

ELŐTERJESZTÉS

Komló Város Önkormányzat Képviselő-testületének

2014. december 4-én

tartandó ülésére

Az előterjesztés tárgya: A Munka és magánélet összehangolását segítő helyi, innovatív kezdeményezések Komlón TÁMOP- 2.4.5-12/3-2012-0007 projekthez kapcsolódó együttműködések kialakítása

Iktatószám: 202/2014.

Melléklet: 2db

A napirend előterjesztője: Polics József polgármester

Az előterjesztést készítette: Laho Andrea irodavezető

Az előterjesztést véleményező bizottságok a hatáskör megjelölésével:

Bizottság	Hatáskör
Oktatási, kulturális, ifjúsági és sportbizottság	SZMSZ I. sz. melléklet III/C 9. pont
Jogi, ügyrendi és közbeszerzési bizottság	SZMSZ I. sz. melléklet V/C 9. pont

Meghívott:

dr. Reményi Péter - Geo Research nKft. ügyvezető igazgatója – 7635 Pécs Csóka dűlő 19 - remko@gamma.ttk.pte.hu

Ábel János - Komlói Német Nemzetiségi Önkormányzat elnöke

Nyers György - Nagycsaládosok Komlói Egyesülete elnöke - 7300 Komló, Nagyszántó u. 3. - nyegy@gmail.com

Deák Imre - Komlói Polgárőr Egyesület elnöke - 7300 Komló, Kossuth L. u. 115

Szekeres Ernő – Új Nap Klub elnöke - 7300 Komló, Városház tér 1. - ujnapiklub@levele.hu

Orsós Ferenc – Belső Tűz Egyesület - 7300 Komló, Kossuth L. u. 4. - belsotuz@vipmail.hu

Őri Zsuzsanna – Hétdomb Természetbarát Egyesület elnöke - 7300 Komló, 48-as tér 1. - talpnyomtalantul@freemail.hu

A határozatot kapják:

u.a

Tisztelt Képviselő-testület!

Komló Város Önkormányzat Képviselő-testülete 93/2012 (VI. 21.) számú határozatával döntött arról, hogy pályázatot nyújt be a TÁMOP-2.4.5-12/3 kódszámú „A rugalmasságot növelő helyi innovatív kezdeményezések támogatása” megnevezésű konstrukcióra. A TÁMOP-2.4.5-12/3-2012-0007 azonosító számú projektet az Irányító Hatóság 38.482.330 forint támogatásban részesítette. A projekt 2013. július 1. és 2014. december 28. között kerül megvalósításra.

A projekt célja: a város hivatalaiban és a városi szolgáltatóknál (önkéntes alapon) családbarát környezet kialakítása, és e szolgáltatásokhoz a célcsoport tagjainak akadály nélküli és térítésmentes hozzáférése.

Konkrét céljai:

- ❖ A város szolgáltatóinak és hivatalainak felhasználó- és bababaráttá tételével megkönnyíteni a város gyermekes/családos polgárainak ügyintézését.
- ❖ A városi közlekedésszervezés áttekintésével javaslatok megfogalmazása a felhasználó-barát ügyintézés és közélet külső feltételeinek megteremtéséhez.
- ❖ Az önkormányzat és a helyi nonprofit szervezetek, valamint kereskedelmi szolgáltatók közötti együttműködések kialakításával előmozdítani a munka és a magánélet zökkenőmentesebb összehangolását, ezáltal családbarát munkahelyek kialakításának javaslati csomagját.
- ❖ A programmal kapcsolatos civil-önkormányzati-üzleti fórum megteremtése, mely az érintett csoportok között hatékony párbeszédet biztosítana, megelőzné a konfliktusokat, és újabb projekteket generálhat a jövőben.

A projekt szakmai megvalósítását a közbeszerzési eljárásban nyertes Geo RESEARCH nKft. végezi. A projekt keretében 2014. márciusában kérdőíves felmérést végeztek a helyi civil szervezetekről, a hivatalok, szolgáltatók nyitvatartási és ügyintézési idejéről, a tömegközlekedésről, valamint a települési környezet fejlesztéséről.

A kérdőívek kiértékelésének eredményeképpen elkészült az előterjesztés 2. számú melléklet alkotó helyzetfeltárás és igényfelmérés, amelyhez illeszkedően készülnek javaslatok az egyes területek fejlesztéséhez kapcsolódóan.

A projektben nagy hangsúlyt fektettünk a civil szervezetekkel való együttműködésre, workshopok és szakmai fórumok kerültek lebonyolításra a projekt témaköréhez kapcsolódóan.

A projekt keretében a baba- mama-barát intézkedésekhez kapcsolódóan az alábbi fejlesztésekre kerül sor:

1. Közös Önkormányzati Hivatal földszintjén található meglévő, de kihasználatlan baba-mama szoba modernizálása.
2. Közös Önkormányzati Hivatal alagsorában található mosdóban egy fali babapelenkázó felszerelése.
3. Közösségek Háza mozgássérült mosdójában egy korszerű, az EU-s szabványoknak megfelelő pelenkázó felszerelése.

4. Szilvási Bölcsőde nyugati és keleti bejáratánál új felhajtók, burkolatok kialakítása, mely megkönnyíti az intézmény babakocsival történő megközelítését.

A projekt keretében továbbá a komlo.hu oldalon egy aloldal kerül kialakításra, ahol a projekt eredményeinek bemutatása mellett az projektben együttműködő szervezetek bemutatkozására nyílik lehetőség.

A projekt keretében kötelező előírás volt az önkormányzat számára 1 nemzetiségi önkormányzattal, valamint 5 civil szervezettel együttműködési megállapodás megkötése. A projekt során a szakmai megvalósító cég felé az alábbi szervezetek jelezték szándéknyilatkozat formájában, hogy együtt kívánnak működni az önkormányzattal:

- 1.) Komlói Német Nemzetiségi Önkormányzat;
- 2.) Nagycsaládosok Komlói Egyesülete;
- 3.) Belső Tűz egyesület;
- 4.) Komlói Polgárőr Egyesület;
- 5.) Új nap Klub;
- 6.) Hétdomb Természetbarát Egyesület

Az előterjesztés 1. számú melléklete tartalmazza az együttműködési megállapodást.

Kérem a Tisztelt Képviselő-testületet, hogy a határozati javaslatot az oktatási, kulturális, ifjúsági és sport-, valamint a jogi, ügyrendi és közbeszerzési bizottság véleményének figyelembe vételével támogatni szíveskedjék.

Határozati javaslat:

A Képviselő-testület – a polgármester előterjesztésében – az oktatási, kulturális, ifjúsági és sport-, valamint a jogi, ügyrendi és közbeszerzési bizottság véleményének figyelembe vételével megtárgyalta a „Munka és magánélet összehangolását segítő helyi, innovatív kezdeményezések Komlón” TÁMOP-2.4.5-12/3-2012-0007 projekthez kapcsolódó együttműködések kialakítása tárgyú előterjesztést, és az alábbi határozatot hozza:

A Képviselő-testület jóváhagyja az előterjesztés 1. számú melléklete szerinti együttműködési megállapodást és felhatalmazza a polgármestert, hogy az alábbi szervezetekkel az együttműködési megállapodást aláírja:

- 1.) Komlói Német Nemzetiségi Önkormányzat;
- 2.) Nagycsaládosok Komlói Egyesülete;
- 3.) Belső Tűz egyesület;
- 4.) Komlói Polgárőr Egyesület;
- 5.) Új nap Klub;
- 6.) Hétdomb Természetbarát Egyesület

Határidő: értelem szerint

Felelős: Polics József polgármester

Komló, 2014. november 27.

Polics József
polgármester

Együttműködési megállapodás

Amely létrejött egyrészről:

név: Komló Város Önkormányzat
székhely:
adószám:
képviselő:
(továbbiakban **önkormányzat**),

másrészről:

név:
székhely:
adószám:
képviselő:
(továbbiakban: **együttműködő partner**) (továbbiakban együtt: **felek**) között a mai napon és az alábbiak szerint:

1. Jelen együttműködési megállapodás aláírásával a **felek** megállapodnak abban, hogy a „Munka és magánélet összehangolását segítő helyi innovatív kezdeményezések Komlón” című TÁMOP – 2.4.5-12/3-2012-0007 pályázat kapcsán helyi szövetséget alakítanak, melynek keretében az önkormányzat és a civil szervezetek segítik egymás munkáját: elsősorban tájékoztatás, szakértői tevékenység, információcsere, pályázati partneri együttműködés kapcsán.
2. Az **együttműködő partner** a „Munka és magánélet összehangolását segítő helyi innovatív kezdeményezések Komlón” című TÁMOP – 2.4.5-12/3-2012-0007 pályázat során a 2014-es évben egyeztetési és vélemény-nyilvánítási lehetőségeivel élve részt vett a pályázat egyes fázisainak kidolgozásában, véleményezésében személyes találkozók, megbeszélések és nyílt fórumok keretein belül. Az **együttműködő partner** továbbiakban is vállalja az ilyen jellegű egyeztetési és véleménynyilvánítási szerepét az önkormányzattal közös célként fejlesztendő, egyeztetendő feladatokat érintően.
3. A **felek** kijelentik, hogy a program megvalósítása során rendszeresen (meghatározott időközönként) információt cserélnek egymással a civil szervezetek működésének tapasztalatairól, a partnerség és információcsere minőségéről, továbbá kijelentik, hogy a projektben a legjobb tudásuknak megfelelően közreműködnek.
4. A **felek** a megvalósítandó cél érdekében a következő feladatokat vállalják:
 - a. Az **önkormányzat** vállalja, hogy az **együttműködő partner** véleményét a Komlón, a jövőben megvalósításra kerülő fejlesztésekről kikéri, szakértelmüket felhasználja és munkájukat segíti; számukra megfelelő tájékoztatást nyújt, amely a kölcsönösségen alapszik;
 - b. **Együttműködő partner** vállalja, hogy az önkormányzat munkáját szakértelmével és humánerő-kapacitásával segíti, programok szervezésében, projektek kivitelezésében, valamint részt vállal a lakossági tájékoztatásból, céljainak megfelelően kétoldali kommunikációt biztosít a lakosság és az önkormányzat között.

5. Ezen együttműködési megállapodás kifejezi a **felek** azon szándékát is, hogy a projekt lezárását követően a jövőben is együttműködnek és az addig elért eredmények további folyamatos fenntartását saját eszközeikkel is biztosítják.

A felek a fenti megállapodást, mint akaratukkal mindenben megegyezőt elolvasás után aláírták.

Kelt: Komló, 2014.

.....
együttműködő partner képviselője

.....
Önkormányzat képviselője

Záradék: Komló Város Önkormányzat Képviselő-testülete a jelen megállapodást a/.....(..) sz. határozatával jóváhagyta.

polgármester

P.H. _____
jegyző



**„Munka és magánélet összehangolását
segítő helyi innovatív kezdeményezések
Komlón” című
TÁMOP – 2.4.5-12/3-2012-0007
pályázat**

Helyzetfeltárás és igényfelmérés

Georesearch Nonprofit Kft

I. Helyi szövetségek kialakítása

Az önkormányzat intézményesített párbeszéd keretében helyi szövetséget alakít ki a városban található kereskedelmi és non-profit szolgáltatókkal, az élhetőséget javító közös törekvések, a munka és a magánélet jobb összehangolása érdekében. Ennek érdekében közösen alakítanak ki egy olyan normarendszert, amelyet egy közösen elfogadott dokumentumban (kézikönyv) foglalnak, amely alapján együttműködési megállapodásokat köthetnek.

A tevékenységcsoport keretében a helyi szövetség tagjai közötti egymásra találás érdekében rendezvényeket, találkozókat, megbeszéléseket szervezünk. Felkutatjuk az országban fellelhető „jó gyakorlatokat” és bemutatjuk ezeket, hogy inspiráljuk az együttműködési megállapodásokat.

A program keretében számos ilyen együttműködés kerülhet megfogalmazásra. Ezekben a városlakók/ügyfelek számára rugalmasabbá tett szolgáltatásokat, illetve fejlesztéseket rögzítik. Ilyenek lehetnek a nyitva tartás rugalmasabbá tétele, gyermekszolgáltatások fejlesztése, kerékpáros, illetve idősbárát intézkedések, babakocsisok/kisgyermekesek igényeinek figyelembe vétele.

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.



SZÉCHENYI 2020

Európai Unió
Európai Szociális
Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

Civil szervezetek Komlón

A komlói civil szervezetek képviselőivel készült interjúk, beszélgetések alkalmával a következő kérdésekre kerestük a választ, javaslatokkal, konkrét példákkal, tervekkel érzékeltetve a megoldási lehetőségeket.

1. Ön szerint a civil szervezetek megfelelően vesznek részt a város életében, a problémák megoldásában? Ha igen..., ha nem... ha nem tudja... (kontroll kérdés a közvélemény-kutatásra reflektálva)
2. Mivel lehetne növelni a civil szervezetek aktivitását, szaktudását, ismertségét Komlón?
3. Milyen közfeladatot tudna jobban, hatékonyabban ellátni egy civil szervezet? Melyek lennének ezek a területek?
4. Ön szerint mivel lehetne az ismert problémák mellett élhetőbb, felhasználóbarátabb Komló? Ha változtathatna valamin, mi lenne az?
5. Ön szerint milyen az együttműködés az önkormányzat és a civil szervezetek között?
6. Mivel lehetne ezt az együttműködést hatékonyabbá, szorosabbá tenni?

Továbbá annak a lehetőségeit tártuk fel, miként lehet a helyi civil életet eredményesebbé, jobba tenni helyi szövetségek kialakításával, a helyi szereplők munkájának megismerésével, segítségével.

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

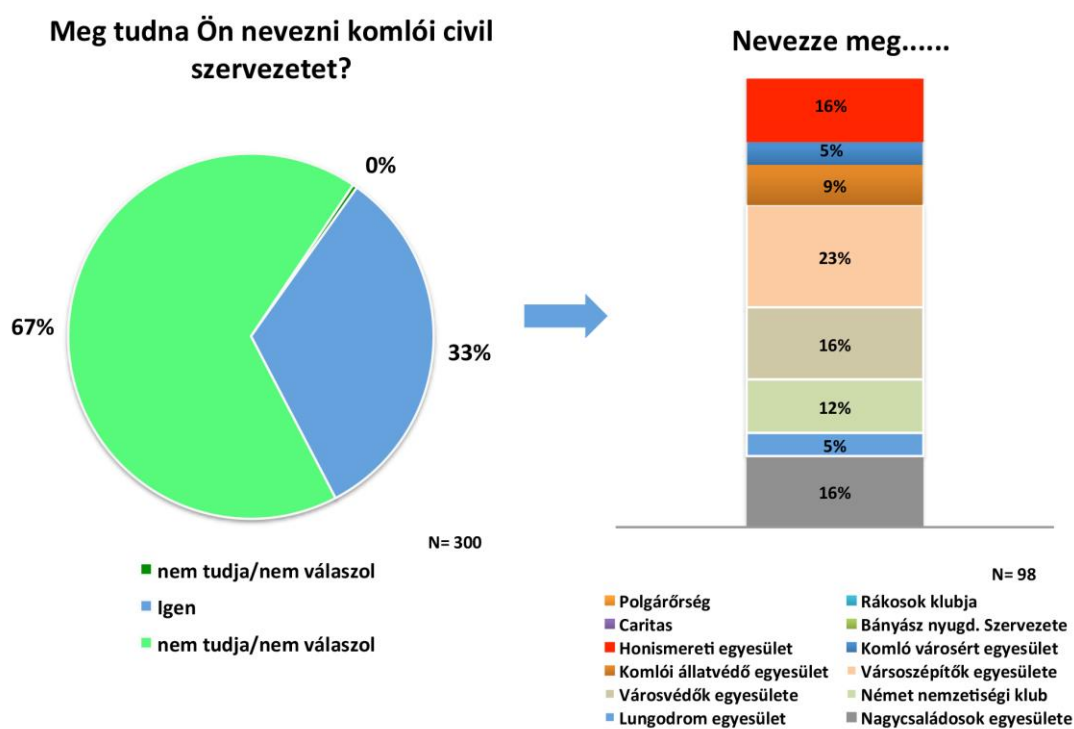


SZÉCHENYI 2020

Európai Unió
Európai Szociális
Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE



PÓLUSOK

1. ábra

A készített közvélemény-kutatásból látszik, hogy a komlói lakosok egyharmada tud megnevezni legalább egy civil szervezetet. Ez reflektál arra a felmérésre, mely azt mutatja, hogy a helyi lakosság egyharmada került kapcsolatba valamilyen módon civil szervezettel. Ez az arány hasonló az országos átlaghoz viszonyítva, azonban azt mutatja, hogy lehet javítani a civilek kommunikációján annak érdekében, hogy minél többen megismerjék a munkájukat.

Komlón az hetvenes-nyolcvanas években virágzó, szervezett civil élet volt jellemző. A különböző sportesemények, kirándulások, bányásztalálkozók a helyi és környékbeli lakosság ezreit vonzották. A rendszerváltás a Dél-Dunántúl más településeihez hasonlóan nehéz helyzetet eredményezett, amely azonban Komlón

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

SZÉCHENYI 2020



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Szociális
Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

némi fáziskéséssel, a kilencvenes évek végére gyűrűzött be és a bánya végleges bezárásával, a bányászati tevékenység teljes megszűnésével a kétezres évek elejére komoly krízist eredményezett. A válságos időszak elsősorban munkahelyek megszűnésével, nagy munkanélküliség kialakulásával és elvándorlással járt. Az egykor közel 32 ezres város lakossága ma éppen eléri a 26 ezret, az üresen álló ingatlanok száma több százra (körülbelül 800-ra) tehető. A kiéleződő társadalmi feszültségeket, valamint a szegénység megjelenését kellett és kell hatékonyan kezelnie a városvezetésnek. A 2010 után beindult közmunkaprogram olyan lehetőséget nyújtott az érintett lakosság számára, amely visszaadta a munkához jutó emberek számára az önbecsülésüket és a reményt az újrakezdésre, családalapításra, családjuk eltartására. A gazdasági és társadalmi konszolidáció, a politikai lépések hatásai jól érzékelhetők Komlón, melyet az is alátámaszt, hogy a település bűnözési statisztikája a KSH adatai alapján egyáltalán nem romlik és hasonló képet mutat mint a Dél-Dunántúl egyéb, nem megyeszékhellyel rendelkező kistérségei.

A város ipari parkja néhány száz munkahelyet teremtett és sokan a közeli Pécsen, Budapesten, Győrben és külföldön kerestek munkalehetőséget, az elhelyezkedés – Baranya megye más térségeihez és a hasonló helyzetben lévő településekkel megegyezően – nagyon nehéz Komlón. A megkérdezett civil szervezetek képviselői egyöntetűen azt állították, hogy az első és legfontosabb feladat a *munkahelyteremtés* a városvezetés számára. Ennek az útját azonban máshogy képzelik el. Van, aki a bányászat felélesztésében, van, aki a bányászathoz kapcsolódó mecseki turizmusban, megint más a város újraparosításában és multi-befektetők Komlóra vonzásában látja a lehetséges megoldást.

A lakosok között német, horvát, ukrán, görög és roma kisebbség található, a lakossági korfán belül a 60-70 éves korúak számának növekedése szembeötlő, amely a város elöregedését jelenti és ez a civil szervezetekben is megjelenik. A 60 éven

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.



felüliek aránya mára megduplázódott a rendszerváltáshoz képest, elérte a 18-20 százalékot.

A bányák bezárása következtében rendkívül magassá vált a munkaképes korú, korengedményes nyugdíjasok, egészségügyi járadékosok aránya. Így igen sok 40-50 éves ember pusztán nyugdíjas léte miatt marginalizálódott, gyorsítván ezzel a társadalmi öregedést. Az 50 éves nyugdíjasoknak nemcsak családjuk, kiskorú gyermekeik eltartása okozott gondot, de ugyanilyen problémát jelentett saját életcéljuk megfogalmazása. Itt ki kell emelni egy fontos tényezőt, amelyben meghatározó szerepe lehet a civil szervezetek közösségteremtő erejének. A napjainkban uralkodó neoliberais felfogás szerint a civil szervezetek haszna a közfeladatok ellátásában, szakértői tevékenységben és az önkormányzat tehermentesítésében ölt testet, holott ezek mellett fontos kiemelni a harmadik szektor munkahelyteremtő, értékmegőrző és közösségfejlesztő erejét, amelyben egy nyugdíjasklub kirándulása a tagok számára ugyanolyan fontos, mint a hátrányos helyzetű gyermekek felzárkóztatása, vagy egy állatmenhely fenntartása. A közösségi élmény, a szeretet és törődés érzete a jól-lét ugyanolyan meghatározó tényezője, mint az egzisztenciális biztonság és közbiztonság.

A családok elszegényedése a munkanélküliség magas arányával és az egyedülálló nők magas számával párhuzamosan jelent meg leglátványosabban. Az anyagi létbizonytalanság családokat tört szét. Komlón is megjelentek a veszélyeztetett gyermekek, akiknek a száma eléri a 350 körüli számot, míg a különféle segélyben részesülők és közmunkások száma több ezer (ebből a közmunkások száma 600 és 950 fő között alakult 2013-2014-ben, jelenleg 900 fő körüli a létszám). A szociális feszültségek megoldása egy az egyben az önkormányzatra és a civil szervezetekre hárul, melyben nagy hangsúlyt kap a megelőzés, a szinten tartás, a „tűzoltás” és a rendőrség, a közterület-fenntartók és a polgárőrség jelenléte.

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

A térség a humánerőforrás-fejlesztések terén kevés eredményt tudott elérni, ennek ellenére elmondható, hogy szükség van állandó programokra, elsősorban a hátrányos helyzetű (roma és nem roma) csoportok integrációja és oktatása-nevelése terén. Vannak, akik a megvalósult EU-s finanszírozású projektek hasznát is megkérdőjelezték, mondván, nincs komoly hatása e programoknak a térségre nézve, mivel a képzések után a résztvevők munkahely hiányában nem tudnak elhelyezkedni és kényszerűen elköltöznek, amolyan hétvégi hazajárók, vagy tartósan más magyar városban, illetve külföldön találnak megélhetést maguk számára. A helyi civil szervezetek azonban próbálnak ilyen jellegű fejlesztéseket is megvalósítani: A Belső Tűz Egyesület 2005 óta, a Fekete Láng Egyesület, a Cigány Kisebbségi Önkormányzattal közösen 2013 óta indít programokat, működtet tanodákat a városban HEFOP, illetve később TÁMOP források felhasználásával, sikeresen, eredményesen.

