

## POLGÁRMESTERI HIVATAL PÁPA

### Közútkörkép

**Kovács Zoltán**, Pápa város polgármestere átfogó képet adott a település közlekedéséről. Elmondta, a város mellett halad el a 83-as számú főút, melynek elkerülő szakasza 2001–2003-ban épült meg, jelentősen tehermentesítve ezzel a városközpontot. A kelet–nyugati irányú forgalom (Szombathely–Sárvár–Celldömölk–Pápa–Kisbér–Tatabánya) jelenleg is a városon keresztül zajlik. A keresztező teherforgalom súlyosan károsítja a városi utakat, rezgés- és zajterhelésével zavarja – elsősorban – a Gimóti út, Somlai út környékén lakók nyugalma. A városba kelet felől érkező, Győr felé irányuló forgalom ugyanakkor a Tókertváros útjait – ezen belül is elsősorban az Ötödik utcát – terheli. Az év folyamán ide települő NATO-bázis is indokolná, hogy mielőbb megépüljön a – távlatilag a 88-as számú út részét képező – keleti elkerülő szakasz.

Pápa a környék jelentős közigazgatási és kulturális központja, ennek ellenére a környékre vezető utak állapota többnyire rossz, több helyen sebességkorlátozásokkal. A város közleke-

dése a megyeszékhely Veszprém, valamint Győr irányába ugyan főútvonalon megoldott, de a leromlott állapotú 83-as út, valamint a szűk, balesetveszélyes átkelési szakaszok – elsősorban Győr felé – egyre nehezebbé és veszélyesebbé teszik a közlekedést. Ezért is támogatja a város a Pápa–Győr közötti szakasz mielőbbi felújítását, átépítését. Veszprém felé Városlődig az út állapota megfelelő, bár a teherforgalom miatt szükséges lenne a burkolat megerősítése. Városlódtól Veszprémig az Észak-Dunántúli fő ütőere, a zsúfolt 8-as út ismert problémái várják a közlekedőt. A város déli végén található ipari park megközelíthetősége nagyon jó, hiszen a területet nyugat felől az új elkerülő út határolja, melyre több csatlakozási lehetőség is van a park felől. Az ipari park benépesedésével további csatlakozások is kiépíthetők.

A város úthálózata jó állapotú, a belváros korábban torlódásokat okozó, jelentős forgalma csökkent a 83-as út elkerülő szakaszának megépítésével. A 90-es évek végén elkészült nyugati belső gyűrű egyrészt az átmenő forgalom számára jelent alter-



*Kovács Zoltán polgármester: Pápa a környék jelentős közigazgatási és kulturális központja, ennek ellenére a környékre vezető utak állapota többnyire rossz, több helyen sebességkorlátozásokkal*

**A** helytörténészek többsége szerint a városnév személynévi eredetű: *Popo* bajor lovag-



ról kapta a nevét, aki az államalapítás korában a mai város helyén kialakult udvarház előlőjárója lehetett. Valószínűleg tőle származott a Pápa nemzetség, melynek a későbbi századokban a város környékén voltak birtokai. A német eredet mellett szól, hogy középkori német nyelvű metszeteken *Poppo* vagy *Poppa* néven jelzik a várost. Vannak, akik az egyházfő nevével hozzák kapcsolatba, más szerint István királyunk csecsemőként itt mondta Géza fejedelemnek először, hogy *papa*, és van, aki szerint a púp szóból ered.

## HELYZETKÉP EGY FEJLŐDŐ DUNÁNTÚLI VÁROSRÓL

### Pápai találkozások

#### ÚTHÁLÓZATGONDOK ÉS KINTLÉVŐSÉGEKKEL KÜZDŐ VÁLLALKOZÁSOK

**Pápa a Kisalföld és a Bakony találkozásánál fekszik, fontos közlekedési csomópont. Mellette halad el a 83-as számú főút, melynek elkerülő szakasza már elkészült, de komoly gondot jelent, hogy a kelet–nyugati irányú forgalom jelenleg is a városon keresztül halad.**

