

HELYZETKÉP EGY ALFÖLDI KISVÁROSRÓL

Abonyi találkozások

TEVÉKENY ÖNKORMÁNYZAT,
NEHÉZ HELYZETŰ VÁLLALKOZÁSOK

Abony Pest megye délkeleti részén, a Duna–Tisza közén helyezkedik el. Lakóinak száma 15 800. A fővárostól 85, Cegléd-től 16 kilométerre fekszik. Közúton a 4-es főúton, vonaton a Budapest–Szolnok vonalon közelíthető meg.

Romhányiné dr. Balogh Edit
polgármester:
A forgalomszabályozás
és a parkolási gondok
megoldása az egyik
legfontosabb előttük álló feladat



ABONYI POLGÁRMESTERI HIVATAL

Úthálózati és parkolási gondok
Abony polgármestere, **Romhányiné dr. Balogh Edit** elmondta, a város a 4-es számú főútvonal mellett helyezkedik el. Az elkerülő út öt éve épült, azóta sokkal élhetőbb a város. A régi 4-es, mai 40-es útvonal kettészeli a települést. Korábban az északi oldalról közel negyedórás várakozás után lehetett csak átjutni a déli oldalra. Naponta több ezer kamion rongálta a település útjait, szennyezte levegőjét, zsúfoltá téve a főútvonalat.

Ma az okozza a város közlekedésének problémáját, hogy a környező településekkel (Tápiószele, Újszász, Nagykőrös) összekötő fő útvonalak sugárirányban a város központja felé vezetnek, a Ceglédet Szolnokkal összekötő 40-es útra. Ezek az utak a 40-es

út kivételével keskenyek, kátyúsak, balesetveszélyesek. A kormány döntése alapján kiemelt projektként újítják fel a Tápiószele–Újszilvás–Abony közötti utat, valamint a Kocsér–Kőröstetetlen–Abony közötti útvonalat. 2006-ban a 40-es főút belterületi szakasza teljes egészében megújult, vastag aszfaltréteget kapott, két oldalán kerékpársávot festettek fel és akadálymentesen megközelíthető buszmegállókat alakítottak ki.

A 90 kilométer hosszúságú belterületi úthálózat fele földút, illetve rossz minőségű, feltöredezett szilárd burkolatú. Ezek aszfaltozását az önkormányzat önerőből a közeljövőben nem tudja megvalósítani. Folyamatosan figyelik a hazai és európai uniós pályázati lehetőségeket, de a központi régióban sokkal kevesebb a lehetőség, mint a másik 6 régióban.

A központon kívül, de még a városkörnyék belül nagy szükség lenne a környező településekre, hogy a nehézgépjárművek, kamionok, traktorok ne terheljék az egyébként is gyenge minőségű kis utakat. A csomópontokat összekötő út első szakaszának megépítését is pályázat segítségével szeretnék megoldani.

Gondot jelent, hogy a motorizációval nem tartott lépést a parkoló kialakítása. Épített parkolók csak az üzletházak, bevásárlóközpontok mellett vannak. A belvárosi szűk kis utcákban parkolók kialakítása csak akkor lehetséges, ha a forgalmat egyirányúsítják. A forgalomszabályozás és a parkolási gondok megoldása az egyik legfontosabb előttük álló feladat.

Az Abonyban élő munkavállalók közül sokan ingáznak a környező településekre: Szolnokra, Ceglédre és a fővárosba. Elsősorban buszokkal, szervezett munkásjáratokkal, de sokan vonattal közlekednek. A vasúti közlekedés elősegítésére a vasútállomás melletti területre parkolót és kerékpártárolót terveznek. Konzorciumi keretben a MÁV-val pályázati pénzt nyertek ennek megvalósítására.

A polgármester asszony elmondta, több fuvarozó, szállítmányozó cég is működik a városban. Legnagyobb problémájuk, hogy nem rendelkeznek megfelelő és könnyen megközelíthető telephellyel. A város szélén, fő közlekedési csomópontok közelében kellenes számúakra őrzött telephelyet kialakítani, mivel azonban a területek magánkézben vannak, a jó termőföldet a tulajdonosok borsos árért adják. Emiatt a bizonytalan gazdasági helyzetben sem a vállalkozók, sem az önkormányzat nem vállalják az ipari terület kialakítását.

A helyi kamionosok mellett sok „átutazó” is betéved az elke-

▶

A település első írásos oklevélszerű története 1450–1472 között a Wesseni család nevéhez kapcsolódik. Az 1450. december 2-án kelt oklevél szerint a mai abonyi határ területén fekvő akkori falvak: „Aban, Mikelaka, Vadaegyháza pusztult helyek”. Aban azonban néhány év múlva feltámadt; Egy 1466-ból való levél a helységet Aban néven említi, melyet a besenyő Aba származékként tartja számon a nyelvudomány. Évszázadok során Aban, Abon, Nagyabony, Szolnok-Abony, Nagy-Aban volt használatban.