Azt tapasztaltuk, hogy a roma szervezetek vezetői egyértelműen a fiatalabb korosztályt jelentik. A lakosság és a fiatalok bevonása, valamint a társadalmi feszültségek csökkentése kapcsán az antiszegregációs intézkedések és az integrációs intézkedések tehát kulcskérdések a jövőre tekintettel. Sokan a közösségi cselekvésben látják ennek az útját, szoros együttműködésben a helyi rendőrséggel és civil szervezetekkel. Ennek eklatáns példája a Kenderföldi rehabilitáció (lenne). A civilek javaslata szerint a Zrínyi tér felett lévő városnegyed (Kenderföld – Arany János utca, Kazinczy utca, Vörösmarty utca és környéke) füvesítése, virágosítása, helyi polgárőrség-alcsoport felállítása, közös járőrözés stb.

Kiemelendő, hogy a roma szervezetek nagyon aktívan vesznek részt a lakosság életében. A Cigány Kisebbségi Önkormányzat, a Belső Tűz, mind a Fekete Láng fontos, előremutató munkát végez, komoly és folyamatosan fejleszthető szakértelemmel. A Belső Tűz Tanodája 2005-ben indult, nagy szakértelemmel, 15 főállású foglalkoztatóval és oktatóval, akik nyomon kísérik a gyermekek fejlődését és

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

segítenek nekik, akár pályaorientációs tanácsadással is. Egy fejlesztőre 4-5 gyermek jut, akik csak velük foglalkoznak, nyomon követik a gyerekek jegyeit, fejlődését. Ide összesen 45 gyermek jár az általános és középiskolai korosztályból egyaránt.

A Fekete Láng tanoda 2013-ban indult a Zrínyi téren, amely a leghátrányosabb és veszélyeztetettebb társadalmi csoportok által lakott negyed városközpont felé eső részén található. A tanodára a Komlói Fekete Láng Érdekvédelmi Egyesület pályázott és nyert pénzt 2013-ban. A támogatás formája 100%-os TÁMOP finanszírozás, 2015-ig bezárólag. A tanodába önkéntesen lehetett jelentkezni, de bizonyos iskolákban a tanárok is felhívták a szülőket, gyerekek figyelmét a lehetőségre. Mintegy harmincan jelentkeztek és ennyi gyermeket fel is tudtak venni. Formális beiratkozásra sor került.

Van egy év eleji és év végi kompetenciateszt, azon keresztül tudják mérni az egyes tanulók szakmai fejlődését, haladását. Ez abból a szempontból fontos, hogy a foglalkoztatók-tanárok össze tudják hasonlítani a tanodai munka eredményességét az iskolai eredményességgel.

Roma és nem roma gyermekek vegyesen járnak, de több a roma származású gyermek. Szegénység és hátrányos helyzet terén Komló ezen részén már nincs nagy különbség roma és nem roma gyerekek kapcsán, a különbségtétel tehát nem is lényeges kérdés. A kicsi, 7-9 éves gyerekektől a nagyobb, 13-14-15 éves gyerekekig vannak vegyesen. A vegyesen nagyon fontos az integráció kapcsán. Mintákat kell kapniuk, látniuk, egymást megismerni, előítélek nélkül!

Év közben, iskolaidőben 14.00-18.00 között vannak nyitva, egyfajta napköziként – korrepetálás, felzárkóztatási tevékenység folyik ilyenkor. Nyáron 8.00-16.00 között vannak nyitva. Minden nap más tanár jön (magyar, matek, történelem stb.) és oktatja a gyerekeket, segít neki, de vannak foglalkoztatók is, akik táncot, kézművességet, játékokat tanítanak és foglalkoznak a gyerekekkel. Amikor ott jártam, éppen játék folyt, kedvesek, aranyosak voltak.

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

Lemorzsolódás nem nagyon van és sok a környékbeli gyermek is, tehát nem csak komlói, hanem a környék falvaiból érkezett gyermek is tanulhat ott. Jó kapcsolatuk van más egyesületekkel, elsősorban a Dankó Pista Egyesülettel. Az egyesület vett egy régi buszt, azzal viszik a gyerekeket ide-oda, ha van lehetőség, táborba a Balaton partra stb.

A civilekre nagy felelősség hárul a lakosság szervezése terén. Bevonni a fiatalabb korosztályt is a civil életbe, amely – ismert nemzetközi (globális) és magyarországi okok, folyamatok miatt – nagyon nehéz. A bevonás mellett lehetne erre is alkalmazni egy jutalmazási rendszert is: pl. A város civil szervezete díjjal.

Ki kell emelni, hogy a civil szervezetek tagjai, ahogy a város lakossága is előregszik. A vezetők nagyon aktívak, erejükön felül teljesítenek, de kevés az utánpótlás, a fiataloknak sem idejük, sok esetben erejük és kedvük sincs a munka, tanulás stb. melletti közösségi munkához. A nyugdíjasok, idősebbek nagyon aktívak, szervezik a programokat, a régi kapcsolatokat, az ismeretségeket kihasználva teremtik meg a lehetőségeket, akár szponzoráció, akár egyéb kérések kapcsán. Jó a kapcsolatuk a városvezetéssel, a városgondnoksággal, egymással és a vállalkozói szektorral. Ezeken keresztül szervezik a rendezvényeket, mozgatják a különböző magyarországi és testvérvárosi kapcsolataikat. Rendezvényeikre a Német Klubba, vagy máshova akár 70-80-an is elmennek (karácsony, közéleti beszélgetések, farsang, nemzetiségi nap stb.), a Civil Ízek utcája pedig több ezer embert is vendégül lát a Komlói Napok és Bányásznapi alkalmával.

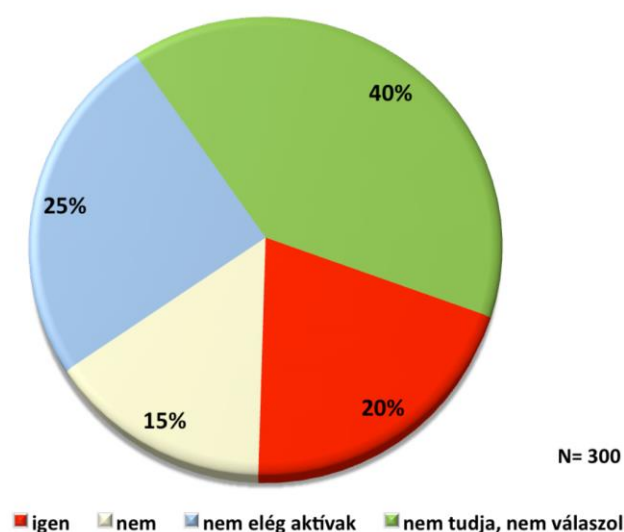
A szemléletváltás szükségességét lényegében mindenki kiemelte, melyben a civilek kiemelkedően fontos szerepet kapnak. A közömbösség, a motivátlanság, a fásultság, a kiábrándultság általános jelenség magyar lakosság egy részénél, így Komlón is, elsősorban a fiatalok és a középkorosztály tagjai között. Ezen kell változtatni (a fejekben rendet tenni, a motivációt megteremteni) és felfedezni azokat a lehetőségeket, melyek helyben adódtak. A szép környezetet, a helyiek tettekeszségét,

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

a turizmusban rejlő potenciált. Ebben a tekintetben nagyon megoszlanak a vélemények. Sokan azt állítják, hogy a helyzet nem is annyira súlyos, túl van dramatizálva, mások szerint pedig egyenesen kilátástalan, a programok, akciók kapcsán részeredmények szülehetnek a város leszakadásának és elnéptelenedésének megállításához, de tartós eredmény nem lehetséges.

Ön szerint a helyi civil szervezetek megfelelően vesznek részt a település életében?



PÓLUSOK

2. ábra

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

A civilek szerint a munkájukat és a lehetőségeiket a szűkös anyagi források határozzák meg Komlón, ezen kell változtatni, ki kell rázni az apátiából a lakosságot és ezt a civileknek az önkormányzattal együtt kell megtennie. Ez nem fog azonban sikerülni munkahelyteremtés nélkül, ezt mindenki leszögezte.

Bár a válaszolók csupán 20%-a mondta, hogy a civilek megfelelően részt vesznek a város életében, a többség nem tudja mi ez a „megfelelő” szint, azaz nem ismeri a civilek aktivitását. Mégis azt mondhatjuk, hogy a civil szervezetek rendkívül fontos szerepet játszanak a még mindig gazdasági depresszióban lévő településen. Ahogy az egyik interjúalany fogalmazott: *„Ahol nehéz a helyzet, ott a közösség összefogásának ereje nagyon fontos”*. Ezt egész Komlóra vonatkoztathatjuk, hiszen a civil szervezetek eltérő területeken, változó teherbírással és nyilvánossággal, de komoly munkát végeznek. A Komlón az illetékes bíróság nyilvántartása szerint¹ 2014-ben mintegy 180 civil szervezet volt, melyek közül 30-40-et nevezhetünk aktív, működő szervezetnek.

Az interjúk és a tapasztalataink alapján az aktívan működő civil szervezetek a tőlük telhető módon vesznek részt a város életében, ki-ki a maga profiljának megfelelő területeken. A problémák megoldásában még hatékonyabban lehetnének jelen, amennyiben a városvezetés nagyobb odafigyeléssel, mentorként segítené őket, többször bevonná őket a feladatok megoldásába (pl. idősgondozás, fiatalok városszépítő tevékenysége, város rendbe tétele, emlékhelyek karbantartása, családlátogatás stb.) Erre elsősorban idő- és kapacitás hiányában nincs lehetősége és nem tapasztal a másik oldalról sem kellő aktivitást.

¹ <http://www.birosag.hu/allampolgaroknak/tarsadalmi-szervezetek-es-alapitvanyok-nevjegyzeke>

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.



Tevékenység alapján a következőképpen csoportosíthatók a szervezetek (egy adott szervezet természetesen több csoportba is tartozhat):

- szakszervezetek
- kisebbségi érdekvédelmi, érdekképviselési és oktatási tevékenység
- egészségügyi és érdekvédelmi tevékenység
- kulturális, művészeti és honismereti tevékenység
- közösség-szervező és közösségfejlesztő tevékenység
- állat-, természet- és környezetvédelmi tevékenység
- szabadidős és sportegyesületek

Feltűnő, hogy település- és területfejlesztéssel kapcsolatos civil szervezetek szinte egyáltalán nincsenek, a településfejlesztéssel kapcsolatos tevékenység inkább városszépítési, városrendezési tevékenységben ölt testet. Az önkormányzat többször is tett kísérletet a civil szervezetek bevonására a terület- és településfejlesztés kapcsán, azonban a civil szektor nem érdeklődött megfelelő mértékben a lehetőségek iránt. Ennek az lehet az oka, hogy a civilek nem értik/nem érzik a közös gondolkodás felelősségét és céljait, holott ki kell emelni, hogy a harmadik szektor fontos szereplője lehet a fejlesztéseknek, lévén a szubszidiaritás elve alapján a legközelebb „helyezkedik” el a problémához, nyomon követi annak alakulását és a megoldások kidolgozásában is aktív szerepe van. Fontos szerepük lehet a tematikus szakértői tevékenység kialakításához, gondolunk itt elsősorban az integrációs-antiszegregációs politika, településfejlesztés, vállalkozásfejlesztés, oktatás és egészségügy terén végzett munkára. Ezen a téren a bevonás és partnerség (társadalmi vita) újraformálására lehet szükség.

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

Rendezvények, programok helyszínei

Sok civil szervezet a Városházára, illetve a Komlói Közösségek Házába van bejelentve, saját ingatlanuk, központjuk nincs, de sok esetben nincs is rá szükség. Az azonban sok interjúban felmerült, hogy jó lenne egy ún. Civil Központ létrehozása, hasonlóan a pécsi Civil Közösségek Házához és a Balokány-ligeti, felújított civil házhoz (Gomba) hasonlóan. Szó esett egy, civilek és szakemberek által működtetett Biztos Kezdet Házzal is, amely fiatal szülőknek, anyáknak, gyermekeknek nyújtana terepet a tanuláshoz, háztartás vezetéshez és gyermeknevelési tanácsokat is nyújtana. Erre azért lenne szükség, mert a Komlói Közösségek Háza a sok feladat, program miatt már így is a kapacitásának a határán van és helyhiánytól is küzdenek. Ott kerülnek megszervezésre civil találkozók, előadások, vitaestek, nyári napközi, a sok érdeklődőt vonzó, a Babusgató elnevezésű, kisgyermek és szüleik számára szervezett fejlesztési program, színházi programok, hangversenyek, táncestek, first steps angol nyelvtanítás gyermekeknek, kórusok, különböző sportegyesületek, klubok, kirándulások.

A civil szervezetek elsősorban két helyen, a Közösségek Házában és a Német Klubban tartják nagyobb rendezvényeiket, de van rendezvény az Egészségcentrumban is.

Elhangzott az is, hogy Komlón sok az üres ingatlan, amelyből néhányat, akár lakást, házat az önkormányzat pályázat útján megvásárolhatna és átalakíthatna Civil Központtá olyan formában, hogy az üzemeltetést és fenntartást az ott lévő civilek végeznék.

Többen említették továbbá, hogy kevés az igazán közösségi tér a városban, ahol a szülők a gyermekekkel és akár egymással jól érezhetnék magukat. Igény mutatkozik ezekre a terekre és javaslatként felmerült, hogy az önkormányzat által fenntartott középületek bizonyos részeit szintén pályázat útján át lehetne alakítani

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

közösségi térré (múzeum, könyvtár, arborétum stb.), továbbá a tereket átalakítani, belakni, akár ingyenes sportlehetőségek (utcai konditerem) megteremtésével.

Mindenki kiemelte, hogy a közösségszervezés egyik legnagyobb akadálya a közösségi helyek hiányán túl a szórakozási lehetőségek hiánya. Egy olyan hely, helyiség, ahol van zene, lehet üdítőt, alkoholt, kávéfogyasztani. Egy olyan hely, ami nem kocsmá, mert el lehet hívni egy zenekart, lehet táncolni, akár egy zenegép, akár DJ közreműködésével. Olyan hely, ahol működhetne egy filmklub, vetíteni lehetne, akár mesefilmeket a gyermekeknek, este az idősebbeknek. Ahol fiatalok ismerkedhetnek esténként, kulturáltan, normális körülmények között. Az önkormányzat felkarolhatja egy ilyen kezdeményezést.

A közösségi helyekre, munkahelyre el is kell jutni és onnan haza. Akinek nincs autója, a tömegközlekedést tudja használni, de mindenki szinte kiemelte, hogy a buszmenetrend hektikus, nem az igényekhez formált, felülvizsgálat szükséges (közlekedési részben kifejtve).

Kommunikáció

A civil szervezetek kapcsán a kommunikáció három irányáról beszélhetünk:

1. Önkormányzat – civil szervezetek
2. Lakosság – Civil szervezetek – lakosság (kétirányú)
3. Civil szervezetek – civil szervezetek (hálózat)

Első esetben a civil szervezetek azok, melyek összegyűjtik, rendszerezik, artikulálják a felmerült kérdéseket, problémákat, javaslatokat az önkormányzat, nevezetesen a polgármester, alpolgármester és képviselőtestület irányába. Ennek a formája kiforrott Komlón, mind a város vezetői nyitottak és segítőkészek (lehetőségeik arányában megtesznek minden tőlük telhetőt), mind rendelkezésre áll az a fórum, amely keretek

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

közé szervezi az aktív civileket, a 2007 óta működő Civil Vezetők Fóruma. A fórum jó terep egymás megismerésére és a problémák kibeszélésére. A fórumra minden civil szervezet meghívót kap, sokan el is szoktak menni, hasznosnak ítélik a tanácskozás ezen formáját. Olyan vélemény is elhangzott azonban, hogy az önkormányzat nem veszi elég komolyan a civileket, nem fogadja meg a tanácsait, nem vonja be kellőképpen a programokba, fejlesztési tervekbe. Meg kell említeni és a harmadik pontban kiemelt kommunikációhoz tartozik még a Komlói Honismereti és Városszépítő Egyesület által szervezett fórum, közéleti est, amelyre meghívást kapnak civil szervezetek, de a programok mindenki számára nyitottak.

A második esetben a civil szervezetek levélben, emailben és a Facebookon keresztül értesítik a tagjaikat, a város lakossága felé a Komlói Kirakat újság, valamint a Komló és Térsége Televízió, HegyhátMédia Kft. által működtetett on-line Komlói Újság és Mecsek-Net tv, továbbá a komlói hivatalos weblap, illetve a Rádió 1 jelent média-megjelenési felületet és kommunikációs csatornát. Közepes méretű település lévén Komlón is nagy szerepet kap az emberek egymás közötti információáramlása, tehát ezt sem szabad kihagyni a felsorolásból. Összefoglalóan elmondható, hogy a kommunikáció és az információáramlás megoldott, jól működő folyamat a városi szereplők között.

A kommunikáció terén ki kell emelni a személyes jelenlétet, a különböző városi programokat (Komlói Napok és Bányásznapiok – Komlói Expo, Európa Nap, Borbála Nap) és kirándulásokat, melyek közösségi élményt is jelentenek. Pl. a Rákbetegek Országos Szövetségének komlói tagszervezete, az Új Nap Klub 2 egészségnapot tart az évben, melyre mindenki elmehet. Ez fontos, hiszen Komlón és környékén 2400 ember él valamilyen regisztrált daganatos megbetegedéssel. Részben őket, részben az egészséges lakosságot szeretnék rávenni a folyamatos szűrések fontosságára. Ennek érdekében jó kapcsolatuk van komlói és pécsi orvosokkal, védőnőkkel, illetve a komlói egészségcentrummal. A szervezet tagjai védőnővel

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

közösen szervez preventív előadásokat komlói középiskolákban, beszélve a betegségek háttéréről, az alkoholizmusról, a dohányzás káros hatásairól, az allergiáról és egyéb betegségekről. Az egészségvédelem és megelőzés, melyről a 21. században már annyit hallunk, tipikusan a civilekre „szabott” tevékenység, lehet és kell is vele élni, szervezett keretek között, stratégia mentén. Komlón az Új Nap mellett az Egészségcentrumra, a kórházra, a cukorbeteg és légúti betegségben szenvedők közösségére lehet számítani, továbbá a Hétdomb Egyesületre, mely túrák, kirándulások és vetítések mellett az egészséges életre is felhívja a figyelmet.

Fontos szerepet kapnak az iskolák és a tanítók, tanárok, akik a civil szervezetek által nyújtott lehetőségeket közvetítik a szülők és gyerekek felé. Ilyen pl. a tanodákba történő jelentkezés, a nyári gyakorlati lehetőségek kihirdetése (számos civil és a Községek Háza is él ezzel a lehetőséggel). Diákok, segítők, önkéntesek vesznek részt ezáltal a munkában, gyakorlatot szereznek, hasznos munkát végeznek és egymást is jobban megismerik.

Tagság; szervezeti rendszer és támogatások; infrastruktúra

A nagyobb komlói civil szervezetek 50-70 fős tagsággal rendelkeznek, akik közül általában a 10-20% aktív, függetlenül életkortól és nemtől. A szervezetek között – más településekhez hasonlóan – többségében vannak az egyesületek, alapítványok, kisebb arányban a kamarák, klubok, szakszervezeti csoportok. A szervezetek tagdíjból, adományokból, felajánlásokból, város és országos pályázatokból, valamint normatív támogatásból és európai uniós, illetve norvég pályázati alapokból tartják fenn magukat és látják el feladataikat.

Sokan kiemelték, hogy a városi támogatás kevés, de a nehéz helyzetben lévő önkormányzat esetében ez nem is igazán számon kérhető. Azt viszont megjegyezték, hogy véleményük szerint arányaiban jóval több pénzt kapnak a sportegyesületek mint

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

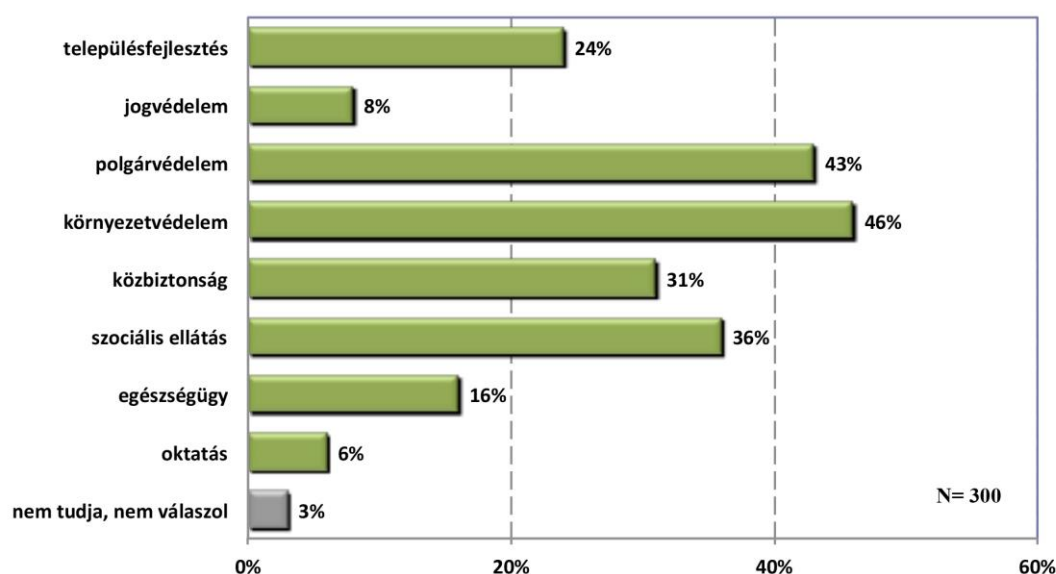
Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.



a más területen tevékenykedő civilek, amely nem meglepő, hiszen az élsport és tömegsport, továbbá diáksport effektíve több embert is ér el.

Sokan kiemelték, hogy az ingatlanok és jövőbeni Civil Központ mellett az önkormányzattal közösen indíthatnának programot egy busz vásárlására, mely önkormányzati tulajdonban lenne, de a civilek „kikölcsönözhetnék”, kedvezményes díjazás mellett használhatnák nyári táborozás, kirándulás, látogatások stb. alkalmával.

Ön szerint milyen (köz)feladatot tudna civil szervezet is ellátni vagy jobban ellátni a városban?



PÓLUSOK

NYITOTT KÉRDÉS! TÖBB VÁLASZ VOLT LEHETSÉGES!

