetők:

<http://www.facebook.com/pages/PromoSport-Sportmarketing-Agency/173310599346477>

Csoportmérkőzések végeredménye:

Helyezés	A csoport					B csoport					C csoport					D csoport				
	Csapatnév	Nyert	Döntetlen	Vesztett	Pont	Csapatnév	Nyert	Döntetlen	Vesztett	Pont	Csapatnév	Nyert	Döntetlen	Vesztett	Pont	Csapatnév	Nyert	Döntetlen	Vesztett	Pont
I.	Bács	4	0	1	12	Zala	3	2	0	11	Kapos	3	2	0	11	Tisza	4	1	0	13
II.	Gemenc	3	1	1	10	Borsod	3	1	1	10	Hajdú	2	2	1	8	Szabolcs	4	0	1	12
III.	Vasi	2	1	2	7	Bp. Főv.	2	2	1	8	NFM	2	1	2	7	Pannon	2	1	2	7
IV.	MNV	2	1	2	7	Jászkun	2	1	2	7	Kisalföld	1	3	1	6	Agria	2	0	3	6
V.	Kunság	2	0	3	6	Somló	2	0	3	6	Balaton	1	3	1	6	Körös	1	2	2	5
VI.	Nógrád	0	1	4	1	Bakony	0	0	5	0	Volánb. 2	0	1	4	1	Volánb. 1	0	0	5	0

I. Foci Torna érmesei:

- 1. helyezet: Tisza Volán**
2. helyezet: Borsod Volán
3. helyezet: Szabolcs Volán

Rendkívül jól szervezett és egy nivós sportnapon vettünk részt, köszönet a szervezőknek!

Balázs Péter Jászkun Volán szakszervezeti elnök

Vezetői készenléti rendszer szabályozása
- kivonat a VU-01/2014 vezérigazgatói utasításból -

Az MNV Zrt. útmutatása alapján átalakításra került a vezetői készenléti rendszer, amely KMKK Zrt. szinten működik. A VU-01/2014 vezérigazgatói utasítás 2014. február 28-án lépett hatályba. Hatályba lépésével a vezetői ügyeleti, készenléti rendszerrel kapcsolatos utasítások hatályukat veszítették.

A részvénytársaság dolgozói, ha különös esemény részesei (rendkívüli esemény, az autóbusszokkal kapcsolatos káresemény, utas baleset) vagy különös eseményt észlelnek, kötelesek a szükséges életmentő vagy elsősegélynyújtó tennivalók, illetve sürgős orvosi ellátás biztosítására, valamint a további veszélyhelyzet megszüntetésére azonnal intézkedni. A közvetlen élet és vagyonmentés, a szükséges segítség biztosítása után emberélet veszélyeztetése esetén először a mentőket, rendőrséget, tűzoltóságot, ezt követően a szolgálati hely vezetőjét, készenléti szolgálatát kell értesíteni.

A részvénytársaság dolgozói a különös eseményt munkaidőben (8 és 16 óra között) az illetékes szolgálati hely vezetőjének, forgalmi szolgálatának jelentsék, munkaidőn kívül a munkáltató által fenntartott folyamatos szolgálatot ellátó személynek. Ha a KMKK Zrt. készenléti szolgálatát ellátó személy nem érhető el, akkor a rendkívüli eseményekről a szolgálati helyeknek azonnal tájékoztatni kell a vezérigazgatót. A folyamatos szolgálatok elérhetőségét, telefonszám-jegyzékét a szolgálati helyeken ki kell függeszteni.

TERÜLETI FOLYAMATOS SZOLGÁLATOK ELÉRHETŐSÉGEI

Agria Volán Zrt.	cím: 3300 Eger, Mátyás király út 134. telefon: 36/521-120 telefax: 36/521-181 e-mail cím: forgalmista@agriavolan.hu
Hatvani Volán Zrt:	cím: 3000 Hatvan, Bercsényi út 82. Központi telephely biztonsági szolgálat telefon: 37/542-173 telefax: - e-mail cím:-
Jászkun Volán Zrt:	cím: 5000 Szolnok, Nagysándor József út 24. Helyi Személyszállítási Üzletág telefon: 30/587-7883 telefax: - e-mail cím: automentes@jaszkunvolan.hu cím: 5000 Szolnok, Ady Endre út 15. Helyközi Személyszállítási Üzletág telefon: 30/437-2052 telefax: - e-mail cím: szolnok.autobuszallomas@jaszkunvolan.hu
Mátra Volán Zrt:	cím: 3200 Gyöngyös, Kohári út Autóbusz-állomás telefon: 20/489-4751 telefax: - e-mail cím: -
Nógrád Volán Zrt:	cím: 3100 Salgótarján, Bartók Béla. u. 6. Helyközi Autóbusz-állomás telefon: 32/411-240, 20/517-7694 telefax: - e-mail cím: sthkforgalmi@nogradvolan.hu

* A KMKK Középkélet-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*