Abony történetének 1522-vel zárul le az a szakasza, ami előbb Kinizsi Pálhoz, később a Magyar családhoz kötötte. A török hódoltság alatt elnéptelenedett a környék, majd lassan újra benépesül, több birtokos nemes család telepszik meg. Míg 1727-ben csak egy földesura van, 1754-ben öt földesúr és egy nemes lakik a fontos és forgalmas útvonalon elhelyezkedő községben, melyet Mária Terézia mezővárossá emelt.

1847 legnevezetesebb eseménye volt a vasúti ünnepélyes megnyitása. Az 1848. március 15-i vívmányok hírére a vasúti közlekedésnek köszönhetően még aznap déli órára meghozták. Abonyból az 1848/49-i honvédelmi harcban 5-600-an vettek részt. Az 1850-es években

1033 ház jegyeztetett. Ekkor épülnek a dűlőutak mentén, a jószágnyári szállásai mellett a tanyák, melyek állandó lakásul is használhatók. 1930-ban Abony lakossága 15 781 fő. A község, amely 1950-ig az abonyi járás településeinek központja volt, előbb nagyközségi státust, majd 1993-tól városi rangot kapott.



► rülő út átadása óta a kamionok számára tiltottá vált zónába, mert az elkerülő 4-esen, a Szolnok felől érkezőket a vasúti felüljáró után kissé megtevesztő tábla fogadja. Azt a látzatot kelti, hogy le kell térni a 4-es főútvonalról, mert csak így kerülhető el a város. A letérés után azonban már nincs lehetőség visszatérni a 4-esre. Az eltévedt kamionos óhatatlanul bent találja magát a városban, és csak a kamionforgalomra alkalmatlan Abonyi Lajos út–Magyar Benigna–Újszászi út érintésével tud visszatérni az elkerülő főútra. Eközben a gépkocsivezető és az utcabéli lakosság is bosszankodik.

A másik probléma, hogy a helyben működő ipari tevékenységet végző vállalkozások beszállítói is csak kerülő úton, többletüzemanyagfogyasztással tudják a megrendelést elérni. A polgármesteri hivatal egyedi útvonalengedélyt csak nagyon indokolt esetben ad ki, mert különben a város nem mentesül a kamionforgalomtól, és az utak állapota tovább romlik.

ABO-TRANS KFT.

Egy kisvállalkozás hétköznapjai

Az Abo-Trans Fuvarozó, Szállítmányozási és Szolgáltató Kft. ügyvezetője, **Zsoldos Ferenc** elmondta, 2006 szeptemberében alakult a társaság Abonyi székhellyel. A telephelyük Szolnokon, a Jász kun Volán Zrt. területén van. Erre azért volt szükségük, mert mióta Abonynál megépült a 4-es főút elkerülő szakasza, azon belülre nem hajthatnak a nagyobb járművek.

Zsoldos Ferenc természetesen nem 2006-ban került a szakmába. A főiskola elvégzése után 1988-ban kezdett a Volánnál. Amikor a rendszerváltás után elkerült a Volántól az áruszállítás, egy másik céghez ment dolgozni. Úgy érezte, hogy alkalmazottként kissé kiszolgáltatott volt, ezért önállóságra vágyott. Véleménye szerint hiába lett önálló, most is kiszolgáltatott, hiszen a szabályok szinte lekötik a vállalkozókat: az államtól nem kapják meg a biztonságot jelentő támogatást, a bankoktól ne-

hezen jutnak hitelekhez. Egyelőre nem látja a jövőt, a hozzá hasonló kisebb cégek szinte egyik napról a másikra élnek.

Egy kamionnal indultak, amihez egy kis belföldes dobozos autó társult, amely besegít a kamionnak a részrakományokat felhajtani, illetve a több lerakóhelyre segít széthordani az árut. A belföldes autót maga az ügyvezető vezeti, a kamionra van egy alkalmazottja. A járműszerelvény gépes részét használtan, a pótkocsit újonnan szerezte be. Mindkettőt lízingeli, ez most pluszterheket is jelent.

Elsősorban Dél-Európa: Görögország, Spanyolország irányában jár az autó. Nincs állandó megbízója, nem szerződött le sehova, mivel szerinte bizonyos fokig kiszolgáltatottá teszi a fuvarozót. A régiókat megtartva folyamatosan törekszik új partnerek megszerzésére. A visszafuvarokat jelenleg nehéz megoldani, de egyelőre sikerült. Olyan árutak hoznak be általában, melyek gyorsan fogynak, mint például a narancs, görögdinnye. Amikor ezeknek a szezonja van, könnyebb visszafuvarhoz jutni. Nemcsak Magyarországra, hanem Romániába is szállítanak árut.