3. ábra

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

SZÉCHENYI 2020



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Szociális
Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

INDIKATÍV LISTA

- 1. Közös érdek és vízió:** Az az általános vélemény, hogy leszakadó térségek felzárkóztatására nagyon szűkös a közgazdaságtudomány eszköztára. Ilyen esetekben a civil összefogás fontos szempont a helyi társadalmi feszültségek enyhítésére és a helyi lakosság életszínvonalának fenntartására, a leszakadás mérséklésére. Munkahelyteremtés nélkül bármely kezdeményezés csak szűk csoportokhoz fog eljutni. Más, hasonló problémákkal küzdő városok példájából azt szűrtük le, hogy fontos egy közös civil vízió kialakítása, azaz milyen legyen a település 5-10 év múlva és mennyiben lehet segíteni a társadalom és a civilek életét. Ennek lehet eleme a *Civil Szolgáltató Központ*, amely egy civilek által működtetett ingatlan a városban (akár lakás, akár kis ház, fedett közösségi tér). Ennek katalizátora pályázat segítségével az önkormányzat (komlói üres ingatlanok felmérése, lehetséges helyszín keresése) és egy koordinációs feladatokat ellátó civil szervezet. Szó esett egy többfunkciós *Biztos Kezdet Ház* létrehozásáról is, amely szintén fontos lenne a városban a családok kiszolgálása, egészségügyi szolgáltatások, az egyedülálló anyák segítése és a roma integráció kapcsán.
- 2. Tematikus civil platform kialakítása:** Önkormányzat azon igényeinek felmérése és megfogalmazása, melyben a civilek segítségét kéri. Gondolunk itt elsősorban a településfejlesztés, környezetvédelem, oktatás és szociális ellátás kérdéseire. Fontosak az ilyen és ehhez hasonló projektek, hogy a döntéshozók figyelmét ráirányítsák arra, miben számíthatnak a civil szervezetek segítségére, hol vannak kihasználatlan területek, s hol vannak azok, melyeken szorosabb és hatékonyabb együttműködés alakulhat ki. Ez azért is fontos, mert vannak civil szervezetek a határok, amelyen túl már egy civil szervezet nem tud segíteni, de javaslatokat képes megfogalmazni. pl. Komlón a roma integráció és oktatási intézmények

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.



SZÉCHENYI 2020

Európai Unió
Európai Szociális
Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

körzetesítése, vagy a közösségi terek kialakítása, a terek „belakása”, továbbá a fiatalok szórakozási lehetőségének kialakítása, bővítése kapcsán. Az IVS akcióprogramok néven megemlíti a civil szervezetek bevonását ezekbe a programokba.

3. **Fiatalok bevonása:** A fiatalok bevonása nagyon fontos szempont az említett előregedés miatt. Egyetemisták, fiatal, aktív személyek bevonására lenne szükség, akik innovatív ötletekkel, tapasztalt civilekkel együtt generálnának projekteket, melyekből pályázatok, kezdeményezések születhetnek. Meg lehetne hirdetni egy programot, Komló a 21. században címmel, a legjobb, fiatalok által benyújtott pályázatokat, ötleteket kis ösztöndíjjal, egyszeri pénzügyi juttatással honorálni.
4. **A kommunikáció javítása:** minden civil szervezetnek legyen Facebook profilja, ahol az események meghirdetésre kerülnek. Ezáltal a hagyományos kommunikációs csatornák mellett a Facebook felhasználók (elsősorban a fiatalok és középkorosztály) is értesülnének a programokról.
Fontos továbbá a közös email lista folyamatos frissítése.
5. Az **önkormányzati civil támogatási rendszer felülvizsgálata**, egyensúly a sportegyesületek és civilek támogatása között. Program indítása a hátrányos helyzetű fiatalok sportba történő bevonására szervezett formában. Ennek érdekében a sportegyesületek bemutatkozása a sportpályán, valamint a sportcsarnokban.
6. **Új EU-s támogatási ciklus pályázatai:** A megyénél kell lobbizni a fejlesztési forrásokért. Fontos, hogy legyen civil konstrukció (eddig ez a DDOP alatt futott) a baranyai civileknek, ezen belül a komlói civil-önkormányzati együttműködésért. Ebbe lehetne megfogalmazni a civil központ stb. koncepciókat.
7. **Alapítvány az egészségügy területén működő civilek támogatásáért:** kórház – egészségcentrum – civilek közös alapítvány, melynek a kuratóriuma dönti el minden évben, hova menjen a támogatás. ami a problémát okozza, hogy

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

viszonylag sok a civil szervezet, kevés a vállalkozó és a lehetséges mecénás, szűk a hagyományos értelemben vett polgári réteg, aki tudna adakozni.

- 8. Iskola és tanoda fórum:** A (roma) felzárkóztatás jegyében formalizálni kellene a kapcsolatot az érintett általános és középiskolák, valamint tanodák között, akár egész csoportok, akár hallgatók kapcsán. A formalizált fórum helyszínéül a Közösségek Házát javasoljuk, év elején és év végén tartandó közös fórummal. A fórumon elhangzott javaslatokról az önkormányzat kapjon tájékoztatást.

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.



SZÉCHENYI 2020

Európai Unió
Európai Szociális
Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

II. Nyitvatartási- és ügyintézési idők racionalizálása

Nyitvatartási és ügyintézési idők racionalizálása, várakozási idők lecsökkentése, mely a munkavállalók igényeit figyelembe vevő intézményi nyitva tartás biztosítása. Az intézményekben nyújtott szolgáltatások igénybevételének egyik akadálya, hogy a nyitva tartások nem igazodnak a munkavállalók időbeosztásához, az óvodák, iskolák, egyéb intézmények működéséhez. Az okmányiroda, az adóhivatal, bankok nyitva tartása általában 8-16 közötti, pénteken korábbi zárás jellemző.

Cél: Az alábbi szolgáltatások esetében megvizsgálni, hogy a nyitva tartás igazodik-e a szolgáltatás igénybevevők igényeihez:

- bölcsőde, óvodák, közművelődési, közgyűjteményi intézmények
- szociális szolgáltatások: Családsegítő és Gyermekjóléti Szolgálat

A munkavállalók ügyintézési lehetősége korlátozott, ezen az állapoton javítani szükséges, megfogalmazásra kerülnek javaslatok a heti legalább kétszeri hosszabb nyitvatartási időszakon, kora reggeli, illetve késő délutáni hosszított nyitva tartás formájában, az ügyintézők munkabeosztásának racionalizálásával, kompenzációjával is.

A racionalizálást megelőzi egy igényfelmérés a vizsgált csoport körében, bevonva őket is nyitvatartási idő ésszerűsítésébe, és ezáltal a várakozási idő csökkentési lehetőségeinek megfogalmazásában. A felmérés eredménye egyeztetésre kerül a polgármesteri hivatal szakembereivel és a város egyéb szolgáltatóival.

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.



SZÉCHENYI 2020

Európai Unió
Európai Szociális
Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

A szolgáltatói szektor sokszínűsége és specifikumai, az időfaktor vizsgálatának alapkérdései

2007 és 2013 között (a válság időszakában) a baranyai kisvárosok közül a legjelentősebb lakosságszám-vesztéséget könyvelhette el magának a város (10%) ami a hasonló városokat illetően Baranya megyében messze kiemelkedő (a második helyezett Mohács 7%-hoz viszonyítva). Ennek az okai természetesen esősorban a helyi gazdaság erőteljes szerkezetváltása okozza, mely a „kvázi monokultúrás” nehézipari/bányászati arculat megszűnésétől napjainkig is egy útkeresési folyamatban van. Ennek a folyamatnak az egyik jellegzetes magyar megoldása a szolgáltatások és a kisvállalkozások erőteljes számbeli megnövekedése, ugyanakkor ez a folyamat együtt mozog a szociális állam és a zömmel szolgáltatói (kisebb részben) termelői tőke érdekeltségű vállalkozás kialakításának folyamatával. Ennek a folyamatnak éppen a periférián elhelyezkedők a legnagyobb vesztesei társadalmi, szociális téren és a szolgáltató szektor a jeljelentősebb nyertese (ha csak mennyiségi-darabszámban mérten is ugyanis egy ilyen szektor természetesen együtt mozog az őt fenntartó társadalommal, így annak érdeke a vásárlóerő kiszolgálásán túl annak a fenntartása is, közvetett és közvetlen módon).

A szolgáltatásokat igénybe vevők, egyszerűség kedvéért felhasználói (vásárlói, ügyfél, kezelt...) kör erősen polarizálódik anyagi lehetőségei mentén, így rétegszolgáltatások jönnek létre, szolgáltatási idejüket igazítva az adott réteghez. Ezzel szemben a közszolgáltatások, mint a szolgáltatói szektor másik markáns részét képviselő egység Magyarországon az utóbbi időben egy jelentős szerkezeti/szervezeti változáson mentek keresztül, másrészt pedig folyamatosan a rendszerváltozás óta egyfajta modernizálódás és egy demokratizálódási változás tárgyai. Ebben a

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

szolgáltatási szektorban a felhasználók igényeihez igazodást nem azok státusz-szintje, hanem alanyi joga határozza meg.

A két említett csoport mellett léteznek egyes átmeneti és speciális szolgáltatói (a nyitvatartási kérdésben nagyon is releváns szereplőkkel) egységei, melyek mindkét említett csoport karakterisztikáit (azok egyes elemeit) viselhetik magukon.

E hármas felosztás (a következőkben részletezve és tovább bontva) általi csoportok valamint a munkahelyi és más (kötelező vagy választott) intézményekhez kötött tevékenységek, vállalatok adják meg a csaknem teljes (itt egyes tevékenységeket, mint a rekreáció, kulturális-művészeti tevékenység, vallási-spirituális aktivitások csak részben érintünk, ugyanis vizsgált tárgyunkban nem releváns a jelenlétük) olyan idő-meghatározottságot, melyben egy természetes személy a napjait éli.

A prioritási és tervezési súlyozás az elsődleges, mely meghatározza ezek helyét. Ez a súlyozási/priorizálási tevékenység függ az adott egyén szinte minden egyedi meghatározójától, mint az életkor, nem, lakóhely, családi állapot, foglalkozás, szociális-egzisztenciális háttér... így az egy egyénekre lebontható multipoláris rendszer. Ugyanakkor feltételeznünk kell egy adott terület/lokálitás hasonló, egyénekre vetített hatásaiból adódó hasonló időhasználati szokását is, melynek sok összetevője lehetséges. Ezeket vizsgálhatjuk külön-külön és egyben is.

Vizsgálatunkban a komlói lakosokat zömmel egy, az adott közigazgatási egység által létrehozott csoportnak tekintjük, esetenként azonban kitérünk egyes csoportok igényeire is, melyek kirívóak, ill. különösebben eltérnek a feltételezett átlagtól.

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

A szolgáltatások koncentrációjának kérdése, mint az időfaktort segítő/gátló tényező

Hogy bizonyos szolgáltatások térben milyen közel/távol helyezkednek el egymáshoz képest, mindenképpen tényező a tervezhetőség szempontjából. Komló ebből a szempontból egy erősen koncentrált típust képvisel, melynek az okai a város fejlődésének típusában keresendők. Komló városfejlődési modelljében jól tetten érhető a tervezettség, mint az a munkaerő-koncentrációra épített, gyors fejlődésű bányász és nehézipari városokra jellemző világszerte. E várostípusokban (különösen a központosított politikai rendszerű szocialista modellnél) a szolgáltatások, melyek nyújtásának a döntő többségét a kiépítés időszakában az állam szavatolta és felügyelte egy koncentrált térben, leggyakrabban a városközpontban, vagy annak valamely tengelyében /tengelyeiben helyezkedtek el. Az erősen központosított politikai és szolgáltatói rendszerek válságával és átalakulásával e központok azonban erősen átalakulnak. Az urbanizáció (pontosabban a szuburbanizáció) által leértékelődik a településmag, felértékelődnek a külvárosias, kertés lakózónák. Ezzel párhuzamosan szegregációs magok alakulhatnak ki a központ közelében vagy akár magában a központ egyes részein is, és a mobilis szolgáltatások elhagyják magát a központot. Komlón ez a folyamat több tényező miatt is speciálisan alakult. A közszolgáltatások központi koncentrációja, akárcsak a bank – posta - biztosítások és a kereskedelmi szolgáltatások megőrizték városmagi pozícióikat. Ez mellett a multinacionális kereskedőláncok – Tesco, Lidl, Penny Market, melyek a leghosszabb nyitvatartási idővel rendelkeznek - városközpontba költözésével a központi funkció erősödött. Ez a Komlóhoz leginkább méretben hasonlítható baranyai városok esetében a egy esetben sem alakult ilyen módon, mind Mohács, Szigetvár és Siklós tulajdonképpen elveszítették a központjuk kereskedelmi-szolgáltató vitalitásuk egy részét a nagy

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.



SZÉCHENYI 2020

Európai Unió
Európai Szociális
Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

nemzetközi kereskedőláncok városperemre településével. Ennek az előnye Komló szempontjából, hogy a komplex szolgáltatási csomag (így a nyitvatartási idők racionalizálási tervezésében is) kidolgozásának jóval kevesebb akadályát kell leküzdeni, azonban hátránya, hogy a városközpont így nehezebben alkalmazkodik a rekreációs-turisztikai városközponti trendek irányaihoz. A központi szerep minden szegmensének megőrzése a városmag által a nyitvatartási idők racionalizálása szempontjából egy fontos és kiemelendő tényező.

Az előbb taglalt koncentráció fonákját viszont a város lakosságának utóbbi évtizedekben bekövetkezett kvantitatív és kvalitatív – adófizetők/munkanélküliek aránya, mélyszegénységben élők száma, lakosságcsökkenés, szuburbán övekbe költözés, pozitív és negatív dezurbanizációs folyamatok – változásaiból következik. Ezen változások által megnövekedett a kertvárosias lakókörnyezetekben élők száma (különösen a tervezett városmag kiépítésének időszakához képest), ugyanakkor e területi változást nem követte a szolgáltatások hasonló jellegű területi fejlődése/vándorlása. Tehát a szolgáltatást felhasználók/megrendelők távolabb kerültek a koncentrált városközponttól. Igaz ez nem jelent Komló esetén jelentős távolságokat, viszont a területe domborzati tagoltságát figyelembe véve akár külön kis kertvárosias településekről is beszélhetünk, alap-szolgáltatói egységek nélkül. E problematika megoldásában a helyi tömegközlekedés tud jelentősebb mértékben hozzájárulni, tehát a tömegközlekedés szuburbán övben való tervezésének szoros összefüggésben kell lennie a nyitvatartási idők és a szolgáltatások tervezésével.

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

A nyitvatartási idők egyes szektorokban, összehasonlító vizsgálat

Vizsgálatunkban kényszerűen meg kellett állapítanunk néhány határt, mivel minden egyes nyitva tartással rendelkező szolgáltató egységet nem szükséges vizsgálni, ugyanis azok száma óriási, és többségük méretkorlátainál fogva (egyszemélyes vállalkozások, raktárak) nem jelent számottevő tényezőt. Így pl. a regisztrált mintegy 420 kereskedelemmel foglalkozó bejegyzett vállalkozást nem vizsgáljuk meg egyenként, hanem elsősorban a csoportok jellegzetességeire vagyunk kíváncsiak, valamint arra, hogy melyek a regisztráltak közül a legjelentősebbek, tevékenységük, foglalkoztatási szerepükkel, nyitvatartási idejükkel.

A vizsgálat során több kategóriát veszünk figyelembe. Egyrészt, magát a nyitvatartási időt, melyet egy táblázatban ábrázolunk. Az 1. táblázatban a piros szín mélysége árulkodik arról, hogy az adott napszakban (pontosan órában határoztuk meg az ábrázolt minimum időt, az esetleges félórát a nyitáskor fel, a záráskor pedig szintén felkerekítettük) a hét minden egyes napjának átlagában milyen gyakran nyújt szolgáltatást az adott intézmény. Mélyvörös=a héten legalább 4 nap is szolgáltatást nyújt, vörös=legalább három napon történik szolgáltatás, narancs=2 napon történik szolgáltatás, rózsaszín=csak egy nap történik szolgáltatás. Így szemmel láthatóan meghatározódik egy átlag napra lebontott „magstruktúra” mely mutatja a legsűrűbb órákat, és az esetleges „héjakat”, melyek ezen magok körül helyezkednek el.

Az elemzés első fázisaként arra vagyunk elsősorban kíváncsiak mennyire monolit struktúrájú (mennyi százalékban beszélhetünk mag illetve héj arányról az adott nyitvatartási struktúrában). A monolit struktúrák általában a szűken üzleti, rentabilitási megfontolásokat helyezik előtérbe (mint ezt a bankoknál látni is fogjuk), amíg a héjszerkezetek nagyobb aránya a flexibilitást és a speciális igényekhez való igazodást mutatják.

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.



SZÉCHENYI 2020

Európai Unió
Európai Szociális
Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

A napközépen található világosabb foltok az ebédidő meglétéről árulkodnak, azonban ezt nem ábrázoltuk vagy csak halványabban jelöltük meglétét amennyiben csak fél óra időre szünetel az adott egység szolgáltatása.

Jelmagyarázat a táblázatokhoz:

1	2	3	4
---	---	---	---

1 = a héten legalább 4 nap is történik szolgáltatás nyújtása,

2 = legalább három napon történik szolgáltatás nyújtása,

3 = kettő napon történik szolgáltatás nyújtása,

4 = egy nap történik szolgáltatás nyújtása

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

SZÉCHENYI 2020



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Szociális
Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

1. táblázat. A legfontosabb közszolgáltatási jellegű nyitvatartási periódusok

	Járási hivatal	Fűtőerőmű ZRt	Munkaügyi Kp	Családsegítő és Gyermekjóléti Szolgálat	Szoc. Szolg.Központ	Közös. Háza (mozi, színház)	Jár. Földhivatal	Mohács-Víz Kft.	Könyvtár	Komlói Közös Önkormányzati Hivatal
7-től 8-ig										
8-tól 9-ig										
9-től 10-ig										
10-től 11-ig										
11-től 12-ig										
12-től 13-ig										
13-től 14-ig										
14-től 15-ig										
15-től 16-ig										
16-től 17-ig										
17-től 18-ig										
18-től 19-ig										
19-től 20-ig										
20-től 21-ig										
21-től 22-ig										

Munka és magánélet összehangolását segítő, helyi innovatív kezdeményezések Komlón

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

SZÉCHENYI 2020



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Szociális
Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

2. táblázat. A legfontosabb nyitvatartási időszakok a banki, biztosítási és postai szolgáltatásokban

	OTP	K&H	Sziget. Tak.	Allianz	Aegon	Group.Gar.	1. sz posta	2. sz posta	3. sz. posta	6. sz posta	9. sz posta	Mecsekj. P.
7-től 8-ig												
8-től 9-ig												
9-től 10-ig												
10-től 11-ig												
11-től 12-ig												
12-től 13-ig												
13-től 14-ig												
14-től 15-ig												
15-től 16-ig												
16-től 17-ig												
17-től 18-ig												
18-től 19-ig												
19-től 20-ig												
20-től 21-ig												
21-től 22-ig												

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

SZÉCHENYI 2020



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Szociális
Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

3. táblázat. Az elsősorban a felnőtt lakosság igényeit kiszolgáló egészségügyi rendelési idők a Komlói Egészségcentrumban

	érsébeszet	fizioterápia	fogl.egészs.	gasztroent.	kardiológia	nőgyógy.	onkológia	proctológia	reumatológia	terhesgond.	tüdőgy.
6-től 7-ig											
7-től 8-ig											
8-től 9-ig											
9-től 10-ig											
10-től 11-ig											
11-től 12-ig											
12-től 13-ig											
13-től 14-ig											
14-től 15-ig											
15-től 16-ig											
16-től 17-ig											
17-től 18-ig											
18-től 19-ig											
19-től 20-ig											
20-től 21-ig											
21-től 22-ig											

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

SZÉCHENYI 2020



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Szociális
Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

4. táblázat. Az elsősorban a gyermek, valamint a teljes (gyermek és felnőtt egyaránt) lakosság igényeit kiszolgáló egészségügyi rendelési idők a Komlói Egészségcentrumban

	anesteziológia	anyagcsere, diabetológia	belgyógyászat	bőrgyógy.	röntgen	sebészet	ultrahang	gyermek vérvétel	gyermek szemészet	gyermek pszichológia
6-től 7-ig										
7-től 8-ig										
8-től 9-ig										
9-től 10-ig										
10-től 11-ig										
11-től 12-ig										
12-től 13-ig										
13-től 14-ig										
14-től 15-ig										
15-től 16-ig										
16-től 17-ig										
17-től 18-ig										
18-től 19-ig										
19-től 20-ig										
20-től 21-ig										
21-től 22-ig										

**Munka és magánélet összehangolását
segítő, helyi innovatív
kezdeményezések Komlón**

Komló Város Önkormányzata
7300 Komló, Városház tér 3.

SZÉCHENYI 2020



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Szociális
Alap




BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

Az egyes szolgáltatói csoportok jellemzése a nyitvatartási idejük szerint

Az ábrázolt és vizsgált szolgáltatási struktúrák jelentős mértékben eltérnek egymástól. A leghomogénebb, monolit-struktúra a banki szolgáltatásoké. Ennek az oka feltehetően a már említett költséghatékonyosság, viszont ez azt is jelenti, hogy a bankszektorban maga a felhasználói igényt zömmel felülírja a szokásrendszer. A biztosítók ugyanezt a kategóriát jelentik, amíg a posták már részben más nyitvatartási politikával élnek. A bankszektor és a biztosítási üzletág nem véletlenül igyekszik az elektronikus ügyintézés minél szélesebb körű kiterjesztésére (online utalás és más banki tranzakciók, illetve biztosítás megkötése akár telefonos applikációk használatával az okostelefonokon). Ez a piac napjainkban folyamatosan bővül, azonban az idősebb társadalmi rétegek és a leszakadók folyamatosan kikerülnek az így létrehozott virtuális szolgáltatói világból. Feltehetően óriási befektetés akárcsak időben úgy eszközökben is, hogy a lemaradó csoportokat integráljuk e rendszerekbe. Nagyon kevés esélyt látunk e piaci rendszerek megváltoztatásában, ugyanis pont a lemaradók nem jelentenek számukra célcsoportot, piaci tényezőt (ennek köszönhető néhány komlói fiók megszűnése is a bank illetve biztosítási piacon).

A posták nyitva tartása és területi elosztása teljesen más struktúrát mutat. Itt már megjelenik a piaci tényezők mellett a felhasználókhöz való igazodás, azonban ez inkább a területiségben kézzelfogható, nem a nyitvatartási időben, bár egyes fiókok fenntartását tekinthetünk kihelyezett nyitvatartási időnek is. Mivel az elmúlt években a posta számos nem postai szolgáltatást épített be a kínálatába (biztosítás, banki szolgáltatások, kis árukészletű trafikok üzemeltetése), feltehetően ezek piaci sikere motiválhatja a további helyi igényekhez való igazodást, ez azonban jelenleg még nem látható.