natívát, másrészt lehetőséget biztosít a belváros nyugati irányú megközelítésére. A város keleti irányú belső elkerülő útja az idén felújításra kerülő Ötödik utca és Várkert út. A közeljövőben a műemléki belvároson áthaladó Fő utca és Fő tér a gyalogosok számára lesz csak megnyitva, a gépjárműforgalom a tervek szerint a fejlesztendő Tókert utca–Szabadság utca–Gróf út irányában kerülheti meg a belvárost. Ehhez kapcsolódva épültek parkolók a Gróf út mentén az autóbusz-állomással szemben, a Várkert szélén. A városban a parkolóhelyek száma korlátozott, két fizetési zónát alakítottak ki, melynek jelentős része esik a lezárásra kerülő Fő térre és Fő utcára, ezek pótlásáról gondoskodni kell.

A gyalogos- és kerékpáros-forgalom védelme érdekében jelentős fejlesztések történtek és folynak ma is. Több keresztveződés épült át az elmúlt tíz évben körforgalommal, biztonságos gyalogátkelőhelyek létesültek. A 2000-es évek elején – a társtelepülések közül elsőként – megépült Borsosgyőrig a kerékpárút, idén nyertes pályázatot követően elkészül Tapolcafőig is. Ez utóbbi szakasz egyben a Balaton és a Bakony felé vezető kerékpáros turistaforgalom számára is használhatóvá válik a későbbi fejlesztések eredményeképp. Idén elkészül a Kéttornyúlak faluközpont és temető közöt-

ti gyalogút, a városig tartó kerékpárút részeként. Uniós pályázatból készül idén a városon észak–déli irányban végighaladó kerékpárút hosszabb hiányzó szakasza, valamint a belvárost a várkerti szabadidőközponttal összekötő kerékpárút is.

A város közösségi közlekedése jó. Ugyanakkor jelentős és mindig visszatérő gondot jelent a várost megközelítő közösségi közlekedés helyzete, melyen a városból Csorna és Tatabánya felé elágazó mellékvonalak megszüntetése, és a Győr–Szentgót-hárd vasútvonal Pápa környéki szakaszainak évek óta halasztódó felújítása csak rontott.

#### PNEUCENT – PÁPA KFT.

##### Szerviztevékenység és gumiabroncs-szolgáltatás

**Györkös Gábor** vezeti a pápai Pneucent – Pápa Kft.-t, melynek tulajdonosa a kereki központú Alcar Agrogumi Kft. Tavaly adták át az új pápai komplexumot, mely a Concordia Kft.-vel közös beruházásként épült, de mindkét vállalkozásnak különálló telephelyet alakítottak ki. Az ügyvezető elődei 1989-ben kezdték meg a tevékenységet a városban, ő 1994-ben került a vállalkozáshoz, 1997 óta tölti be a vezetői posztot. ▶



*Györkös Gábor kft.-vezető: A szerviznél fontosnak tartom, hogy folyamatosan számítsanak a szolgáltatásainkra, ezéért a hivatalos munkaidőn kívül is fogadjuk a bajbajutottakat*

► Az épületben három személyautó és egy teherautó számára alakítottak ki beállási lehetőséget. Pápán és környékén ez az egyetlen olyan szerviz, ahol fedett, fűtött körülmények között foglalkoznak a teherautókkal. Raktárhelyiséget és várótermet is kialakítottak.

Az ügyvezető szerint a fuvarozóállalkozókra jellemző az átutalással történő fizetés. Erre lehetőség is nyílik, de az első megrendelés alkalmával utánanéznek, mennyire megbízható a cég. Mivel nem mindegyik fuvarozó tartja be a megbeszélte, illetve a számlán rögzített fizetési határidőt, ezért meglehetősen sok a kintlévőségük, sőt bírósági ügyeik is vannak. Előfordul, hogy mire ideáig érnek egy-egy ügyben, már nincs is kin behajtani, mert a fuvarozó-vállalkozó megszüntette tevékenységét. Emiatt az utóbbi időben sokkal óvatosabban fogadják az újabb megrendelőket, illetve ha egy fuvarozónak lejárt számlája van, amíg nem fizet, addig csak készpénz ellenében szolgálják ki. Lehet, hogy az lenne a megoldás, ha a tartozók neve megjelenne egy honlapon, de ez jelenleg személyiségi jogokra hivatkozva ellenkezésbe ütközik. A szakmai összejöveteleken egymás között szóba kerülnek a nevek, de nyilvános fórumon nem nyílik erre lehetőség.