A kétsávos 4-es út sok közlekedési gondot jelent a fuvarozóknak, alig várják, hogy megépüljön a régóta ígért M4-es. A fővárost, ha teheti, elkerüli, véleménye szerint a kamionosoknak „bojkottálniuk” kellene a fővárost, akkor meglátnák, mit jelent, ha sok kisebb jármű viszi szét a városszéli logisztikai központokból az árut.

A decemberi hónap, másokhoz hasonlóan, számukra is igen kemény volt. A nagy járművek a sok ünnepnap miatt alig közlekedhettek az utakon, kivéve a frissárus kamionokat. A hónap felében állni kellett a járművel, közben bevétel nélkül is fizetni kellett a lízinget. Ezt az időt használták ki a műszaki vizsgára.

A jövőt nem látja túlságosan rózsásnak. Harmadik országos fuvarra még nem gondolt, de ha a helyzet úgy hozza, ő is rákényszerül. A gépkocsivezetőjében száz százaléki megbízik. Megbeszéltek a problémát, és ab-

ban maradtak, hogy bár a gépkocsivezető nem szívesen megy harmadik országos keleti fuvarokba, de ha kell, vállalja. Az ügyvezető azt gondolja, hogy amíg tudnak, alkalmazkodnak, amikor meg már nem megy, felhagy a fuvarozással. Persze legszívesebben fejlesztené, le kellene cserélni az Euro 3-as járművét Euro 5-ösre, de ilyen körülmények között nem mer beleválni.

GAJDOS TRANSPORT BT.

A több lábón állás megoldást jelenthet

A Gajdos Transport Bt. vezetője **Gajdos András**, nem tartja magát szokványos fuvarozónak. Amikor 1988-ban egyéni vállalkozóként belevágott a szakmába, a legnagyobb motivációja a járművek adta szabadság érzése volt. Alig várta, hogy kikerüljön

Gajdos András bt.-vezető:
Úgy láttam, csökkenteni kell a fuvarokat, és csak azt szabad elvállalni, aminél visszarút is tudnak biztosítani, és időben fizetnek

aminél visszarút is tudnak biztosítani, és időben fizetnek. Még ma is van kintlévősége ebből az időből. Hogy talpra álljon, újra üzletet nyitott, és a fuvarozással együtt csinálta. Tavaly ősz óta ismét a fuvarozás kelült előtérbe. Két VW LT kisteherautóval dolgozik, és mellette egy táplálékkiégésztőt forgalmazó cégben is tevékenykedik.

Jelenleg van egy korrektül fizető állandó megbízója, hetente három-négy napon szállítja az árut. Egyelőre nem tudja, hogyan alakul a vállalkozás sorsa, mivel a megrendeléseket adó szolnoki cég azt tervezi, hogy Budapestre települ át. A környékről tizennégy fuvarozóvalalkozó dolgozik a megrendelő-



az iskolapadból, és máris egy Barkas kormánykerekénél találta magát. Bútorszállítással foglalkozott, a korábbi sportolói múltja tette fizikailag alkalmassá a feladatra.

1990-ben megnősült, közösen kisebb üzleteket: hamburgereket, palackozott italok boltját nyitottak, és csak saját szükségletre szállított. 1997-ben felesége nevében fuvarozóvállalkozást alapítottak, ekkor belevágott a nemzetközi áruszállításba. A megbízásokat speditőrökön keresztül szerezte, és amikor már ismertebbé vált a szakmában, többen személyesen is megkeresték. A nemzetközi fuvarozásnál a gondja abból adódott, hogy 90-120 nappal később kapta meg a fuvardíjat. Ehhez még az is hozzáadódott, hogy házassága megromlott, elvált.

A vállalkozás 2000-ben került az ügyvezető nevére, akkorra anyagilag a nullán volt. Úgy látta, hogy csökkentenie kell a fuvarokat, csak azt szabad elvállalnia,

nek. Az ügyvezető úgy gondolja, hogy az abonyi, törteli, tápiószelei, kengyeli, szolnoki fuvarozók összeállnak, és közösen néznek új munkák után. Egyikük fuvarszervezőként szerzi a megbízásokat. Eddig is úgy volt, hogy ha valamelyikük éppen nem ért rá, vagy kisebb, illetve nagyobb járműre volt a megrendelőnek szüksége, átadták a fuvarát. Akkor sem haragos, ha valaki épp elviszi előle a munkát, az a véleménye, amelyik fuvar hozzá „akar” kerülni, azt úgyis meg fogja kapni. Rájött arra, nem szabad görcsölni. Ha lazábban, kiegyensúlyozottabban veszi a dolgokat, könnyebben jut előre.

Meruk R.

Abony, Polgármesteri Hivatal
2740 Abony, Kossuth L. tér 1.
Tel.: 53/360-135

Abo-Trans Kft.
2740 Abony, Kosztolányi D. u. 16/A
Tel.: 53/362-257

Gajdos Transport Bt.
2740 Abony, Tószeg u. 6.
Tel.: 70/336-9483