Az előbb említett monolit struktúrát már jelentős mértékben megtöri az itt kiemelt közszolgáltatásoknak nevezett intézmények nyitvatartási szövete. Ebben már kifejezetten megjelennek a felhasználók és a helyiek igényei, ugyanakkor meg kell jegyeznünk, hogy különösen a valóban közszolgálati ügyintézés, még mindig magán viseli a monolit struktúra hatásait, ugyanakkor láthatóak a helyi igény szerint megfogalmazott nyitvatartási periódusok. Megfigyelhető a kiterjesztett napközép és a délelőttre vagy a délutánra való súlyponteltolódás. Véleményünk szerint ez utóbbi jól tudna működni egy tartósabb délutáni eltolódással, csakhogy nem szabad megfeledkeznünk a közigazgatásban dolgozókról, akiknek szintén feltételezzük a munkán túli igényeit. Megjegyzendő ugyanakkor, hogy az ügyfélfogadást nem helyettesíthetik, de jelentős mértékben megkönnyíthetik az elektronikus előjegyző és



ügykezelő nyilvántartások és rendszerek. Az előre jelzett ügyintézés felé való eltolódás az egyik leginkább járható út. Ezt elősegíthetik mind elektronikus információs rendszerek (regisztráció, nyomtatványautomata), mind pedig olyan találkozási pontok a felhasználókkal, amikor a bevezetni kívánt újdonságok, rendszerek koncentráltan megismerhetők, megérthetők lehetnek.

Az egészségügyi rendszerekben a legheterogénebb a nyitvatartási, ügyeleti időkhöz való igazodás. Itt természetesen nem ábrázoltuk sem a magánrendeléseket, sem pedig a kifejezetten iskolákhoz kötött (pl. iskola-fogászat fix rendelési ideje) szolgáltatási részt. Csoportalakításra ugyanakkor szükség volt, így a családbarát és felhasználó-barátságból kiindulva különválasztottuk az elsősorban gyermekeket érintő rendelési időket a felnőttektől illetve külön választottuk azokat is (pl. ultrahang) melyek univerzálisnak tekinthetők. A végeredmény egy nagyon is speciális nyitvatartási szövet ábrájában jelent meg, melyről el lehet mondani, hogy számos elemben igyekezett megtörni a klasszikus monolit szolgáltatási idő-struktúrát, mégis láthatóan megőrizte a nagyrészt délelőtti súlypontját 8 és 12 között. Ezt különösen a jelentősebb „tömeget” kiszolgáló orvosi és diagnosztikai tevékenységek puhítják fel, mint a nőgyógyászat, kardiológia, reumatológia és a fizioterápia. Ugyanakkor érdekes, hogy a leguniverzálisabb – sebészet, röntgen és ultrahang szorul be kifejezetten a leírt délelőtti túlsúlyú rendelési időben. Természetesen itt több oka is lehet (tudunk orvoshiányról, gépkapacitás korlátról) az egyes anomáliáknak, ugyanakkor érdekes összehasonlítani, hogy pont a kifejezetten gyermekgyógyászati célú szakrendelések is pont iskolaidőben (amely egyben főmunka idő is szülőnek) a délelőtti túlsúllyal működnek (kivétel a gyermekpszichológia), ez nehézséget okoz mind az iskolai, mind a szülő munkahelyi feladatainak elvégzésében, még ha a gyerekek ennek néha örülnek is.

A kereskedelmi vendéglátó egységek széles körével rendelkezik a város. Ezek térbeli hálója a legkifejlettebb, de nem mondhatjuk koránt sem teljes lefedettségűnek. A már említett központi koncentráció minden téren észrevehető, még az italboltok, büfék elterjedésében is. A legfontosabb tényezők a korábban kiemelt városközpont közvetlen közelében elhelyezkedő, hosszú nyitvatartási idővel rendelkező nagy és közepes árukészlettel rendelkező bevásárlóközpontok, melyek közül a Tesco Komlón 6-22 óra közötti nyitva tartásával meghatározó térképző (ennek mind a kereskedelmi szolgáltatás, mind a forgalom, közbiztonság és más sok más szempont miatt is hatása van). A komlói Tesco áruház a megnyitását követően egy ideig non-stop áruházként működött, viszont ez megváltozott egyhamar. Jelenleg már csak a táblák és a Tesco áruházak honlapja hirdeti az éjjel-nappali nyitva tartást, a valóságban ez már nem áll fenn. Hosszabb távon felmerülhet a non-stop



nyitva tartás újbóli bevezetése, azonban ez lényegileg nem befolyásoló tényező (sem közbiztonságilag, sem pedig mint nyitvatartási idő-tényező). Sajnos e két üzlet (Tesco, Lidl, Penny Market) közelsége a központhoz és a buszmegállókhöz a kissé előnytelenebb helyen lévő piacot hátrányba hozza, bár a piac nyitva tartása ideális, viszont mára már ez a kereskedelmi központ jelentőset veszített kereskedelmi értékéből, elsősorban az üzletszerűen odatelepült árusítóhelyek teszik ki forgalmának nagyobb részét. Ezen a helyi termékek piacra segítségével lehetne (ha nem is azonnal, de mindenképpen láthatón) javítani termelői, helyi termék, helyi termelők ösztönzésével. Erre már történtek/történnek próbálkozások az önkormányzat részéről, egy jóval szélesebb területi szinten gondolkozva, mely által Komló a 2014-2020-as gazdasági tervezési periódusban a szélesebb mecseki körzetnek egy termelői termék gyűjtőhelyévé válhatna. Ennek a próbálkozásnak remélhetőleg a komlói felhasználók válhatnának a legjelentősebb nyertesévé, ugyanis friss, egészséges és olcsó helyben termelt (ökológiai megfontolásoknak is eleget tevő) áruhoz juthatnak könnyebb módon.

A nyitvatartási időket konkrétan nem érintő, azonban az intézményrendszer állapotáról nagyon jó képet nyújtó „ÁROP-1.A.5-2013-2013-0028” azonosító számú „Komló Város Önkormányzat szervezetfejlesztése” című pályázatnak a reprezentatív lakossági kérdőíve érdekes módon nyújtott számunkra információt. Először is a hivatalok nyitvatartási ideje nem szerepelt a megkérdezettek között, annak ellenére, hogy abban a szervezeti rendszer átalakítása során történtek változások. Másodszor pedig a nyílt válaszadási lehetőségek során sem került elő az ügyintézési idők konkrét kérdése, pusztán az ügyintézési hatékonyság idejének a mérése (kérdőív 11 oldal) jelenik meg az elégedettségi listán. Az észrevételek ebben a dokumentumban az ügyintézési idő tekintetében fogalmazzák meg elsősorban észrevételeiket, melyet bonyolultnak és időben túl hosszúnak tartanak a felhasználók. Ebből is látszik, hogy még a manuális ügyintézés is akadályokba tud ütközni (ezért érthető az elektronikus egyelőre szerény térnyerése), másrészt pedig, hogy a hivatali ügyekkel eltöltött idő hossza feltehetően a várakozás miatt mindenhogy kényelmetlenné válhat. Különösen érvényes lehet ez egy kisgyermekes anyuka számára, aki nem csak egyedül próbálja túlélni, a gyakran valóban nem hosszú várakozási időt. Elképzelhető, hogy nem magát az időt kellene tovább rövidíteni, hanem a várakozókat lekötni (különösen gondolunk itt a gyermekekre, pl. játszósarkakkal, rajzoló asztalokkal stb.).

A nyitvatartási idő kutatásának nehézségei, torzító tényezői Magyarországon:

- Tradíciók (átmenet a mediterrán és a Közép-Európai között, de inkább kontinentális), a kereskedelmileg érdekelt (egykori szatócs) kereskedelmi egységek fejlődésében a szocialista éra hiátusa
- Munkáltatói, munkajogi meghatározottságok (a 8 órás foglalkoztatás és a pihenőidők aránya), a teljes idejű és részmunkaidős foglalkoztatottak foglalkoztatási idejének korlátai, határai
- A szabad piacozás elsovadása, különösen a középvárosi és kisvárosi szinteken (illetve a nagyvárosokban is a nem központi piaci esetekben)
- A házaló, utazó boltok megjelenése (a kutatott középvárosi szinten ez inkább speciális termékek kínálatát jelenti – termelői tej, dinnye, krumpli, jégkrém és mirelit áru..., amíg a rurális területen az elsovadó kereskedelmi szolgáltató szektor pótlására alakult ki)
- A civil szféra (lakossági, felhasználói) igényeinek nem kellő súlyú artikulációja sem lokális, sem pedig regionális illetve országos szinten (van probléma, van igény, de nincs, ki összefogja, megfogalmazza, és nem jut el a képviselői/döntéshozói szintre)
- A modern elektronikus kereskedelem és szolgáltató szektor relatíve fejletlensége Magyarországon, illetve az itt megfigyelhető generációs, területi és egyéb különbségek.
- A fekete és szürke kereskedelem és szolgáltatások megléte, követhetlensége – különösen az alacsonyabb státuszú népeiséget illetően, ahol éppen speciális kommunikációs (így esetenként szolgáltatási időt is befolyásoló) stratégiákra lenne szükség.

Összegzés

Bár az elmúlt mintegy negyed században jelentősen megváltozott a környezete a nyitvatartási politika meghatározottságának, ez nagyrészt nem változott meg, ugyanis a tradíció és az egymásra épülés jellemzi a szolgáltatásnyújtás időbeni meghatározottságát. Ez mellett az elektronikus/virtuális világ olyan mértékben írta és folyamatosan írja át az emberek viszonyát a nyitva tartáshoz – pl web-áruházak, állandó rendelkezési lehetőséggel, 24-48 órás szállítással – hogy a valós, több-érezkszerves tapasztalaton alapuló világ már nem az árral és a naprakészséggel, hanem a minőséggel és a kötődéssel tud csak konkurálni, amennyiben akar. Másrészt ennek a minőségen és (helyi)értéken alapuló kereskedelemnek megvan az emberi, így a társadalomalkotó, kohéziót eredményező ereje. Ez mellett minden helyi kezdeményezésnek lehetnek olyan szegmensei, melyek a helyi problémákra adhatnak részbeni válaszokat, ezért előnyben részesítésük nem elhanyagolandó.

A nyitvatartási idők kialakításának feltehetően nem lesz minden szolgáltatási szereplő feltétlen partnere, ugyanakkor az egyeztetés nem megkerülhető, nagyrészt azért mert a leginkább monolit időstruktúrában működő szolgáltatók egyben munkáltatók is, gyakran jelentős foglalkoztatottal.

INDIKATÍV LISTA

A helyi jellegű piaci tevékenység segítése

A helyi (járási, kistérségi) termelői körök megerősítése olyan piaci szegmensekkel, mely hiányzik, annak ösztönzésével, szervezési segítségével és összeköttetésének elősegítése közvetlen és közvetett módszerekkel a lehetséges vásárlói körhöz:

Már említettük korábban a jelenleg formálódó helyi termék gyűjtőhelyi funkció fejlesztését, mely további szolgáltatásnyújtási csomagok, ötletek sorozatát veheti fel:

- PI termelői napok, termelői piacok, termelői helyek létrehozása a piacon. Speciális termékek egységes megjelenése, menedzsmentje, ez által munkahelyteremtés, foglalkoztatási lehetőségek bővülése, önellátásban való érdekeltség megerősítése, piacra termelés ösztönzése

- Beszállítói szolgáltatások elősegítése (szintén elsősorban szervezési feladatok, esetleg ingatlanok segítségével) – itt a helyi, mikroregionális termelők (őstermelők, kertészetek... elsősorban széles fogyasztói piaccal rendelkező termékeket előállítóknál gondolkozhatunk e társulási-értékesítési formára) és a lehetséges felhasználói körök összeköttetése, együttműködési irányítása lehet a közigazgatási szereplők feladata. Egy ilyen rendszernek természetesen lehet szociális jellege is, sőt meglátásunk szerint pont ez a szegmens melyben az önkormányzatnak konkrét társadalmi-szociális szerepet is juttathatunk. Ez esetben a közigazgatási szereplő (város, járás, esetleg kistérség, vagy társulás) nyújthat közvetlen segítséget (támogatás, kisebb kereskedelmi előnyök), vagy közvetett (pályázatírási, pályázat-lebonyolítási, partneri) segítséget. Úgy tűnik egy erősen szociális jellegű fenntartható (fenntarthatósági eszmerendszer szerint felépülő) beszállítói hálózat még a társadalmi periférián élőket is közvetlen megszólíthatja, nem elképzelhetetlen a munkába állással való összeköttetése az ilyen jellegű szolgáltatásnak (terméket-munkáért program). Ennek lehet egy házhozszállítási/kiszállítási szegmense is, mely a nyitvatartási idők esetében a legplasztikusabb, legalkalmazkodóbb szolgáltatási időfaktor, tehát semmihez nem kell kiemelten igazodnia, igazítódnia. Jó példa lehet a „Pécsi szállítók” nevű kezdeményezés, melyben a helyi (mikroregionális) termékeket, a megváltozott munkaképességűek foglalkoztatását és a város környék termelőinek közös érdekei lelhetők fel egyszerre. Bár itta szociális elem nem kézzelfogható, de az árképzési politika mindenképpen ilyen jellegű. Az említett minta honlapja: <http://pecsiszallitok.hu/>

E próbálkozás közigazgatási szereplők általi támogatása és szociális szegmensének figyelembe vétele véleményünk szerint erősítheti egyrészt a város és környéke kohézióját

(járás, kistérség, vonzáskörzet), és hozzájárulhat a helyi életkörülmények és gazdaság alapszintű fejlődéséhez.

Az extra szolgáltatási órák (később napok) folyamatos edukációval és marketinggel egybekötött bevezetése, „próba-üzemmódja”

A tradicionális monolit-struktúrák a nyitvatartási időkben az említett nemzeti-kulturális szokások által helyileg csak lassan változtathatóak, ezért kezdetben javasoljuk csak annak szerényebb módosítását un. extra órákkal melyek kezdetben lehetnek havi rendszerességűek a kellő és szükséges (sőt annál nagyobb) marketing tevékenységgel meghirdetettek. Ehhez csatlakozhatnak külön szolgáltatások melyek a gyermekbarát illetve a családbarát szegmenset erősítik. Ezek lehetnek akár kiemelt napokon, rendezvényeken (pl. a közigazgatás bemutatkozik vagy az ügyintézés az ügyintéző szemével), amikor először csak a struktúra bemutatása megértetése lenne a fontos, majd később ez akár szerényebb szolgáltatási funkciókkal bővíthet.

Fontos lenne a speciális „Kömlunicum” szolgáltatásokat tudatossá tenni, ez alatt nem az egyediségre gondolunk, hanem olyan szolgáltatások kiemelése, melyekből hiány vagy nem kellő mennyiségű van a városban (pl. cukrászda).

A szolgáltatási extra napok (órák) egységes tervezésének elősegítése a civilek, hivatalok és a nem szolgáltatói (hanem elsősorban kereskedelmi) jellegű szereplők közös koordinálásával, párbeszédjük ilyen irányú elősegítésével. Ilyenek lehetnek a közszolgáltatói szombatok vagy banki szombatok - ezeket az eseményeket lehetne ötvözni az előbb említett ismeretterjesztő és családbarát elemekkel.

Ezeknek az alkalmaknak lehetőség szerint az elektronikus ügykezelési és szolgáltatás-igénybe vételi módokat is propagálniuk kellene, mivel így a tehermentesítés egy másik jelentős faktora is megerősödhetne.

Ezek a próbálkozások véleményünk szerint idővel kitermelhetik a felhasználóbarát nyitvatartási „üzemmód” létrejöttét és annak egyes elemeinek megszilárdulását, és nem lesz elképzelhetetlen az extra banki nyitvatartási óra vagy a kereskedelmi szereplők és a közszolgáltatók jobb párbeszédje sem.

III. Család-, felhasználóbarát hivatalok/intézmények kialakítása

Az önkormányzat hivatalaiban, egyéb intézményekben a feltételrendszernek megfelelő fejlesztések révén bababarátá tétele a cél. Az, hogy az állampolgárok által látogatott hivatali egységben olyan mintaértékű beruházás (pilot projekt) valósuljon meg, mely iránymutatást nyújthat a város szolgáltatóinak. A beruházás keretében a nyitvatartási idő is az igényekhez kerül igazításra, pelenkázó, szoptatóhelység, kulturált mellékhelység, babaváró, a babakocsi közlekedést megkönnyítő beruházás kerül megvalósításra.

Komló – család- és bababarát ügyintézés feltételei

Mitől lesz valami bababarát/családbarát

A családbarát település fogalma több tényezőt is tartalmaz, mint ahogy a család is egy komplex igényekkel rendelkező entitás, úgy a családbarátság sem definiálható egyszerűen. A fogalom tartalmaz elemeket a település épített és természeti környezetére vonatkozóan, a komplexen értelmezett biztonság területéről, az intézményi ellátottság, az önkormányzat családok felé mutató figyelmével, esetleges pozitív diszkriminációjával kapcsolatban csakúgy, mint a családoknak és a gyermekeknek a település jövőképében elfoglalt helyét illetően. Nincs általánosan elfogadott definíció, van viszont egy a civil szférából, a Nagycsaládosok Országos Egyesületétől (NOE) származó kezdeményezés, mely 2006 óta ítéli oda a családbarát önkormányzat díjat az erre érdemes településnek. A díj odaítélésének létezik nyilvános szempontrendszere, mely számunkra is iránymutatásul szolgálhat²:

1. Jó minőségben és a családok számára jó elérhetően működjenek a településen (vagy legyenek megszervezve, körzetesítve, más településekkel összefogva) a családokat érintő alapszolgáltatások (ha van: bölcsőde, óvoda, iskolák, gyermekorvosi ellátás, védőnői szolgálat, családsegítő és gyermekjóléti szolgálat, gyámhivatal, családi napközi stb.)
2. A helyi szociális rendelet – a törvények betartásán túl – tartalmazzon a családok, különösen a több gyermeket nevelők számára kedvező lehetőségeket.

² http://www.noe.hu/sajtoszoba/csaladbarat_onkormanyzatok

3. Érezhető legyen, hogy az önkormányzat nem csupán szavakban vagy a törvények minimális szintű teljesítésével, hanem ezeken túlmenően is értékeli a gyermeket, a nevelőcsaládokat, érték érdemi lépéseket is kész megtenni lehetőségeihez mérten.
4. Az ügyfélszolgálatok kialakítása, az ügyintézők hangneme, illetve az intézmények vezetőinek a családokkal való bánásmódja legyen humánus (szóba sem jöhet, hogy megjegyzést tegyenek a gyermekvállalással kapcsolatban!)
5. Támogassák a családok lakáshoz jutását, illetve különösen a több gyermeket nevelők számára gondoskodjanak méltó körülmények megteremtéséről.
6. Könnyítsék meg a gyermekintézményekbe, iskolákba való jutást.
7. Akadálymentesítés a gyermeket nevelők számára is.
8. Játsszóterek, közösségi terek, ifjúsági szabadidős lehetőségek legyenek.
9. Gyermek és fiatalok biztonsága (közlekedés, közbiztonság, játszóterek stb.)!
10. Támogassa a gyermeket vállaló fiatal családokat! Helyi programokkal ösztönözze a fiatalokat, hogy vállaljanak gyermeket.
11. Helyi szövetség a családokért.
12. Családbarát városfejlesztés.
13. Az önkormányzat és cégei, intézményei, mint munkaadók családbarát módon állnak-e hozzá a munkavállalóikhoz (család és munka egyeztetése).
14. Családbarát szolgáltatások, nyitva tartások, közlekedési lehetőségek.
15. Tiszta és egészséges környezet.
16. Legyen valamilyen egyedi családtámogató, a gyermeknevelést vagy gyermekvállalást segítőprogram, intézkedés, ami mintául szolgálhat a többi önkormányzatnak.

A komlói helyzet

A NOE szempontrendszerét alapul véve Komló családbarát jellege több szempont alapján alátámasztható. A városban minden elvárható, a családokat érintő alapszolgáltatás és gyermekjóléti szolgáltatás (bölcsőde, óvoda, alap- és középfokú oktatási intézmények, gyermekorvosi körzetek, védőnői szolgálat, családi napközi, nyári étkeztetés lehetőségei, speciális nevelési igényű gyermekeket kiszolgáló intézmények...) megtalálható, az elérhető adatok alapján az intézmények és a szakemberek nem túlterheltek (a csökkenő gyermeklétszám mellett a kihasználtság foka folyamatosan csökken).

A helyi szociális rendelet nagy figyelmet fordít a gyermeket nevelő családokra, az egyes támogatási lehetőségeknél a gyermekes családok pozitív elbírálásban részesülnek.

Komlón nem csak a szociális rendelet, hanem számos más rendelet és koncepció is kiemelten kezeli a gyermekeket, ifjúságot, rajtuk keresztül a családokat. A teljesség igénye nélkül ilyenek pl. az Integrált Városfejlesztési Stratégia, a Helyi Esélyegyenlőségi Program, a Kulturális stratégia, a Sportkoncepció, illetve a város saját Gyermek- és Ifjúsági Koncepcióval is rendelkezik. Mindegyikben kiemelt célcsoportot jelentenek a gyermekek, a gyermeket nevelők, illetve a fiatalok, akik a közeljövőben gyermeket szeretnének vállalni. Stratégiai cél sok esetben az identitás erősítése és ezen keresztül az elvándorlás csökkentése, valamint a fiatalok lakásteremtésének és családalapításának támogatásán keresztül a betelepülők számának növelése is.

A város lakáscélú támogatásokról szóló rendelete kimondottan támogatja az első lakás szerzését, így segítve a gyermekvállalást. További gyakorlatok bizonyítják, hogy a város figyel a (rászoruló) gyermekekre. 2011-ben 43-an részesültek óvodáztatási támogatásban és összesen 1261-en valamilyen étkezési támogatásban. Ekkor a város lakosságának 12,11%-a (3152 fő) volt a 0-17 éves korú, azaz a vonatkozó korosztály közel 40%-a kapott valamilyen étkezési támogatást. Ez ugyan törvényi kötelezettség, de a nyári 250 főt érintő étkeztetés már önként vállalt önkormányzati feladat.

Az önkormányzat pályázati forrásból több intézményt is akadálymentesített (pl.: Komlói Közös Önkormányzati Hivatal, Városi Sportközpont, Közösségek Háza, Színház- és hangversenyterem, Egészségügyi és Szociális Szolgáltatóház (Kossuth Lajos utca 103., Komlói Kórház, Gagarin Általános Iskolája, Körtvélyesi Óvoda, Nagy László Gimnázium, Kökönyösi Óvoda, Nagy László Szakközépiskola, Szakiskola, Speciális Szakiskola és Kollégium az idősek klubja épülete folyamatban van), mely a babakocsi közlekedés számára is megfelelő körülményeket biztosít, azonban további hiányosságok is találhatók (pl. Belvárosi óvoda). Több kereskedelmi létesítmény is akadálymentes (Tesco, Zengő Áruház, OTP, Takarékszövetkezet, de vannak olyanok is ahol ez továbbra sem biztosított (Csillesor emelet, K&H).