Szakemberként Györkös Gábor megjegyezte, hogy a kamionoknál fellépő gumipróblémákért többnyire a megnövelt lóerő, illetve a túlhajsolt menetidő a felelős. A szoros időbeosztás miatt előfordul, hogy a sofőr nem veszi észre a lappangó defektet, egy szöveget, vagy nem vesz tudomást a hőségről, ami miatt a gumi menet közben veszít nyomásából. Ez ellen csak úgy tudnak a gépkocsive-

zetők védekezni, ha rendszeresen figyelemmel kísérik a gumik állapotát.

A szerviz fontosnak tartja, hogy folyamatosan számítsanak a szolgáltatásaira, ezért a hivatalos munkaidőn kívül is fogadják a bajbajutottakat. Érdekes módon ezzel a lehetőséggel nem a teherautósok, inkább a nyári betakarítási időszak alatt a mezőgazdasági gépek tulajdonosai éltek. Ha kell, helybe mennek, ott vagy lecserélik a gumit, vagy beviszik, megjavítják és visszaviszik.

Gumis szemszögből is észrevehetően zsugorodik a fuvarozói piac, a városban alig marad kisfuvarozó. Sokat felszámoltak, illetve maguk hagynak fel a tevékenységgel. Ez negatívan hat a gumis vállalkozásra, hiszen a növekvő igényekre számítva hajtották végre a beruházást, fejlesztést, és jelenleg nem tapasztalják az igények bővülését. A három évvel ezelőtti teljesítményszinten állnak. Ugyan az elmúlt időszak alatt növekedtek a gumiárak, de költségeik is nőttek, így nem tudták növelni eredményességüket. Célul tűzték ki maguk elé a kintlévőségeik csökkentését. Nem az a fontos számukra, hogy leszorított áron növeljék eladásait mennyiségét, sokkal inkább a tisztességes piaci részvételt, a szinten maradási tartják szem előtt.

### CONCORDIA-TRANS KFT.

#### Erősödő szerviztevékenység

A Concordia Trans Kft. tevékenységéről **Lencse Zsolt** ügyvezető beszélt. A cég 1995-ben alakult. Ásványi olaj szállítására specializálódott, nyerges vonatokkal végezték a munkát. Amikor 1997-ben Lencse Zsolt lett az ügyvezető, a tulajdonosok döntése alapján profilt váltottak: üzemanyagot, kenőanyagot forgalmaznak és fuvarozással, szállítmányozással is foglalkoznak. A belföldi és nemzetközi

fuvarozást egyaránt művelik, bár ez utóbbi egyre csökkenő arányt képvisel a működésükben. Az is előfordulhat, hogy a nemzetközi fuvarozásban fellépő problémák miatt felhagynak a tevékenységgel, és csak a saját áruk kiszállítása marad meg szolgáltatásként. A tavaly megnyílt telephelyükön újabb tevékenységekkel bővítették a profiljukat: márkafüggetlen gyors szervizt nyitottak, ahol garanciális időn belül bármilyen személy-, illetve kishasznójárművet fogadni tudnak; és a kétállásos gépi, illetve kézi autómosójukat modern eszközökkel szerelték fel. Ebből a széles körben végzett tevékenységből adódott a tavalyi 3,8 milliárd forintos éves bevétel. Tizenkét járműből áll a flottájuk. A saját célra történő szállításhoz a tartályos szerelvényeik közül a harmadikat, egy Schwarzmüller pótkocsival felszerelt 400 lóerős Volvo FM-et nemrégiben állították munkába. A nemzetközi fuvarozást, az üzemanyagár megugrása, illetve a forint erősödése hatására, már szinte veszteségesen végzik. Ezért úgy döntött, eladják az FH12 460-as Volvókat.