A belváros területén a biztonságos gyalogos közlekedés alapfeltételei többnyire biztosítottak (akadálymentesített gyalogátkelők, lámpás keresztezések, széles járdák). Ugyanakkor egy 2014 tavaszi 300 fős mintán végzett kérdőíves felmérés eredményei arra utalnak, hogy mind az intézményi akadálymentesítés, mind a gyalogos közlekedés feltételeinek javítása (akadálymentes és biztonságos átkelők) kívánatos, a lakosság a járdák állapotával sem elégedett maradéktalanul.

Az önkormányzat épületei közül kettőben (Polgármesteri Hivatal, Egészségügyi és Szociális Szolgáltatóház) a bababarát ügyintézés feltételei (pelenkázó és szoptató helyek) is adottak, a kereskedelmiek közül tudomásunk szerint csak a Tescoban található hasonló létesítmény, valamint az OTP fiókban van lehetőség a kisgyermek számára az ügyintézés alatt a színezésre (kisasztal, kisszék, színezők, ceruzák).

A városban a NOE helyi tagozata működik, így a családokkal kapcsolatos civil szövetségek, segítők is jelen vannak. Fontosnak tartjuk kiemelni, hogy a korábban már hivatkozott felmérés eredményei alapján a NOE holtversenyben a második legtöbbet említett (azaz feltehetően a második legismertebb) komlói civil szervezet.

Az interjúk alapján állíthatjuk, hogy a gyermekek számára a szabadidős programok szervezésében az oktatási intézmények nagyon aktívak. Mellettük a Közösségi Ház emelhető ki, ahol mind művészeti, mind hagyományőrző foglalkozásokat szerveznek gyermekeknek is. A szervezet az utóbbi években ilyen jellegű tevékenységére számos pályázati forrást is meg tudott szerezni.

A városi rendőrség beszámolója alapján a testület nagy hangsúlyt fektet a gyermekek tájékoztatására, a prevencióra, akár a közlekedés, akár a kábítószer, vagy egyszerűen a rendőrség működését illetően. Az alábbi fontosabb, a gyermekek és a gyermeket nevelő családok biztonságát érintő preventív akciókat hajtott végre a Komlói Rendőrkapitányság a 2012-es évben:

- A 2011/2012 tanévben a Rendőrség Biztonságra Nevelő Iskolai programja 2 iskolában, 14 osztályban, 247 gyermeket ért el.
- előadások osztályfőnöki órákon az iskolai erőszakról, vagyon elleni bűncselekményekről, a fiatalok áldozattá válásának megelőzéséről.
- Előadások az internet veszélyeiről, legális és illegális drogokról, a drogfogyasztás következményeiről, a fiatalok által leggyakrabban elkövetett bűncselekményekről.
- utcai szociális munka a „csellengő” gyerekek miatt
- A Komlói Kistérség többcélú Önkormányzati Társulás Családsegítő és Gyermekjóléti Szolgálatára részére a 2012-es évben 30 esetben jelzés olyan kiskorúakról, akik bűncselekmény elkövetői voltak, akik a családon belüli erőszak áldozataivá váltak, illetve akik szülei ellen kiskorú veszélyeztetése büntette miatt indult büntetőeljárás.

- 9 iskolában 9 fő iskola rendőr kezdte meg tevékenységét, akik a 2011/12-es tanévben 36 intézményben tartottak előadásokat, összesen 203-at
- Közlekedéssel kapcsolatos pályázatokat és vetélkedőket is szervezett a rendőrség
- Ahol szükséges a rendőrség biztosítja a biztonságos iskolába járás és hazaindulás közlekedési feltételeit. (forrás: Előterjesztés Komló Város Önkormányzat Képviselő-testületének 2013. február 21-én tartandó ülésére. tárgy: Rendőrkapitányság beszámolója a közbiztonság helyzetéről, készítette: dr. Váczai István r. alezredes).

A beszámolók és statisztikák alapján a gyermek- és fiatalkorúak kárára, illetve általuk elkövetett bűnesetek száma nem kiugró. Ugyanakkor az érintett csoporttal foglalkozó szakértők szerint a számok mögött komoly problémák húzódnak, nem minden esetben jut el az ügy addig a fázisig, hogy a rendőrségi statisztikákba bekerüljön. E mögött azonban legfőbb okként egyértelműen a lakosság általános elszegényedését találhatjuk.

Van pár további olyan terület, melyeken hiányosságok tapasztalhatók. A város számos kereskedelmi egysége megközelíthetetlen babakocsival, az önkormányzati épületek közül többen a kisgyermekes ügyintézés feltételei nem adottak.

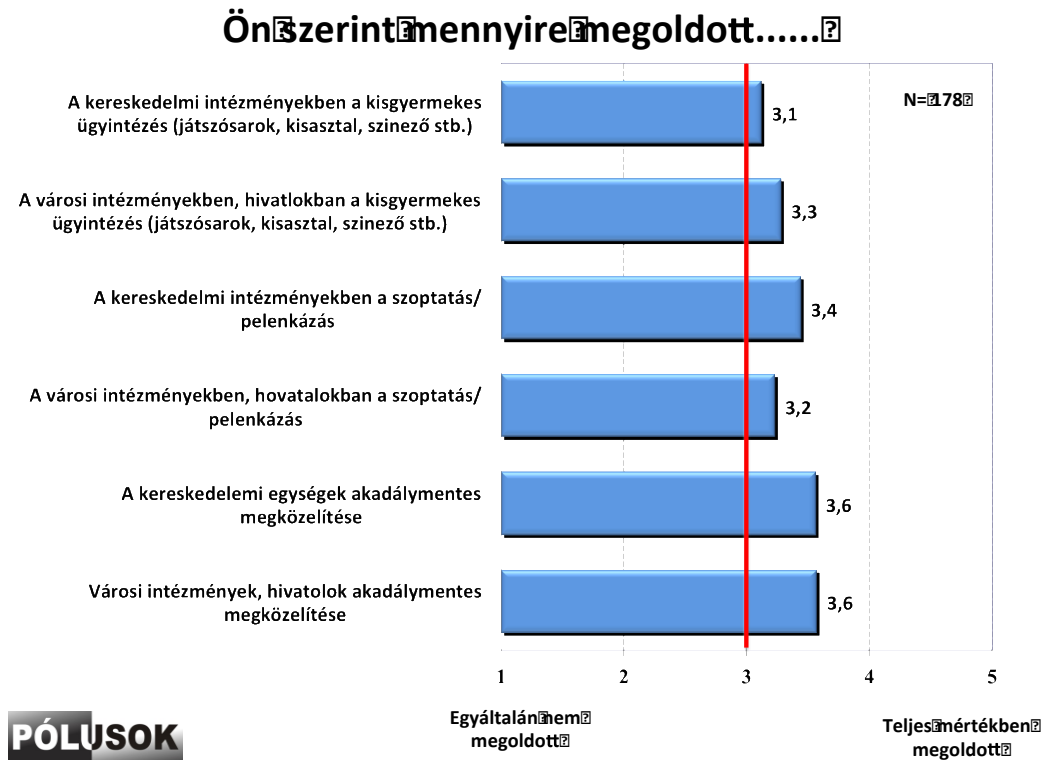
A játszótérek közül is számos olyan található, mely babakocsival megközelíthetetlen (Petőfi u., Szilvás), a játékok állapota is sokhelyütt kívánnivalót hagy maga után. Meg kell azonban jegyezni azt is, hogy a korábbi városépítési elvek alapján majdnem minden társasházi tömbhöz épült annak idején egy-egy játszótér, természetesen az akkori színvonalon. Ezek mindegyikének EU-konformosítása komoly költség. A helyzeten javított az is, hogy a közelmúltban a belvárosban átadásra került egy új, EU-konform játszótér.

A vasútállomás, buszpályaudvar funkcionális együttesénél rendkívül szegényes a gyermekkel utazni vágyók kiszolgálása. Mindössze egy nyilvános fizetős WC áll rendelkezésre (a vasútállomáson), a gyermekkel várakozás idejét szinte semmi nem segít lerövidíteni. Általában is elmondható, hogy a nyilvános wc-k, hiányoznak a településről, ami miatt kisgyermekkel sokszor kényelmetlen lehet egy hosszabb városi túra.

A városi tömegközlekedés esetében az alacsonypadlós, illetve a babakocsi szállítására alkalmas járművek aránya alacsony.

A kérdőíves felmérés alapján állíthatjuk, hogy a kisgyermekes ügyintézésben még van hova fejlődni a városban. A közepesnél valamivel jobb értékek születtek mind az ügyintézés feltételei, mind a pelenkázás/szoptatás infrastruktúrája kapcsán. Némileg jobb értékek figyelhetők meg az elérhetőség tekintetében, mely minden bizonnyal az akadálymentesítési projektek egyik hozadéka. Előnyös, hogy a városi intézményeket az ügyintézés körülményei

tekintetében magasabb pontszámmal jutalmazták a válaszadók, ugyanakkor a szoptatás/pelenkázás tekintetében a kereskedelmiek szerepeltek jobban, holott ez utóbbi csak a Tescoban rendelkezik infrastruktúrával. Feltehetőleg nevezett kereskedelmi intézmény nagyobb ismertsége áll a jobb számok mögött.



4. ábra: A kérdőíves eredmények a bababarát ügyintézés tekintetében

INDIKATÍV LISTA

A városi intézmények további akadálymentesítésének előkészítése. Az intézmények felmérése és a beruházásokhoz források feltárása. Egyetlen konkrétan említett intézmény a Belvárosi óvoda.

A nem önkormányzati létesítmények (Bankok, üzletházak, boltok...) számára az akadálymentesítéshez segítségnyújtás (pályázati tanácsadás, figyelemfelhívás, jó példák bemutatása stb).

A nem önkormányzati létesítmények (Bankok, üzletházak, boltok...) számára a bababarát ügyintézés feltételeinek megteremtéséhez segítségnyújtás (pályázati tanácsadás, figyelemfelhívás, jó példák bemutatása stb.).

A kisgyermekkel látogatott intézmények bababaráttá tétele:

1. Komlói Közös Önkormányzati Hivatalban 1 db baba-mama szoba kialakítása, berendezése az épület földszintjén lévő kb 8 m²-es helyiségben, továbbá az alagsori mozgáskorlátozott WC-ben pelenkázó felszerelése (melyet mind a hivatal, mind a járás ügyfelei használhatnának).
2. Közösségek Háza épületében, a mozgáskorlátozott WC-ben pelenkázó felszerelése.
3. A Szilvási Bölcsőde nyugati bejáratánál /főbejáratánál/ lévő lépcsőn rámpa kialakítása, amely az épületbe történő babakocsis bejutást segítené elő. A bölcsőde keleti /hátsó/ ajtajánál a meglévő alsó rámpa kiszélesítése, a komfortosabb használat érdekében. A felső lépcsőn pedig felhajtó kialakítása. A hátsó bejáratnál szükséges a meglévő járda burkolat felületkiegyenlítése és korszerűsítése, ügyelve a csapadékelvezetésre.

IV. Felhasználóbarát települési környezet fejlesztésének koncepciója **kialakítása, fejlesztése**

A projekt során külön tevékenységi körben megfogalmazásra kerül egy felhasználóbarát városi környezet koncepciója, mely a fent érintett hivatalok, szolgáltatók számára javaslatokat, modelleket tartalmaz, mely segítséget nyújt számukra egy élhető települési környezet kialakításában.

Hogy egy városban mennyire kellemes az élet, a benne élők (lakosok, szolgáltatók, városvezetés) közösségi aktivitásán is múlik. A felhasználóbarát település közel áll az élhető város kifejezéshez, mely kellemes hétköznapi életminőséget, a szolgáltatások kényelmes elérhetőségét, a városi terek élménygazdagságát jelenti. Az, hogy egy város élhető, hogy a lakosok számára a szolgáltatások megfelelő minőségben elérhetők, növelheti a városok vonzerejét, szívesebben laknak ott az emberek, emellett annak önértékelése és identitástudata is formálódik, valamint motivációt kap újabb fejlesztésekre.

Az alábbi igényfelmérés, az ember és városának viszonyán alapul, és olyan kérdéseket vizsgál, hogy mitől érzik magukat otthon a településükön, mennyire tartják megfelelő állapotban a környezeti elemeket, hol tart Komló a szellemi, közösségi élet területén, továbbá mit tesz az önkormányzat azért, hogy a városuk élhetőbbek, fejlettebbek legyenek.

Alapvető igényként kell, hogy fellépjen a társadalmi felelősségvállalás, a lakosok gondolkodásmódjának tudatos fejlesztése a helyi szolgáltatók, illetve a helyi lakosok aktivizálása révén.

Társadalmi-gazdasági tevékenység hatása Komló környezeti állapotára

Bányászat hatása

Komló várossá válását elsősorban a szénbányászatnak köszönheti. A térségben a bányászat körülbelül 200 éves múltra tekint vissza. Nemcsak Komlóra, hanem a többi, Komló környéki településre is hatott a bányászat, melynek nagy munkaerő- felszívó hatása volt³. A mélyművelésű bányászat jelentős vízszintdepressziót idézett elő a környezetükben. A mélybányászattal kapcsolatos negatív, azaz a természetes térszínbe mélyülő antropogén formák a vágatok és fejtések üregeinek beomlása következtében megjelenő felszínüllyedés, rogyás, roskadás eredményei. Az alábányászott területeken végbemenő felszínmozgások (Kossuth-akna, Zobák-akna) komoly épületkárokat eredményeztek. Komló településszerkezetének alakulásába is beleszólt az alábányászott területek elhelyezkedése, mivel a település terjeszkedését az ilyen területek kikerülése határozta meg. A bányából felhozott meddőanyagok felhalmozásából keletkező meddőhányók, a hőerőmű salak-, pernyehányói, a süppedékterületek több hektár területen semmisítették meg az erdőt, illetve a szőlők, gyümölcsösök és konyhakertek rovására terjeszkedtek (ERDŐSI F. 1977).

Az 1970-es évektől azonban a bányászat elkezdett leépülni, majd 1993-ban megkezdték a felszámolást is. Az utolsó szén 2000. január 31-én került felszínre. Az aknákat tömedékelték, a meddőhányók rekultivációját elvégezték. A bányászati tevékenységnek két területen volt jelentős hatása a felszíni és a felszín alatti vízrendszerekbe való beavatkozás, valamint a tájkép átalakítása (külfejtések, meddőhányók) terén⁴. Mára az előírt tájrendezési munkák szinte teljesen befejeződtek, erdősítés, tereprendezés történt. Jelenleg már csak a kőbánya működik, melyek nagyobb magasságban és erdős környezetben helyezkedik el, települést károsító hatása kisebb.

Levegőminőség

Komló levegőminőségi helyzetét a fűtési, közlekedési emisszió, illetve a város domborzati adottságai befolyásolják. A szennyezettség területi eloszlásában a belvárosban alakulnak ki a

³ A Kistérség környezetvédelmi programja 2011-2016. <http://www.komloikisterseg.hu/tervek-programok>

⁴ A Kistérség környezetvédelmi programja 2011-2016. <http://www.komloikisterseg.hu/tervek-programok>

magasabb szennyezettségek, melynek a fűtési időszakban a lakossági eredetű nitrogén-oxidok, szállópor emissziója, a nem fűtési időszakban viszont a közlekedés szerepe jelentős (SZABÓ-KOVÁCS B.-GYENIZSE P. 2008). Komlón 4 immissziós mérőpont szolgáltat adatot a város levegőminőségi helyzetéről: a belvárosban (CO, SO₂, NO₂, szálló por, O₃), a Juhász Gyula utcában (SO₂, NO₂), a Toldi Miklós utcában (üledő por) és a Városháza téren (SO₂, NO₂). A monitorállomásokon mért adatokból egyértelműen kiderül, hogy Komlón a levegő NO_x koncentrációi, valamint a por koncentrációja évente több alkalommal túllépi az egészségügyi határértéket.

Azonban az elmúlt időszakban Komló levegőminősége sokat javult, köszönhetően az ipari tevékenység jelentős csökkenésének, illetve a Fűtőerőmű felhasznált energiahordozójának változásának (az erőmű 1990-ben szénalapú energiatermelésről tüzelőolajra, majd 1998-ban földgázra, 2010 évben biomassza tüzelésre állt át, melynek következtében mindhárom alkalommal jelentősen csökkent a káros anyagok kibocsátása). Ez a város levegőminőségének javulásában is megmutatkozott, amelyre annak kedvezőtlen domborzati adottsága és az ebből következő rossz átszellőzése miatt szükséges is volt.

Az ipari tevékenységeken és a fűtésen kívül a közúti közlekedésből - ami jelentősen nőtt az utóbbi évtizedben - származik még levegőszennyezés. A vonatközlekedés és a vasúti teherforgalom, a Volán buszpályaudvar légszennyező hatása is megemlíthető. Az átvezető utak mellett tapasztalható légszennyezettség mértéke esetenként meghaladhatja az egészségügyi határértéket. A külterületeken a gondozatlan állapotokból eredő parlagfű és egyéb allergén növények elszaporodása jelent veszélyt.

Vizek állapota

A felszíni vízfolyások közül a Kaszánya-patak minőségét befolyásolja a komlói szennyvíztisztító-telepekről bevezetett tisztított szennyvíz minősége és mennyisége. További veszélyeztető tényező, hogy Komló belterületén folyik át, esetleges felszíni szennyezések terhelik. A felszín alatti vízkészletek fokozott védelme kiemelt feladat, mert a települések vízellátását nagyrészt ezekből oldják meg. Komlón a Mohács-Víz Kft. a szolgáltató. Meg kell említeni Sikonda termálvízkészletét, melynek védelme szintén kiemelt feladat⁵.

Természeti, táji értékek védelme

⁵ A Kistérség környezetvédelmi programja 2011-2016. <http://www.komloikisterseg.hu/tervek-programok>

Komló közigazgatási területe és környéke bővelkedik európai jelentőségű NATURA 2000 területekben, illetve országos és helyi jelentőségű védett természeti területekben.

Országos jelentőségű, védett természeti terület a hosszúhetényi és a magyaregregyi szakaszon Komlóval határos, 1977-ben védetté nyilvánított Kelet-Mecsek Tájvédelmi Körzet. A 2009. áprilisában védetté nyilvánított Nyugat-Mecsek Tájvédelmi Körzet Komló külterületének északi és keleti részét érinti⁶.

Környezeti zaj és rezgés

A környezet zajterhelését túlnyomórészt a közlekedésből származó zajforrás adja. Komlón átvezető utak forgalma és a rossz közlekedésű utak jelentenek problémát zajvédelmi szempontból. Komló központjában működik a város hőszolgáltatását ellátó fűtőerőmű – mely már nem jelent zajterhelést. Egyéb jellegű zajforrásnak tekinthetők a kereskedelmi és szolgáltató tevékenységek, illetve a szórakoztató és vendéglátó egységek. A kereskedelemben keletkező zaj nagyrészt az árucikkek beszállításából ered. Zavaró hatást főleg az élelmiszerüzletek hajnali áruellátása jelent, ott, ahol ezek az üzletek a lakóépületek között, vagy éppen azok aljában találhatóak. A szórakoztató és vendéglátó egységek zavaró hatását a hangos zene és a szórakozáshoz kapcsolódó emberi magatartás okozza.

A környezeti rezgés két forrása is a közlekedés, akár csak a zaj esetében. Közlekedésből származó rezgéssel a rossz minőségű közutak, valamint az útviszonyokhoz képest túlsúlyos gépjárművek esetén, illetve a vasúti pályához közeli épületeknél lehet számolni⁷.

⁶ Komló Integrált Városfejlesztési Stratégia 2009-2010.. http://komlo.ekisterseg.hu/index.php?akt_menu=2346

⁷ A Kistérség környezetvédelmi programja 2011-2016. <http://www.komloikisterseg.hu/tervek-programok>;
Komló Integrált Városfejlesztési Stratégia 2009-2010.. http://komlo.ekisterseg.hu/index.php?akt_menu=2346

Hulladékok

Települési szilárd hulladék, hulladéklerakók

A települési szilárd hulladék rendszeres begyűjtése és elszállítása megoldott. A települési szilárd hulladék rendszeres begyűjtését a Komlói Városgazdálkodási Rt. végzi. A keletkezett hulladékot a Cikói Regionális hulladékkezelő központba szállítják. Komlón megvalósult a szelektív hulladékgyűjtés. A településeken hulladékgyűjtő szigeteket alakítottak ki.

Települési folyékony hulladék, csatornázás, szennyvíztisztítás

Komló 95%-a csatornázott, mely településrészekenként eltérő időben került kivitelezésre. A városban elkülönített csatorna van, a szennyvíz és a csapadékvíz külön csatornában kerül elvezetésre. A csatornázott részeken 100%-os a rákötés. A város szennyvizét a Komlón lévő szennyvíztisztító telepre vezetik, melyet a Mohács-Víz Kft. üzemeltet. A tisztítás hatásfoka 90% fölötti, a tisztított szennyvíz befogadója a Kaszánya-patak. Sikondán a lakások 50%-a csatornázott. Komlóhoz tartozó Kisbattyány és Komló Zobák-pusztai része nem csatornázott, valamint a csatornahálózatba be nem kapcsolt szennyvíztermelők a település településen keletkező települési folyékony hulladékot a szennyvíztisztító telepekre szállítatják.

Csapadékvíz-elvezetés

A csapadékvíz elvezetése Komlón is gondot jelentett, amelyet jól mutatott a bel- és külterületi belvizek korábbi megjelenése. A legtöbb helyen a vízelvező árkok folyamatos gondozása, karbantartása, tisztítása miatt egyre kevésbé okoz problémát.

Közterületek tisztántartása

A hulladékgazdálkodási törvény előírja, hogy „a közterület szervezett, rendszeres tisztán tartása a települési önkormányzat közszolgáltatási feladata”. Komlón a Városüzemeltetési Gondnokság végzi el a munkát, amely körülbelül 18000 m² közterület kézzel és géppel történő tisztántartását jelenti.

Közterületi zöldfelületek

A települési parkoknak többféle funkciója van. Egyrészt esztétikai, mivel a településről alkotott képet erősen befolyásolja a zöldfelületek aránya és azok gondozottsága. Másrészt szabadidős, mert a városban az udvarok, kertek hiányában a lakosok elsősorban itt tudnak kikapcsolódni, természetközelségbe kerülni. Továbbá a klíma kialakításában, a levegő minőségének javításában is nagy szerepe van. Méreteiből adódóan Komlón a zöldfelület mindhárom funkciója megvalósul. A közparkok területe: 1490,5 ezer m², állapotuk jó, a fásított utcák aránya: 70-80%.