Az ügyvezető szerint a nemzetközi fuvarozásban komoly gondot jelentenek a gépkocsivezetők. Míg a tankereken hosszú évek óta ugyanazok a megbízható emberek dolgoznak, a nemzetközi kamionokon csak egy ilyen kolléga ül, a többiek folyamatosan cserélődnek. Úgy gondolja, hiába próbálnak meg mindent megadni, a gépkocsivezetők az ausztriai bérekkel hasonlítják össze a hazait, és itthon nem tudnak nyugati bért adni számukra. Egyébként sokan közülük azt gondolják, a nemzetközi gépkocsivezetés abból áll, hogy idegen országok útjain vezet valaki a járművet. Ez az ügyvezető szerint nem így van: idegen nyelven kellene beszélni, ismerni kellene a nemzetközi egyezményeket, szabályokat. Sajnos sokan nincsenek ezzel tisztában, és ahelyett, hogy képeznék magukat, továbbállnak. Az utolsó ilyen gépkocsivezető egy hónappal ezelőtt felvette a fizetését, és eltűnt, pedig

le kellett volna este rakni a kocsiját. Azóta sem számolt le. Emiatt van, hogy a megbízható, jó gépkocsivezetőkhöz foggalkörömmel ragaszkodnak a cégek, mint ahogyan ő is teszi. A jelen helyzethez alkalmazkodva, ahogy leépítik a nemzetközi fuvarozást, úgy erősítik a szerviztevékenységüket, mellyel a kisteherautókat célozzák meg 7,5 tonnáig. A már meglévő nagyon komoly műszerezettségüket fejlesztik, bár már most is a legkorszerűbb Bosch műszereket használják. Márkafüggetlen szervizként céljuk, hogy minden típushoz rendelkezzenek felszereléssel.

A kenőanyag-forgalmazásban nagykereskedő viszonteladóként Agip, MOL, CASTROL, Shell készítményeket forgalmaznak. A termékeket és a hozzájuk kapcsolódó kimérőegységeket kiszállítják a megrendelőnek, főleg fuvarozó- és mezőgazdasági vállalkozásokat szolgálnak ki. A környezetvédelmi előírások alapján ezektől a cégektől az összes veszélyes hulladékot is elszállítják. A telepükön üzemanyagkutak működtetnek. Kizárólag gázolajat forgalmaznak. Csak nagyfogyasztókat szolgálnak ki, és különféle kedvezményeket adnak partnereiknek.

A körbetartozás számukra is gondot okoz: jelenleg 500 millió forintos kintlévőségük van. Tudják, sokszor nem a velük szerződésben álló fuvarozó a hibás, azért nem fizet, mert ő sem kapja meg a megbízóitól időben a pénzt. Ezen változtatni kellene. Úgy gondolja, a vállalkozók bevonásával mielőbb meg kellene találni a megoldást.

### TALAJERŐGAZDÁLKODÁSI TERMELŐ ÉS SZOLGÁLTATÓ KFT.

#### Hulladékbegyűjtés és virágtőldtermelés

**Forsthoffer Ferenc**, a Talajerőgazdálkodási Termelő és Szolgáltató Kft. ügyvezető igazgatója elmondta, hogy 1951-ben alapították a céget, és 45 éves vállalati működés után 1996-ban gazdasági társasággá ala-



*Lencse Zsolt ügyvezető: Ahogy leépítjük a nemzetközi fuvarozást, úgy erősítjük a szerviztevékenységünket, mellyel a kisteherautókat célozzuk meg 7,5 tonnáig*