Ipari létesítmények, iparterületek

A kistérség legjelentősebb ipari tevékenysége az elmúlt évtizedekben a szénbányászat volt. A bányák bezárását követően új, kiemelkedő ipari létesítmény nem épült, jelenleg inkább kis- és középvállalkozások működnek. Komlón található ipari park (Altáró Ipari Park) a város központjában, a volt szénbánya által használt területen. Az ipari park működése a helyzetéből adódóan környezetvédelmi szempontból nem kifogástalan⁸.

Helyzetfelmérés az élhetőség kapcsán Komló városában

Az alábbi kérdésre kerestük a válaszokat, hogy felmérjük Komló élhetőségi képét, és az ezekkel kapcsolatos igényeket:

- Szívesen él Ön Komlón?
- Szívesen él Ön közvetlen lakókörnyezetében?
- Ön szerint milyen Komló népesség megtartóereje? Mennyire fog változni a következő 5 évben Komló népessége?
- Mi a véleménye Önnek Komlóról?
- Mi a véleménye Önnek az alábbi területek állapotáról, általánosságban? (Épületek, Terek, parkok, Utcák, Műemlékek, Közösségi helyek, Táj)

⁸ A Kistérség környezetvédelmi programja 2011-2016. <http://www.komloikisterseg.hu/tervek-programok>;
Komló Integrált Városfejlesztési Stratégia 2009-2010.. http://komlo.ekisterseg.hu/index.php?akt_menu=2346

- Ön szerint hogyan jelennek meg Komló épített és természeti értékei az itt élő emberek hétköznapijaiban, gondolkodásában?
- Ön szerint milyen a környezet állapota Komlón? (levegő, víz, talaj, település tisztaság, zaj tekintetében)
- Ön szerint milyen a környezet állapota közvetlen lakókörnyezetében? (levegő, víz, talaj, település tisztaság, zaj tekintetében)
- Ön szerint mi lenne a legmegfelelőbb megoldás az épített és természeti értékeinek környezeti problémájára?
- Ön szerint milyen szervezetek/intézmények segítségével lehetne legjobban a települést fejleszteni, hogy az élhető város koncepciója megvalósulhasson
- Ön szerint hogyan tudnának a helyi lakosok ebben részt venni?
- Ön szerint kinek a feladata Komló épített környezetének fenntartása, megóvása?
- Ön szerint melyek az élhetőség legfontosabb akadályozó tényezői Komlón?
- Mennyire elégedett Ön a város vezetés munkájának minőségével, hatékonyságával?
- Kérem, sorolja fel, azon közéleti személyiségeket, akiktől Komló sorsának jobbra fordulását várja Ön a következő években?
- Ön szerint az elmúlt 5 évben hogyan alakult Komló gazdasági helyzete?

Az alábbi kérdésekre adott válaszok és azok elemzése:

A komlóiak kétharmada szívesen él lakóhelyén, s ebben nemek szerinti nincs eltérés. A legidősebbek háromnegyede válaszolta ugyanezt, az ennél fiatalabbak közel azonos arányban (középkorúak 63, legfiatalabbak 60 százaléka), de ennél kisebb hányadban vélekedtek így. A városban szívesen élők fele időskorú (ami a város népességének életkorából is fakad), de a nem szívesen élők közül is e korosztály adja a legnagyobb hányadot (38%), ugyanakkor közel ugyanennyien vannak a legfiatalabb, 18-34 éves korosztályból (34%) is. Az alapfokú végzettségűek héttizede szívesen él Komlón, legkevésbé a középfokú végzettségűek (65%), de iskolai végzettség alapján nincsenek akkora különbségek, mint az előbb említett korcsoportok esetében.

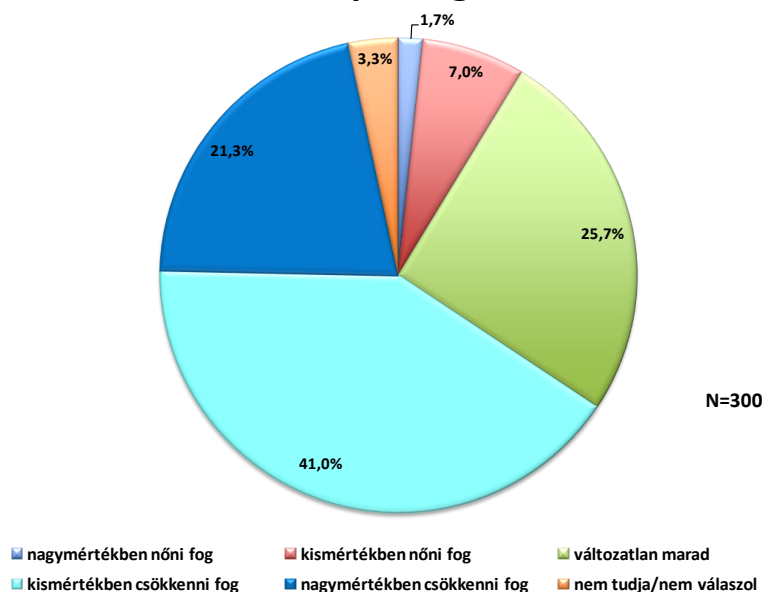
A nyugdíjasok közel négyötöde mondta azt, hogy szívesen él a városban, a vállalkozóknak csak a fele és a munkanélküli járadék nélküliek kétötöde, ami összefügg azzal, hogy nem találnak munkát a városban. A Gesztenyésen élők mindegyike szeret a lakóhelyén élni, de a kisbattyáni és a szilvási lakosok is majdnem egyöntetűen ezt választották. Az ott élők négyötöde szereti a lakóhelyét a Béketelepieknek, az Új-telepieknek és a Zobákpusztaiaknak

is. Ezzel szemben a Kökönyösieknek csak az 51, a Körtvélyesieknek 56, a Kenderföldieknek 59 százaléka mondta ugyanezt. A Somág-tetői két megkérdezett nem szívesen él lakóhelyén, de ebből messzemenő következtetést nem szabad levonni, mivel nagyon alacsony a megkérdezettek száma.

A közvetlen lakókörnyezetükkel még nagyobb arányban elégedettek a komlóiak, mint általában a várossal. Több mint héttizedük érzi úgy, hogy lakókörnyezetében szívesen él. Itt sincs különbség a nők és a férfiak válaszai közt. Az életkori megoszlás is azonos az előző kérdésre adott válaszokkal. eltérés látunk az előzőektől abban, hogy a lakókörnyezetükkel való megelégedés az iskolai végzettséggel egyenes arányú összefüggést mutat. A főiskolával, egyetemmel rendelkezők között láthatjuk a legmagasabb kötődést, s a legalacsonyabb végzettségűek között a legkisebbet (ami azért még mindig meghaladja a 70 százalékot). A válaszadók foglalkozása szerinti eltérések is hasonló képet mutatnak az előző kérdéshez viszonyítva. Településrészeket vizsgálva a Gesztenyésiek mellett a Kisbattyániak, a Szilvásiak, a Határtetőn élők, a Sikondaiak és a Szállásfalusiak mindegyike szívesen él a lakókörnyezetében. (Az utóbbi három településrész adatait az előbb említett alacsony minta elemszám miatt érdemes fenntartással kezelni.) Az Új-telepen, a Béketelepen és Zobápusztán élők több mint 80 százaléka van ugyanezen a véleményen. Átlag közeli a Dávidföldiek, a Körtvélyesiek és a Mecsekjánosiak kérdésre adott válaszainak értéke. Legalacsonyabb elégedettségi hányadot Kökönyösön (51%) és Kenderföldön (54%) tapasztaltunk. De Mecsekfalu 60 százalékos adata is alacsonyabb 10 százalékponttal az átlagtól.

A komlóiak közel egytizede vélekedik úgy, hogy az elkövetkező 5 évben nőni fog a város népessége, egynegyedük szerint változatlan marad és a többiek szerint csökkenés várható. A kérdés megítélésében a férfiak jóval szkeptikusabbak (közel felük szerint kismértékben, egyötödük szerint nagymértékben fog csökkenni a lakosság száma), mint a nők. Ezzel szemben a nők több mint egytizede azt vallja, hogy növekedés lesz, de háromtizedük szerint legalábbis nem fog csökkenni (ez utóbbi arány a férfiaknál egyötödnyi) a létszám.

Ön szerint hogy fog változni a következő öt évben Komló népessége?



PÓLUSOK

5. ábra

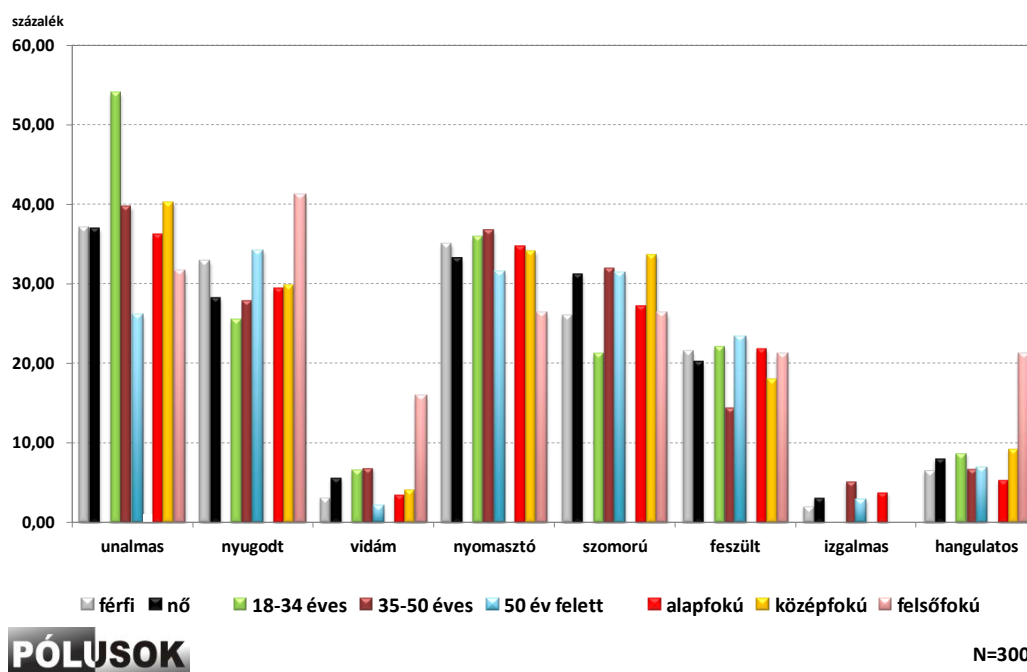
A 35 évnél fiatalabbak négyötöde szerint csökkenés várható, s a középkorúak közt találni a legnagyobb arányban olyanokat, akik szerint növekedés lesz. A legidősebbek és a középkorúak közül ugyanolyan arányban várnak népességsökkenést, de míg az 50 feletti inkább csekélyebbet, addig a 35-49 közöttiek inkább nagyobbat. A legmagasabb iskolai végzettséggel rendelkezők közt találjuk nagyobb arányban a bizakodókat a város jövőbeni népesség alakulásával kapcsolatban.

A másik két iskolai végzettségű csoport között az a különbség, hogy a középfokúak közt magasabb a csökkenést várók, míg a legalacsonyabb iskolai végzettségűek közt a változatlanságot várók aránya. A nőtlen/hajadonok közt jóval magasabb a csökkenést predesztinálók aránya, mint a házas/élettársi kapcsolatban élőkénél, ami összefügg a korcsoportoknál tapasztaltakkal (a fiatalabbak nagyobb arányban élnek egyedül, a középkorúak pedig párral közösen). A munkanélküli járadék nélküliek több mint fele szerint kismértékben, s egyharmaduk szerint nagymértékben fog csökkenni a város népessége az elkövetkező 5 évben. Az alkalmazottak és a nyugdíjasok egytizede vár növekedést Komlón, de amíg az előbbieket 18, addig a nyugdíjasok egyharmada mondja azt, hogy változatlan lesz a lakosság száma. Területileg a Kisbattyániak a legoptimistábbak, mivel háromtizedük vár

növekedést, de a Kökönyösön lakók 16 százaléka is így vélekedik, ezzel szemben az átlagnál pesszimistábbak a Szilvásiak, a Körtvélyesiek és a Béketelepiek.

A város lakosainak 39 százaléka szerint a város unalmas, 34 százaléka szerint nyomasztó, háromtizedük véleménye szerint nyugodt, s 29 százalék mondta azt, hogy szomorú és 21 százalék szerint feszült. Tíz százalék alatt választották, hogy hangulatos (7%), vidám (4%), izgalmas (3%).⁹ A férfiak nagyobb arányban érzik nyugodtnak, nyomasztónak, feszültnek a várost, a többi esetben a nők értékei magasabbak.¹⁰ A legfiatalabbak 54 százaléka szerint a város unalmas, s egyikük sem válaszolta azt, hogy izgalmas. A legfiatalabbak és a középkorúak tekintik inkább vidámnak a várost, a legidősebbek mindössze 2 százaléka mondta ugyanezt. De hasonlóan érzékelhető a nyomasztó válasznál is, itt is az 50 év feletti tarják a várost kevésbé ennek. A 35-49 évesek 5 százaléka érzi izgalmasnak a várost. A legidősebbek 34 százaléka tekinti nyugodtnak Komlót, a középkorúak 28, a legfiatalabbak 26 százalékaival ellentétben. A középkorúak és a legidősebbek egyharmada szerint a város szomorú, a fiatalabbak közül csak egynegyedük ért velük egyet.

Az Ön véleménye szerint melyik jelző illik a legjobban Komló városára?



6. ábra

⁹A kérdésre több választ is lehet adni, így az értelmezésnél az említések gyakoriságából indultunk ki.

¹⁰Ez talán további magyarázatot ad arra, hogy miért nem veszik gyakrabban igénybe a kulturális szolgáltatásokat.

Csak az alapfokú végzettségűek említették azt, hogy a város izgalmas, s ők mondták legkevésbé azt, hogy hangulatos (5%). A középfokúak 9, a felsőfokúak 21 százaléka ért azonban ezzel egyet. Az érettségizettek kétötöde szerint unalmas a város, s egyharmaduk szerint szomorú (mindkét érték az iskolai végzettség szerinti csoportok közül a legmagasabb). A főiskolai, egyetemi végzettségűek 42 százaléka szerint nyugodt a város, a másik két csoportban ez az arány háromtizednyi. Ennél magasabb a különbség a vidám válaszok esetében (felsőfokú 16, középfokú és az alapfokú 4-4 százalék). A legalacsonyabb és a legmagasabb iskolai végzettséggel rendelkezők több mint egynegyede szerint szomorú a város, s középfokúak közül ennél magasabb (egyharmadnyian érzékelik ilyennek a várost) arányt mértünk. Ugyanilyen eloszlást kapunk csak megfordítva, ha a feszült válaszokat vizsgáljuk (legfiatalabbak és legidősebbek 21-21 százalék, középfokúak 18 százalék).

Míg a nőtlen/hajadonok nagyobb arányban tekintik a várost unalmasnak, addig a párral élők nyugodtabbnak érzik azt. Nincs eltérés a két családi állapot szerint a vidám, a nyomasztó és a feszült válaszok esetében. Az alkalmazottak nagyobb arányban érzik a várost unalmasnak és szomorúnak, a nyugdíjasok nagyobb hányada nyugodtnak, végül a munkanélküliek nyomasztóbbnak és feszültebbnek érzik, mint a Komlói átlag. Nem meglepő, hogy a várost nagyobb hányadban vidámnak a tanulók tekintik. Ebből is kitűnik, hogy az emberek a saját lelkületük érzéseit vetítik ki a városra. A Kökönyösön lakók nagy része szerint a város unalmas, Dávidföldön és Kisbattyánban lakók zöme nyugodtnak érzi Komlót, Szent Imre- telepen és Szilváson élők többsége pedig nyomasztónak.

A komlóiak alig (egy-tizednyien sem) érzik nem megfelelőnek az épületek, valamint a terek, parkok állapotát, az utcák esetében azonban ez már korántsem mondható el, mivel 16 százalékuk válaszolta ezt. A műemlékek is megfelelő állapotban vannak a város lakói szerint, mert csak 5 százalékuk szerint nem megfelelő az állagmegóvás. A közösségi helyeknél is hasonló képet látunk, de a legkisebb nem megfelelés a tájjal kapcsolatban van (3,3%). Az épületek és a közösségi helyek esetében a legmagasabb arányt a közepes választípus jelentette, vagyis vannak olyan épületek, amelyek állapota megfelelő, és vannak olyanok, amelyek nem (46,3, illetve 42,3%). A megfelelő válaszok hányada csak az utcáknál és az épületeknél nem érte el a válaszok felét. A teljes mértékben megfelelés a táj esetében közelítette azt. Az idősebbek, az alapfokú végzettségűek és a nyugdíjasok válaszaiban nagyobb arányban találunk olyanokat, akik elégedettek az épületek állapotával. A felsőfokú végzettségűek egynegyede mondja azt, hogy van javítani való az épületek állagában. A Körtevényesen és a Szent Imre-telepen élők nagyobb hányada nincs megelégedve az épületek

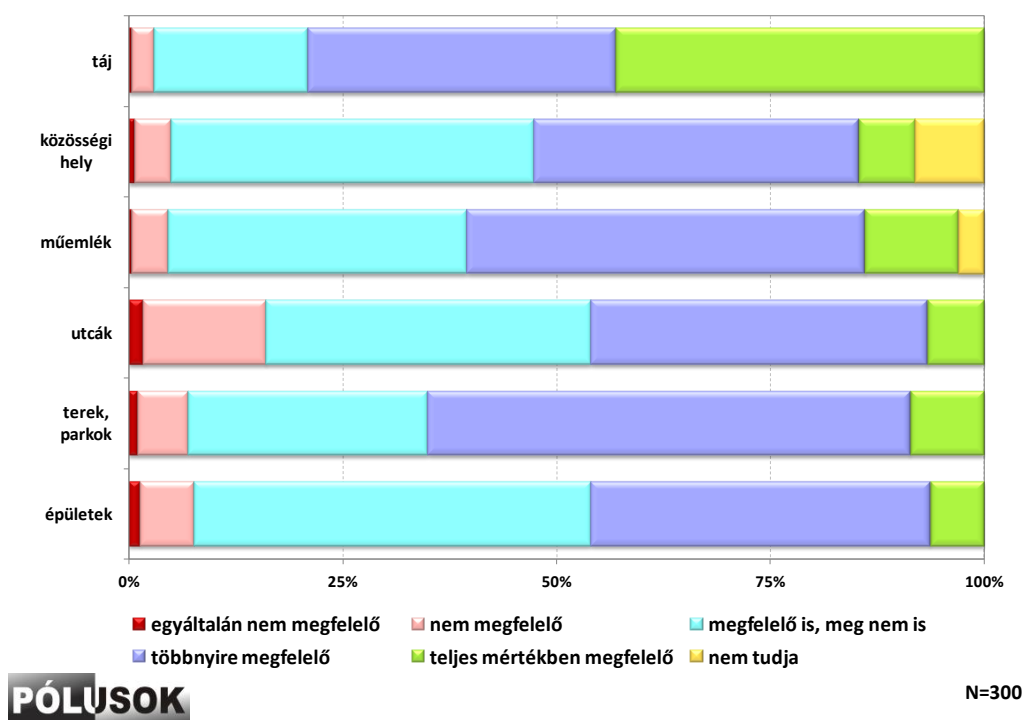
állagával. Ezzel szemben a Béketelepiek, a Gesztenyésiek, a Kisbattyániak és a Mecsekfalusiak többsége szerint azok inkább jó állapotúak.

A terek parkok állapotával a legfiatalabbak, a diplomások és a foglalkoztatottak között nagyobb arányban figyelhetünk meg elégedetlenebbeket, mint az idősebbek, az alacsonyabb iskolai végzettségűek és a nyugdíjasok között. A terek, és a parkok állapotával a Béketelepiek, a Kenderföldiek jobban elégedetlenek, mint az átlag komlóiak.

Az utcák állapotát a nyugdíjasok nagyobb része érzi megfelelőnek, mint az alkalmazottak. Ugyanezzel a Szent Imre-telepen élők 56 százaléka, a Szilvásiak 45 százaléka, a Béketelepiek közel kétötöde, a Körtevényesen élők egyharmada és az Új-telepen élők egynegyede nem elégedett, ezzel szemben Mecsekjánoson élők mindegyike, Anna aknán, Gesztenyésen és Mecsekfalun élők 70 százaléka elégedett azzal.

A közösségi helyeket az 50 éven felüliek 14, a nyugdíjasok 16 százaléka nem tudta értékelni, valószínűleg ők azok, akik koruk miatt nem is látogatják azokat.

Mi a véleménye az alábbi területek állapotáról ?



7. ábra

A válaszadók kétharmada szerint az épített és természeti értékeket a város lakói számon tartják, de nincs különösebb jelentősége a hétköznapijukban és gondolkodásmódjukban (ez tükröződött abban is, amikor arra válaszoltak, hogy szívesen élnek-e a városban). A válaszadók egynegyede szerint a komlóiak nem is tartják számon ezeket az értékeket, vagyis szerintük teljesen mindegy, hogy hol élnek, és hogy milyen a környezetük. Ezzel szemben csak 8 százalékuk szerint fontos ez a kérdés és szerintük a városlakókat foglalkoztatja is ez. A nők nagyobb hányada érzi úgy, hogy fontos a komlóiaknak az épített és természeti értékek, ugyanígy vélekednek a legidősebb korosztályba tartozók, a felsőfokú végzettségűek, szemben a férfiakkal és a legfiatalabbakkal, valamint a legalacsonyabb iskolai végzettségűekkel. Kisbattyánban és Körtevényesen élők háromtizede, illetve egyharmada szerint fontos és foglalkoztatja a kérdés a városlakókat. A Béketelepiek közel fele szerint nem tartják számon az épített és természeti értékeket.

A komlóiak a talajt kivéve általában jobbnak értékelik a közvetlen lakóhelyük környezetét (levegő, víz, település tisztaság és zaj), mint Komló egészét tekintve, vagyis elmondható, hogy ha a város egészének felsorolt környezeti elemei nem is annyira

megfelelők, akkor is a saját lakóhelyüké igen. Bár az is elmondható, hogy mind Komló, mind a lakókörnyezetüket általában többen tartják jobbnak, mint rosszabbnak (s ez még a talajra adott válaszoknál is így van). Összességében egy nagyon jó természeti adottságokkal rendelkező, tisztán tartott, csendes városban élnek a komlóiak.

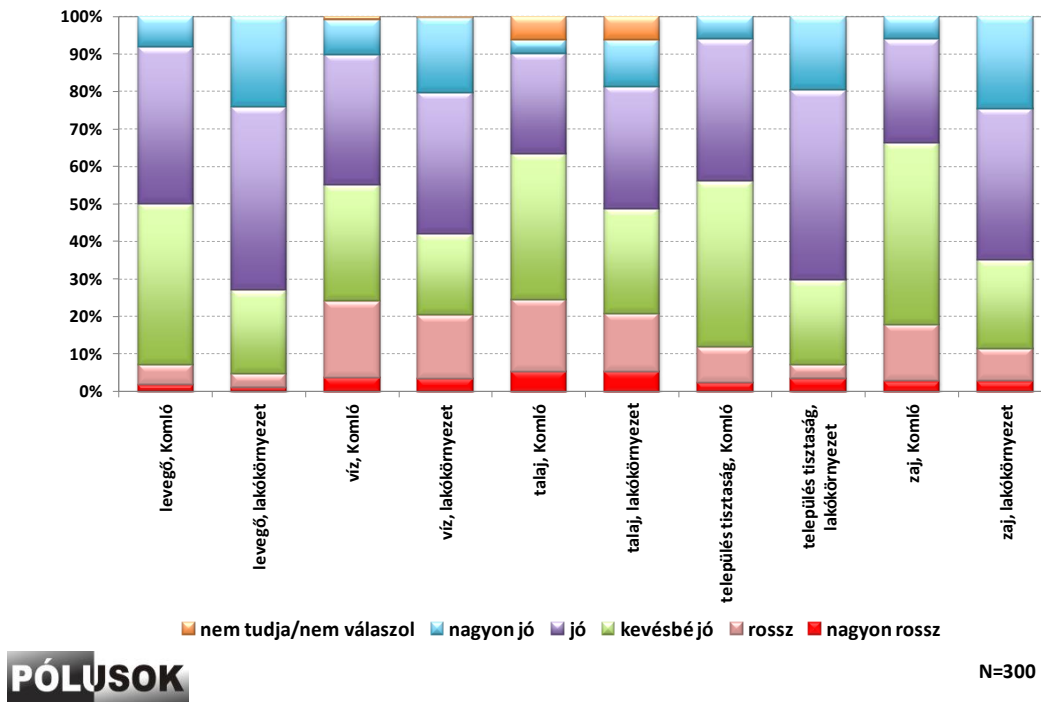
A férfiak jobbra értékelik a levegő állapotát, mint a nők, mind Komló egészére, mind saját lakókörnyezetükre vonatkozólag. A középfokú és a felsőfokú végzettségűek közel kétötöde tekinti Komló levegőjét jónak, a különbség annyi, hogy az előbbiek 16 százaléka nagyon jónak, míg utóbbiak közt ilyen nincs (mindegyikőjük „csak” jónak értékelte). Az alapfokú végzettségűek fele szerint van ugyanígy. A saját lakóhely levegőjével még jobban elégedettek, itt is hasonló képet látunk iskolai végzettség szerint, csak a felsőfokú végzettségűek jó értéke magasabb a másik két végzettségi csoportnál (85, illetve 71-71%). A Somág-tetőiek mindegyike, a Körtvélyesiek kétharmada, a Zobrákpusztaiaknak 60 százaléka, a Kökönyösiek, a Szent Imre-telepiek és a Szilvásiak több mint fele szerint a levegő Komlón kevésbé jó. Valamennyi településrészen jobbnak értékelik a levegőt, mint Komlóét, kb. olyan arányban mondták jónak, mint az előbb a kevésbé jót. A Sikondaiak kétharmada és a Gesztenyesiek 43 százaléka szerint a levegő Komlón nagyon jó. Gesztenyesén, Kisbattyánon és Sikondán élők mindegyike szerint, a levegő állapota ott, nagyon jó.

A férfiak a víz állapotát is jobbra tartják Komlón, mint a nők, s ugyanígy a saját lakóhelyük területén is. Életkori lejtő figyelhető meg a komlói víz állapotának megítélésében, mert a legfiatalabbak 37, a középkorúak 41, és a legidősebbek 47 százaléka mondja azt, hogy jó az állapota. Ugyanezek a számok a közvetlen lakókörnyezet vizének állapotánál rendre 42, 61, illetve 64 százalék. Komló város vizének állapotát a középfokú végzettségűek 19, míg az alapfokúak 26, a felsőfokúak 21 százaléka rossznak tartja. A közvetlen lakókörnyezetnél kicsit mások a számok, de itt is az érettségizettek adják a legkisebb rossz osztályzatot (18 százalékuk), az alapfokúak 21, a felsőfokúak 26 százalékot. A Szilvásiak 55 százaléka, a Szent Imre-telepiek fele szerint a komlói víz rossz. Utóbbiak a saját lakóhelyük vizét rosszabbra értékelték (56%), előbbiek a komlóiánál 10 százalékponttal jobb értéket mondtak (45%), viszont a Somág-tetőiek szerint az ottani víz rossz.

A nők Komló talajának állapotát rosszabbra értékelték, mint a férfiak (rossz „jegyek” aránya a nőknél 28, a férfiaknál 19%). Ugyanezt az érdemjegyet a saját lakókörnyezet talajára a nők 24 és a férfiak 17 százaléka adta. A korcsoportok közül a középkorúak értékelték legrosszabbra Komló város talajának állapotát, mert náluk egyrészt nem volt nagyon jó érték, valamint a rossz értékek is a legmagasabb arányban fordultak elő. A saját lakókörnyezet talajának állapotát a legidősebbek több mint fele jónak tekinti, s csak 14 százaléka rossznak, a

középfokúaknál ezek a számok 44, illetve 35 százalék. A Mecsekjánosiak több mint fele, s a Béketelepiek 45 százaléka Komló és saját lakókörnyezetük talaját is rossznak érzi, az Anna aknaiak 70 és a Zobápusztaiak 60 százaléka pedig ezzel ellentétben Komlót jónak tekintik (a saját lakókörnyezetüket az előbbiek 90, az utóbbiak 100 százalékban).

Milyen az állapota



8. ábra

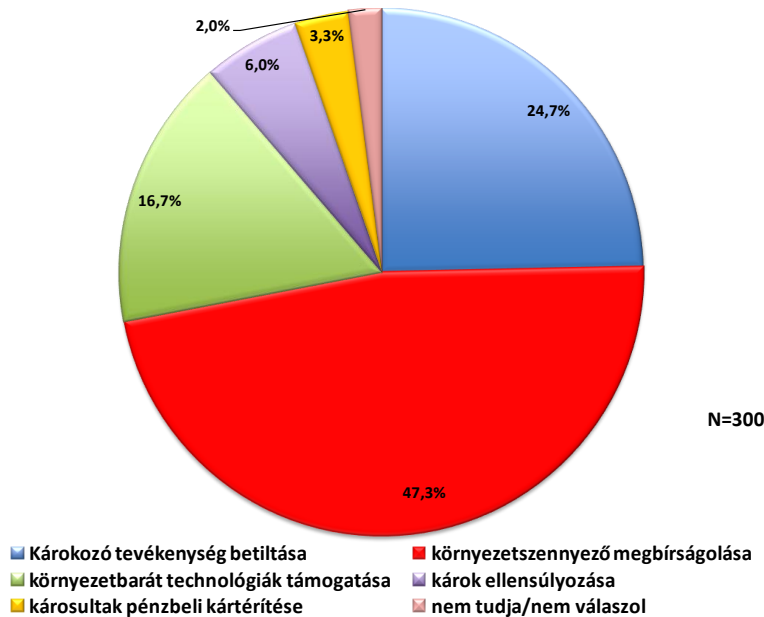
A legfiatalabbak 54, a legidősebbek 46 százaléka Komló település köztisztaságát kevésbé jónak tekinti, egytizedük-egytizedük rossznak (a középkorúak 16%). A saját településrészt kevésbé jó értékei a 18-34 éveseknél és az 50 éven felülieknél egynegyed-egynegyed, s rossz értéket csak 5-5 százalék adott. Az alapfokú és a felsőfokú végzettséggel rendelkezők közel fele szerint Komló településtisztasága kevésbé jó, a saját településrészt tisztaságát az alapfokúak egynegyede, a középfokúak egyötöde és a felsőfokúak 16 százaléka értékelte kevésbé jónak. A Sikondaiak egynegyede, a Kenderföldieknek, a Szent Imre-telepiek és a Zobápusztaiak egyötöde-egyötöde szerint Komló köztisztasága rossz, Gesztenyésiek és a Mecsekfalusiak több mint 70 százaléka szerint viszont jó. Saját településrésztük köztisztaságát szinte alig értékelik rosszra, s ezek településrészenként eloszlanak.

A férfiak mind Komló, mind a saját lakókörnyezet zajterhelésével jobban elégedettebbek, mint a nők. Érdekes, hogy a Gesztenyésen élők közül Komló zajterhelését nem értékelte senki rossznak, ezzel szemben a saját lakókörnyezetüket közel háromtizednyien igen. A Kisbattyánban és Sikondán élők 100-100, a Mecsekfalun élők 96, az Új-telepen élők

87, a Szilvásiak 85, a Körtvélyesen élők 83, a Béketelepen élők 82 százaléka szerint jó a lakókörnyezet zajterhelése, vagyis szerintük nincs nagy zaj a lakókörnyezetükben.

A Komlóiak szerint a természeti értékek megóvásának legmegfelelőbb módja a környezetszennyezők megbírságolása (közel felük válaszolta ezt), egynegyedük szerint a károkozó tevékenységet kell betiltani, 17 százalékuk támogatna környezetbarát technológiákat, a károk ellensúlyozása és a károsultak pénzbeli kártérítése, mint óvó eszköz minimális szavazatot kapott. A nők inkább bírságolás pártiak, mint a férfiak, akik a tevékenység betiltásában látják a probléma megoldást. A károk ellensúlyozását a legfiatalabbak, a környezetbarát technológiák támogatását, mint módszert a legidősebbek értékelték a legjobbra. A középkorúak fele bírságná a környezetszennyezőt. Érdekes, hogy mind a bírságolásnál, mind a környezetbarát technológiák támogatásánál ugyanaz figyelhető meg, vagyis az emelkedő iskolai végzettséggel nő a módszerrel egyetértők aránya. Az előbbi esetében az alapkörűak 46, a középkörűak 50, a felsőkörűak 53 százaléka választotta, az utóbbi esetben ugyanezen arányok rendre 15, 20, illetve 26 százalék volt. Az egyetemet, főiskolát végzettek közt nem volt olyan, aki a károk ellensúlyozását és a károsultak pénzbeli kártérítését választotta volna (s olyan sem, aki a kérdésre nem adott volna választ). A Szilváson élők háromnegyede, az Anna aknaiak héttizede bírságolás párti, a Kökönyösön élők több mint kétötöde, a Mecsekfalusiak közel fele a károkozó tevékenység betiltását preferálta.

Az értékek megóvásának legmegfelelőbb megoldása



PÓLUSOK

9. ábra

A válaszadók közel fele szerint a polgármesteri hivatal az a szervezet/intézmény, amely segítségével a legjobban lehet Komlót fejleszteni, hogy az élhető város koncepciója megvalósuljon. Ha ehhez hozzávesszük azt, hogy egynegyedük a képviselőtestületet is megemlítette, akkor a komlóiak elsősorban a város vezetésétől várják a koncepció megvalósulását. A komlóiak egyötöde bevonná a társadalmi szervezeteket, kétötödük pedig lakossági fórumokon tárgyalna a koncepcióról, vagyis a megvalósításhoz van egy társadalmi közreműködési igény is. Elmondható, hogy többen úgy vélekednek, hogy közös felelősség az élhető város megvalósítása (a kérdésre több választ is adhattak a megkérdezettek, ezért több mint 100 százalék a válaszok értéke). A megyei/regionális szervezetek, valamint a média szerepvállalását nem tekintik annyira fontosnak, mint az előbb felsoroltakat. Az előre megadott válaszokon túl kevés más észrevétel érkezett, talán az anyagi források szükségességét lehet megemlíteni (a válaszadók 1 százaléka jelezte). A nők arányaiban nagyobb szerepvállalást várnak el a polgármesteri hivaltaltól és a társadalmi szervezetektől, mint a férfiak. A lakossági fórumok erejében a legfiatalabbak kevésbé hisznek, mint a középkorúak. A képviselőtestület szerepét a legidősebbek tekintik a legkevésbé fontosnak, míg a polgármesteri hivatalban a középkorúak hisznek leginkább az élhető város koncepciójának megvalósításakor. A megyei/regionális szervezetek, valamint a média

szerepét a legfiatalabbak preferálják a leginkább. A lakossági fórumok és a képviselőtestület szerepét a legmagasabb iskolai végzettséggel rendelkezők tekintik fontosabbnak, ők azok, akik a megyei/regionális intézményeket és a médiát is jobban bevonják az élhető város fejlesztésébe. A nőtlenek/hajadonok a társadalmi szervezeteknek, a megyei/regionális intézményeknek és a médiának adnának nagyobb feladatot a fejlesztés megvalósítása során, ezzel szemben a házasok/élettársi kapcsolatban élők a polgármesteri hivatalnak, a képviselőtestületnek és a lakossági fórumoknak. Az alkalmazottak a polgármesteri hivatalt és a képviselőtestületet jobban tekintik a feladat végrehajtójának, mint az átlag.

Komló lakossága a válaszadók szerint elsősorban (önkéntes és fizetett) munkával tudna hozzájárulni a város fejlesztéséhez, az élhető város koncepciójának megvalósításában. Az anyagi hozzájárulás csak nagyon keveseknél jöhet szóba, valószínű, hogy erre nem tudnak/akarnak áldozni a város lakói. A komlóiak több mint egyharmada a tanácsadás, ismeretterjesztés feladatot is szívesen végezné. A férfiak ez utóbbi feladatot nagyobb arányban végeznék, mint a nők, míg a nők magasabb hányada említette az önkéntes munkavégzést. A fizetett munkavégzés és az anyagi hozzájárulás megítélésében nincs különbség a nemek között. Az önkéntes munkában a legidősebbek nagyobb arányban vennének részt, mint a másik két korcsoport, a tanácsadás, ismeretterjesztés pedig épp fordított képet mutat e feladatnál, itt a 49 évnél fiatalabbak hányada magasabb. A pénzbeli hozzájárulás választása a 18-34 éveseknél és az 50 éven felülieknél magasabb arányú, ezzel szemben a fizetett munka a középkorúaknál, vagyis közülük vannak a legtöbben azok, akik a közreműködésükért pénzt várnának el. Az alap- és a középfokúaknál a válaszokban nincs nagy eltérés a városi átlagtól, ezzel szemben a felsőfokúak kevésbé a fizetett munka, mint az önkéntes munka és a tanácsadás, ismeretterjesztés területén látják a fejlesztésekben való közreműködési lehetőségeiket. Az önkéntes munka vállalása a párkapcsolatban élőkénél magasabb arányú, mint a nőtlen/hajadonoknál. A munkanélküliek zöme fizetett munkával segítene a város fejlesztésében, az alkalmazottak ezzel szemben nagyobb arányban önkéntes munkát végeznének. A tanulók és a gyermekgondozási segélyen levők zöme az ismeretterjesztés, tanácsadás munkában vennének részt. A Kőkönnyösön és a Mecsekjánoson élők nagy része önkéntes munkával támogatná a város fejlesztését. A Béketelepiek majd mindegyike, valamint a Szent Imre-telepiek és a Szilvásiak háromnegyede ezzel szemben fizetett munkával járulna hozzá a fejlesztéshez.

A komlóiak háromnegyede szerint a tulajdonos feladata a város épített környezetének fenntartása, megóvása, háromötödük szerint ebben az önkormányzatnak is közre kell működnie, egyharmaduk a fenntartót is bevonná ebbe a munkába, s egytizedük szerint ez a

civil szervezetek feladata is. Az önkormányzatok megítélése a nőknél, míg a civil szervezeteké a férfiaknál magasabb arányú az átlaghoz viszonyítva. A középkorúak a tulajdonosokat (a fenntartók ellenében), a legidősebbek a fenntartókat (a civil szervezetek ellenében), a legfiatalabbak pedig a civil szervezeteket értékelik magasabbra az átlagosnál. Iskolai végzettség terén a legnagyobb különbség a civil szervezetek közreműködésének megítélésében van, mivel az alapfokú végzettségűek 7, a középfokúak 14, a felsőfokúak 21 százaléka vonná be az épített környezet fenntartásába, megóvásába őket. Az önkormányzatokat a középfokúak jobban, a felsőfokúak kevésbé teszik felelőssé a feladat elvégzéséért az átlaghoz képest. A Béketelepiek, a Körtvélyesiek, a Szent Imre-telepiek és a Szilvásiak zöme szerint a tulajdonos feladata a környezet fenntartása, megóvása.

Az élhetőség legfontosabb akadályozó tényezőjének a komlóiak a munkalehetőségek hiányát említették, mégpedig 91 százalékban. A városlakók fele szerint ezt a megoldatlan romakérdés is okozza, szintén magas (mindkét esetben több mint kétötöd) arányban említették az elvándorlást és a közbiztonság romlását.¹¹ Alig egy százaléknyi volt a nem válaszolás, ami azt jelenti, hogy ez a kérdés erősen foglalkoztatja a város lakóit, s az is kitűnik, hogy többek szerint mind a négy válaszlehetőség egyszerre okozza az élhetőség gátját. Ezt erősíti az is, hogy ugyan lehetett volna, de más válaszlehetőséggel nem éltek a komlóiak, vagyis ezek a legerősebb gátló tényezők. A válaszokban nemek közötti különbség nem fedezhető fel, vagyis hasonlóan ítélték meg a kérdést a férfiak és a nők. Életkor szerint néhány eltérés megfigyelhető. Mivel már kevésbé érinti őket az 50 év felettiek alacsonyabb arányban jelezték a munkalehetőségek hiányát akadályozó tényezőként, mint a másik két korcsoporthoz tartozók (azonban azt is meg kell jegyezni, hogy náluk is ez a válasz volt a legnagyobb arányban megjelölve). A megoldatlan romakérdés ezzel ellentétesen a legidősebbeknél magasabb hányadot mutat, a 35-49 éveseknél viszont alacsonyabbat. A közbiztonság romlása említése szintén a legidősebbeknél magasabb, de itt az előzőektől eltérően nem csak a középkorúaknál, hanem a 18-34 éveseknél is alacsonyabb arányt figyelhetünk meg az átlagosnál. Az elvándorlás is a legidősebbeknél mutatja a legmagasabb értéket, a középkorúaknál átlag körüli, a legfiatalabbaknál az alatti. Iskolai végzettséget nézve a munkalehetőségek hiánya tényezőnél egy végzettségi lejtő figyelhető meg. Míg a diplomások mindegyike szerint (100%) ez az élhetőség akadályozásának egyik fontos tényezője, az érettségizettek 94, az alapfokú végzettségűeknek „csak” 89 százaléka vallja ugyanezt. Az elvándorlás megítélésében hasonló tendencia fedezhető fel, az előzőhöz ugyanúgy rendre 63,

¹¹A kérdésre több választ is lehet adni, így az értelmezésnél az említések gyakoriságából indultunk ki.

53 és 37 százalék a vélemény. A megoldatlan romakérdés és a közbiztonság romlása (ami erősen összefügg egymással) megítélése annyiban különbözik az előzőektől, hogy a középfokú végzettségűek nagyobb hányadban teszik felelőssé ezeket az összetevőket az élhetőség romlásában, mint a felsőfokú végzettségűek. Nem meglepő, hogy a munkanélküliek a munkalehetőségek hiányán kívüli a többi oknál jóval alacsonyabb hányadokat mutatnak, mint a többi foglalkozási csoportok. A romakérdés minden válaszolónál megjelent Somágtetőn, Sikondán és Zobákpusztán élőknel, de Mecsejánosiak 90, a Szilvásiak 80 százalékánál is. Ezzel ellentétesen vélekednek a Gesztenyésen élők 15, az Anna aknaiak 19 százaléka, a Kenderföldiek és a Kisbattyániak egyharmad-egyharmada választotta ezt a választípust.

INDIKATÍV LISTA

Élhető, felhasználóbarát városi környezet megteremtése

Az élő városi környezet megteremtése érdekében szükség van:

- **A mérőhálózat fejlesztésére:** lehetővé teszi, hogy pontosabb képet kapjunk Komló légszennyezettségéről, ami a hatékony levegőminőség-javító intézkedések alapfeltétele.
- **Közösségi terek kialakítására:** közösségi és szolgáltató tér infrastrukturális kialakítása, valamint működtetésének támogatása, amelynek eredményeként hozzáférhetővé válnak Komló lakosságának életminőségét javító közösségi, kulturális, közművelődési, szociális, kommunikációs és egyéb szolgáltatások.
- **A tömegközlekedés fejlesztésére:** közlekedési rendszerek elektronizálása, az utasforgalom és a forgalomirányítás és forgalomtechnikai eszközeinek fejlesztése. Alternatív, környezetkímélő közlekedési módok biztosítása, kerékpáros és a közösségi közlekedés számára kialakított közös folyosók kialakítása.
- **A lakosság környezettudatosságának növelése:** A környezettudatosság a társadalom és tagjai számára legmegfelelőbb, hosszú távú környezeti érdekeket céltudatosan ötvöző, tudományosan megalapozott gondolkodás és az azon alapuló magatartásforma, melynek gyakorlati célja az „ember – környezet viszony” harmóniájának megteremtése.
- **Hulladékgazdálkodás fejlesztésére:** az alapfeltételek adottak Komló településen, viszont az illegális lerakások elleni intézkedések megtétele szükséges. Pl. díjak átgondolása, a hulladékgazdálkodás rendszerének hatékonyabb, nagyobb kihasználása, lakosság ösztönzése.

V. Közlekedés összehangolása a munkaidővel/tanulással, az intézmények nyitva tartásával, közlekedési kapacitások átgondolása, forgalomirányítás iskolák környékén

A város közlekedési rendszerét áttekintjük és megvizsgáljuk, hogy miképpen lehetne a társadalmi igényeknek jobban megfelelő. Azonosítjuk a rendszerben rejlő feszültségeket, rejtett igényeket. A helyi közlekedés, a Pannon Volán és a MÁV menetrendjének összevetésével az összekapcsolódási lehetőségeket és a közlekedési kapacitásokat újragondoljuk. A komlói kistérség önkormányzataival közös gondolkodásban a közösségi közlekedés alternatív lehetőségeit is megvizsgáljuk, az összekapcsolódás lehetőségeit feltárjuk. A vizsgálatok alapján javaslatokat teszünk.

Továbbá forgalomirányítás megvalósítása cél, a gyermekek által gyakran használt útvonalon, elsősorban a tanévkezdést követő első hetekben azon iskoláknál, ahol nagy forgalmú közúton kell átkelniük a gyermekeknek - együttműködve a Polgárőrséggel.