**Forsthoffer Ferenc ügyvezető:**  
A vállalkozásnál harmincegyen dolgoznak: huszonhárom munkatársunk foglalkozik a járművekkel, húszan gépkocsivezetők, hárman a kocsik karbantartását látják el

kult. A megyei önkormányzatok 2001-ben értékesítették üzletrészeiket, melyet a társaságból alakult munkavállalói konzorcium vásárolt meg, így azóta magántulajdonban van. A Talaj-erőgazdálkodási Kft. kezdetben téglagyárak egyesüléseként téglagyártással, majd tőzegkitermeléssel, virágföldgyártással foglalkozott. Később jelent meg a folyékony kommunális hulladékok gyűjtése, kezelése, és egy talajerősítő tápanyag gyártása. A nyolcvanas években felhagytak a téglagyártással. A lakossági kommunális hulladékok begyűjtését Zala és Veszprém megyék területén végezte a társaság. Egyre erőteljesebben érvényesültek a környezetvédelem szempontjai tevékenységükben. 2001-re kifejlesztették – az uniós és hazai előírásoknak megfelelően – az emberi fogyasztásra alkalmatlan húsipari, élelmiszeripari és éttermi hulladékok, valamint az olajosföld- és iszapkezelési technológiát. Jelentős tőzegterület áll a társaság rendelkezésére a 9-fajta virágföldkeverék gyártásához, a folyamatos termékfejlesztéshez, az egyre növekvő partneri igények kielégítésére.

A húsipari vállalkozásoknál és éttermeknél keletkező hulladékok begyűjtését speciális igények alapján megépített zárt konténerekkel oldják meg. A konténereket partnereik telephelyén működő üzemek technológiája szerint elhelyezik, majd elszállítják. Tevékenységük másik fontos eleme a gépipari technológiákból, gépjárműjavító műhelyeknél, autómosóknál keletkező olaj- és vízszeparátorokból származó olajjal szennyezett víz és olajjal szennyezett talaj elszállítása és kezelése. Harminckét erőgépet és szállítógépet működtetnek, közülük tizenhat hulladékszállításra alkalmas. A konténeres járműve-

ik között az 5–24 tonnás pótkocsis szerelvényig több változat megtalálható, 50 különféle konténerrel rendelkeznek. Tartályos járművek közül öt 5 m<sup>3</sup>-es, egy 10 m<sup>3</sup>-es kapacitású. A lakossági folyékony hulladék gyűjtése és szállítása iránti igény a csatornázottság növekedésével egyenes arányban csökken. A társaság egy speciális mag nyomású mosó járművel duguláselhárítási szolgáltatást is végez szennyvíz-, olajos és zsírfogó rendszereknél. Erőgépeket használnak a tőzegkitermeléshez, illetve a virágföldgyártási technológia folyamata során.

A vállalkozásnál harmincegyen dolgoznak. Tíz gépkocsivezetőt, három gépjárműszerelőt, karbantartót foglalkoztatnak. A „terheltebb” nyári és őszi időszakban szezonálisan is foglalkoztatnak gépkocsivezetőket. A kisebb virágföld-megrendelések kiszállítását saját szállító járműveivel oldja meg a kft., a nagyobb tételeket külső fuvarozópartnereik szállítják.

Az ügyvezető a megbízók és a fuvarozók gondjait egyaránt látja, hiszen saját maguk is fuvaroznak, és adnak is megbízásokat másoknak. Az utóbbi másfél-két évet igen nehéznek ítéli meg. De a takarékos, racionális gazdálkodási kiszámíthatóság azonban újabb üzleti kapcsolatokat eredményezett, a régiiek pedig megerősödtek. A fejlesztés irányai a termékgyártásra és termékfejlesztésre, valamint a nehéz fizikai munka gépi kiváltására, a termelési hatékonyság növelésére összpontosulnak. A szolgáltatások területén a környezetközpontról infrastrukturális szolgáltatások fejlesztése a fő célkitűzés.

A hulladékgazdálkodás, a hulladékok magas szintű feldolgozása, a zöldenergia-üzem megépítése a cél, ami a térség vállalkozásai, vállalkozói számára egyaránt kedvezőbb termelési felté-

teleket, versenyegyenlőséget biztosíthat. Hűtőház, fűrészsűrítők, üvegházhas kertészetek új vállalkozói előtt nyílnak lehetőségek, és szállítási feladatokat adhat a szállítmányozó cégek számára.

## MARTON-TRANS

### Családi vállalkozás MAN-ekkel és Mercedesekkel

A Marton Transnál négy Martont találunk a vállalkozásban: **Marton László, Marton Lászlóné, Marton Ádám** az irodában dolgoznak, és **ifj. Marton László**, aki mindig a legújabb kamion volánja mögött ül. A család tagjai megosztják egymás között a reggel nyolctól este hatig tartó munkát. Természetesen hétvégeken is be kell menniük, ha úgy érkezik meg a gépkocsivezetők.

A családi vállalkozás szakmai ismereteit Marton László a Volánnál szerezte meg, mint nemzetközi gépkocsivezető. 1990-ben alapították meg az egyéni vállalkozást kényszer-vállalkozásként, mivel a házaspár mindkét tagjának megszűnt a munkahelye. A családi megtakarításból vásároltak egy Aviát, és azzal vállaltak fuvarot. Sok megbízást hozott számukra, hogy az osztrák engedélyek szűkössége miatt előnyt élveztek a kisteherautók. Megtalálták azt a részt az engedélykötelezettségen, amelyen keresztül több megbízáshoz jutottak: 3,5 tonna teherbírási alatti kisteherjárművekre 120 m<sup>3</sup>-es rakodóteret alakítottak ki, és egy cég számára szigetelőanyagot szállítottak, megvolt az oda-vissza fuvarjuk. Négyévente félre tudtak tenni annyit, hogy új autót vegyenek. Az uniós csatlakozásig rendben ment az üzlet, a gondok akkor kezdődtek, amikor egyik megbízójuk nem fizette ki a számlát, azóta már nem egyedi az eset. Nemcsak hazai, hanem német

és osztrák cégek is tartoznak nekik. Úgy látják, lassan ugyanannyi energiát kell befektetni abba, hogy a pénzüket megkapják, mit a fuvarszerzésbe. Jelenleg hét teherautójuk van. Az uniós csatlakozás után nagyobb járműveket is vettek, a régebbiek közül néhányat eladtak. MAN-jeik és Mercedesek vannak, mindegyik márkával elégedettek. Az MAN-t régóta kedvelték, a Mercedes akkor nyerte el a szimpátiájukat, amikor az első autóval a megvétele után Párizsnál balesetet szenvedtek, és olyan segítséget kaptak, mint-ha törzsvásárlók lettek volna. Nyolc gépkocsivezető van a hét autóra, és ha kell, az idősebb Marton is beszáll. Fő útirányuk Olaszország, Milánó. Munkáik nagyobb részét az autókalkatrések és a csomagolóanyagok szállítása adja. Vannak állandó partnereik, és akadnak, akik korábban azok voltak, és váltottak, majd újra visszatértek. Nem a járművek számát szeretnék fejleszteni, inkább a telephelyre terveznek egy műhelyt. A járművek karbantartását itt szeretnék megoldani, mivel például egy olajcserével nem kell alkalmazkodniuk a szerviz nyitvatartási idejéhez.

Meruk Rózsa

Polgármesteri Hivatal Pápa  
8500 Pápa, Fő u. 12.  
Tel.: (89) 515-000

Pneucent – Pápa Kft.  
8500 Pápa, Celli utca 67.  
Tel.: (89) 324-436

Concordia-Trans Kereskedelmi  
Szállítási és Szolgáltató Kft.  
8500 Pápa, Celli út 65.  
Tel.: (89) 324-505

Talajerőgazdálkodási Termelő  
és Szolgáltató Kft.  
8500 Pápa, László M. u. 1.  
Tel.: (89) 324-544

Marton-Trans  
8500 Pápa, Komáromi út 12.  
Tel.: (89) 511-131



**Marton László vállalkozásvezető:**  
Az uniós csatlakozás után nagyobb járműveket is vettünk, a régebbiek közül néhányat eladtunk. MAN-jeink és Mercedesek vannak, mindkét márkával elégedettek vagyunk