A város természeti adottságainak és település-szerkezetének hatása a közlekedésre és a közlekedési hálózatokra

A város geológiai, szerkezeti és domborzati szempontból egyaránt bonyolult térségben fekszik, mely alapvetően meghatározza természeti adottságait, és ennek társadalmi-gazdasági hatásait. A település belterületét a Kaszánya-patak völgye és az abba csatlakozó kisebb, rövidebb mellékvölgyek tagolják és határolják a környező dombokat, melyek a városrészek nevét is adják.

A város fejlődésének következtében a település-szerkezet a XX. század közepe óta hatalmas átalakuláson ment keresztül. A város magjának, belső részének a Kaszánya-patak völgye tekinthető. Az egyre intenzívebbé váló szénbányászat hatására bekövetkező lakosságszám növekedés a település alaprajzának átalakulását eredményezte. Kezdetben a település a völgy futásához igazodva terjeszkedett, majd a második világháborút követően épült lakótelepek már a környező dombháton épültek, a település „kinőtte” a védett völgyet. A lakosságszám és a beépített terület nagysága a többszörösére növekedett, ennek következtében egyre több helyen kerültek beépítésre meredekebb, tömegközlekedéssel nehezen elérhető területek is. A múlt század iparosítása során magas népsűrűséggel rendelkező, hegyvidéki (Kökönyös, Szilvás, Kenderföld) és dombvidéki (Körtvélyes, Dávidföld) környezetben épült lakótelepek létesültek. A város lakosságának jelentős része ilyen domborzati viszonyokkal rendelkező városrészekben él.

A fent leírtakból következően megállapítható, hogy Komló település-szerkezeti adottságai a közlekedési hálózatok szempontjából kedvezőtlenek. A domborzati viszonyok,

valamint a településközpont és az egyes településrészek (Körtvélyes, Mecsekfalva, Kökönyös, Dávidföld, Mecsekjánosi, Gesztenyés, Kisbattyán stb.) jelentős távolsága miatt a közlekedési rendszerek üzemeltetése az országos átlagnál nagyobb ráfordítást igényelnek.

Komló közlekedési struktúrájának vizsgálata, módszerek

A város közlekedési struktúráját (a fentiekben részletezett természetföldrajzi és városszerkezeti sajátosságokon túl) jelentősen meghatározza, hogy a periférikus fekvésű Baranya megyében található. A település harmadrendű besorolású, alacsony kapacitású és több helyütt felújításra szoruló közutakkal kapcsolódik az országos közúthálózathoz, az M6/M60-as autópályához. Komló egyik legfőbb problémája a város méretéhez és térségi szerepköréhez mérten alulfejlett megközelíthetőségében és településen belüli közlekedési hálózatában jelentkezik.

A helyzetfeltárást elősegítendő, 2014. március 10 és március 24 között, 300 véletlenül kiválasztott komlói lakos megkeresésével kérdőíves felmérés zajlott a város területén. Az elsődleges cél a közlekedési struktúra valamint a különböző közlekedési módok esetleges hiányosságainak és erősségeinek bemutatása, valamint közlekedéssel kapcsolatos problémák feltárása volt. A közvélemény-kutatáson túl személyes megkeresések és interjúk segítségével került feltárára a település közlekedési-struktúrája.

A város mérete (4655 ha¹²) és szerkezete (19 városrész) különösen indokoltá teszi a különböző közlekedési módok külön-külön történő vizsgálatát az iskolába, illetve munkába járás szempontjából.

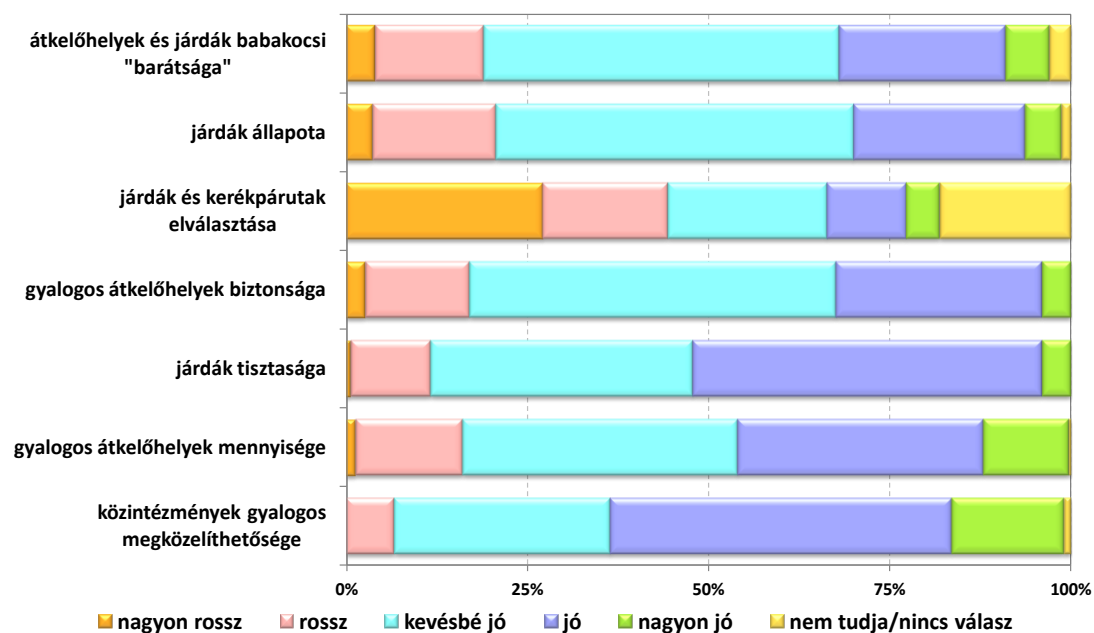
Gyalogos közlekedés

A kérdőíves felmérés is alátámasztotta, hogy a gyalogos közlekedés a legnépszerűbb (a megkérdezettek 29, a közlekedők 40%-a adta ezt a választ) az iskolába, illetve munkába járás során. Főként a férfiaknál gyakori a gyalogos munkába és iskolába járás. A gyalogos közlekedés feltételei (10. ábra) közül a közintézmények gyalogos megközelítése és a járdák tisztasága a legmegfelelőbb. Több válaszadó szerint a tisztasága a járdáknak sokat javult az utóbbi években. Legkevésbé a gyalogos átkelőhelyek mennyiségével, biztonságával és akadálymentesítésével elégedettek a város lakói. Ez a probléma leginkább a Pécsi út –

¹² Forrás: KSH, 2011-es népszámlálás

Városház tér – Kossuth Lajos út mentén jelentkezik, mivel a városnak ezen a szakaszán – főként a reggeli és késő délutáni órákban – jelentős a forgalom. A nők, valamint az alapfokú iskolai végzettséggel rendelkezők jobban hiányolják a gyalogos átkelőhelyeket, mint a férfiak. A város méretéből adódóan jelentős járda-felületet kell az önkormányzatnak karban és tisztán tartania, ebből adódóan a tisztasággal szemben a járdák állapotával, minőségével a lakosság kevésbé elégedett. A kiépített gyalogutak hossza 2008 óta 12 km-el nőtt, jelenleg 54¹³ km. A különböző városrészekben eltérő a járdák állapota, találkozhatunk nagyon jó, megfelelő és nagyon rossz szakaszokkal is. A járdák állapota jelentősen függ az építés idejétől, az alkalmazott építőanyagtól és a domborzattól. A Városház téren folyó, járda-felújítási munkálatok minden bizonnyal sokat fognak javítani a belvárosban a gyalogos közlekedés feltételein.

A gyalogos közlekedés jellemzői



N=300

PÓLUSOK

10.

ábra

A megkérdezettek szerint a leginkább zavaró tényező a gyalogos közlekedés kapcsán a járdák és a lépcsők rossz állapota (32%). A második legfőbb probléma a gyalogosátkelők hiánya

¹³ Forrás: TEIR adatbázis

(14%), de többen a gyalogos jelzőlámpák hiányát is megemlítették (8%). A járdák állapotán túl a rossz közlekedési morál is zavarja a Komlón közlekedőket, mivel a figyelmetlen embereket (7%), az autósok nem megfelelő hozzáállását és a szabályok be nem tartását (6-6%) több válaszadó is megemlítette. A nők a figyelmetlen embereket, a gyalogos átkelőhelyek és a közlekedési lámpák hiányát, a férfiak a szabályok be nem tartását említették leggyakrabban.

A gyalogos közlekedés feltételeinek javítását a komlóiak szerint elsősorban – nem meglepő módon – a járdák állapotának javításával lehetne elérni (60%), ezt az alapvető közlekedési ismeretek oktatásával (14%) és a járdák akadálymentesítésével (11%) lehetne még tovább javítani.

Sokan említették a járdák felújítását, mint lehetséges megoldást Somág-tetőn (100%), Mecsekfalun (91%), Új-telepen (87%), Gesztenyésen (86%), Kőkönyösön (76%) és Szent Imre-telepen (75%), mely szintén arról tanúskodik, hogy az egyes városrészekben különböző a járdák állapota.

A járdák akadálymentesítését főként az idősebb és a fiatalabb korosztály említette, ennek oka, hogy míg a fiatalabbak a gyermekkel (babakocsival) való közlekedés javítását, addig az idősebbek saját közlekedési feltételeik javulását remélik ettől a beruházástól.

Kerékpáros közlekedés

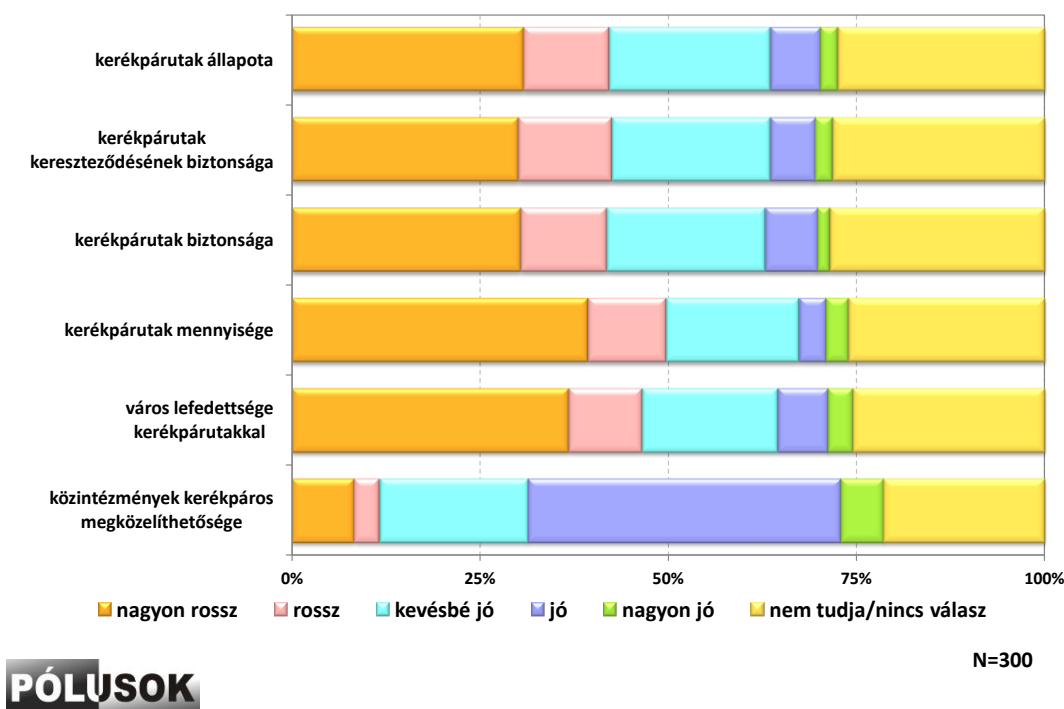
A településen a kerékpáros közlekedés infrastruktúrája csak néhány rövid szakaszon, a város határában (Komló-Mecsekjánosi, Sikonda) kiépített. A település jelenleg nem kapcsolódik egy regionális turisztikai kerékpárút-hálózathoz sem (Komló Város szabályozási tervének módosítása, melyet a Képviselőtestület 177/2010 (XII.17.) sz. határozatával elfogadott célként fogalmazza meg a regionális kerékpárút-hálózathoz csatlakozó turisztikai kerékpárút nyomvonalának kijelölését, az út megtervezését). A kérdőíves felmérés adatai alapján a megkérdezettek mindössze 0,5%-a használ kerékpárt az iskolába, illetve munkába járás során és további 10% szokott alkalmanként kerékpározni. Ez az alacsony érték több tényezőre vezethető vissza. Magyarázható egyrészt a város domborzati viszonyaival, a kerékpárutak hiányával, illetve a fő útvonalakon tapasztalható jelentős gépjármű-forgalommal.

A kerékpáros közlekedés feltételeit vizsgálva (11. ábra) megállapítható, hogy a város lakói egyedül a közintézmények kerékpáros megközelíthetőségével elégedettek. Ezzel szemben nagyon sokan nem tartják megfelelőnek a városban a kerékpárutak helyzetét, hiányolják létüket és a nagyobb lefedettséget.

Az előzőekben leírtakat összefoglalva megállapítható, hogy jelenleg a városban csak korlátozottan találhatóak meg a biztonságos kerékpáros közlekedés infrastrukturális (kínálati) feltételei, holott lakossági igény (kereslet) lenne rá, főként a belvárosban a Pécsi út – Városház tér – Kossuth Lajos út mentén, ahol a közintézmények és áruházak többsége található.

A kerékpár használók között többségben vannak a férfiak és a felsőfokú végzettségűek, de ők is csak alkalmanként használják, tehát általában nem a munkába járáshoz, hanem a szabadidő eltöltéséhez veszik igénybe.

A kerékpáros közlekedés jellemzői



PÓLUSOK

11.

ábra

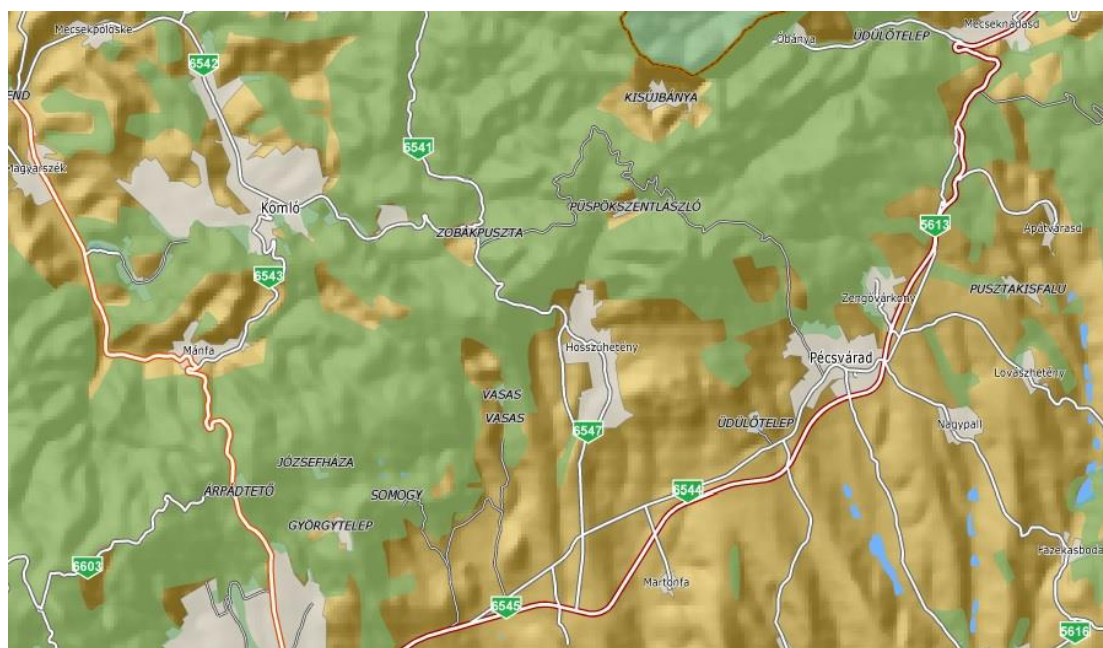
Az előzőekhez hasonlóan, nem meglepő módon a városlakók szerint a leginkább zavaró tényező a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatban a kerékpárutak (68%) és a kerékpársávok felfestésének hiánya (8%), valamint az autósok nem megfelelő viselkedése (5%). Míg a nők és a fiatalabbak főként a kerékpárutak hiányát, addig a férfiak és az idősebbek a kerékpársávok felfestését hiányolják. Mecsekjánosiban, Somág-tetőn, Szent Imre-telepen, Szilváson, Új-telepen valamennyi válaszadó említette a kerékpárút hiányát, de Körtvélyesen (94%) is sokan ezt a választ adták. A személyes megkeresések során többen a kerékpártárolók hiányát is megemlítették, mint megoldandó problémát. A belvárosi közintézmények közül egyedülként a Városházánál található két kerékpár elhelyezésére alkalmas tárló. A belvárosi üzletsoron járva több helyütt megfigyelhetők fához rögzített kerékpárok. A TESCO hipermarkettnél található egy nagy kerékpáros tárló, de azt csupán az ott dolgozók vehetik igénybe.

A Komlón lakók – a problémák említése alapján, természetesen – a bel- és külterületi kerékpárutak építésében (44, illetve 11%) látják a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítását. Hatványozottan igaz ez a Somág-tetőn lakókra, mivel mindegyikük

megemlítette, hogy a belterületi kerékpárutak megépítése megoldást jelentene, de a Szilvásiak (95%), a Szent Imre-telepiek (94%), a Béketelepiek (90%) és a Körtvélyesiek (89 %) is hasonló véleményen vannak.

Gépjárművel történő közlekedés

A város közúti kapcsolatai az ország más részeivel az országos átlagnál rosszabbak, csupán harmadrendű, alacsony kapacitású, egyes szakaszain felújításra szoruló közutakkal kapcsolódik az országos közúthálózathoz. A város közúton a 6-os számú országos főút irányából Hosszúhetény érintésével a 6541. számú harmadrendű úton, illetve a 66. számú Pécs-Sásd másodrendű főútról Mánfán (6543. sz. közút) vagy Magyarszéken (6542. sz. közút) keresztül érhető el (12. ábra).



12. ábra (Forrás: <http://www.utadat.hu/>)

A város elérhetőségét pozitívan érintette az M6/M60-as autópálya megépülése, mivel 2010-ig a legközelebbi autópálya (M7) 100 km-re volt a településtől. Pécsen keresztül 30 perc alatt (26 km) elérhető az M60-as, Pécsvárad és Véménd irányába pedig 40 perc alatt (41 km) az M6-os autópálya. Bár az utazási idő, amely alatt a főváros elérhető nem változott jelentősen az autópálya megépülésével. Így tovább javítaná a város közlekedési kapcsolatait a tervezett Kaposvár és a szekszárdi Duna-híd közötti M9-es gyorsforgalmi útszakasz megvalósulása is,

de csak abban az esetben, ha a tervek között szereplő legdélebbi útvonal (Tőfűn keresztül) érintené Komló északi területét.

Szintén kedvező hatással volt a település elérhetőségére a Komló-Mánfa közötti összekötő út felújítása, valamint a Hosszúhetényt elkerülő út megépítése. A 6543 jelű Komló-Mánfa összekötő út felújítására 2012-ben került sor, a hét kilométeres szakasz mintegy 900 millió forintból újult meg, melynek során megerősítették és felújították a burkolatot, a megsüllyedt burkolatot helyenként a pályaszerkezet cseréjével javították, valamint sor került az útszakasz víztelenítésére és a vízelvezetés korszerűsítésére is, mely által alkalmasabb lett a megnövekedett „ingázó-forgalom” és tömegközlekedés biztonságos levezetésére. A felújítással sikerült orvosolni a korábban a városba vezető, Pécsi út – Városház tér és Petőfi tér közti útszakaszon fennálló kritikus helyzetet is. A Hosszúhetényt elkerülő 6541.jelű út közel 3 kilométeres, 2x1 keresztaszvényszerű kialakítású, kapaszkodósávval rendelkező szakasza, 948 millió forintos uniós támogatással 2010-ben készült el. A beruházással sikerült némiképp javítani a korábbi bányaművelés okozta talajmozgások, a kis teherbírás, illetve a kőbányából kiinduló (főként a korábban az M6-os autópályához történő) kőszállítás okozta károk egy részét, valamint csillapítani a Hosszúhetény településközpontját érintő forgalmat, illetve környezeti terhelést. Szintén kedvező a város lakói számára, hogy az elkerülő út révén gyorsabban elérhetővé vált az M6-os autópálya.

Az elmúlt időszak közlekedést érintő beruházásai ellenére a város belső közúti közlekedése alapvető hálózati hiányosságtól szenved. Ennek oka, hogy a település minden részének elérésére igénybe kell venni a városközpontot átszelő és jelentős teherforgalmat is lebonyolító észak-déli irányú Pécsi út – Jó Szerencsét utca, illetve a nyugat-keleti irányú Zobáki út – Kossuth Lajos u. – Ipari út tengelyt. Ennek következtében jelentősek a városközpontra nehezedő belső- és átmenő gépjárműforgalom okozta problémák, melyet tovább fokoz az elmúlt időszakban letelepedő új kereskedelmi egységek által vonzott jelentős forgalomnövekedés. Ahogy az már említésre került a város hiányos közlekedésszerkezetének történeti és topográfiai okai is vannak. A város közlekedésére kedvezőtlen hatással van, hogy hiányoznak a városközpontot elkerülő utak. A városi úthálózat megfelelőnek mondható.

A másik jelentős, a városlakókat érintő probléma a parkolási lehetőségek szűkössége. A városközpont déli részén ugyan elfogadható a parkolási helyzet, de a kórház, a bíróság és a munkaügyi központ környezetében, valamint Körtvélyes és Kökönyös területén, illetve a vásárcsarnok és piac környékén a parkolóhelyek száma elégtelen, helyenként kritikusnak mondható. Komló Város szabályozási tervének módosítása, melyet a Képviselőtestület 177/2010(XII.17.) sz. határozatával elfogadott célként fogalmazza meg: „A városközpont

északkeleti szektorában, a kórház, bíróság és munkaügyi központ körzetében, Körtvélyes és Kökönyös területén, valamint a vásárcsarnok-piac környékén tapasztalható parkoló hiány mérséklését új 10 gépkocsi-várakozóhelyek létesítését, illetve az állóforgalomnak a központ déli oldalra való átterelését¹⁴.

Szintén kritikusnak mondható a közúti közlekedés a város több pontján. A város határáig két hajtűkanyarral is rendelkező Pécsi út – Jó Szerencsét utca nyomvonal naponta mintegy 12 000 jármű-forgalmat bonyolít le, főként sűrű beépítésű, zsúfolt lakóterületeken áthaladva. A Kossuth Lajos utca és Pécsi út csomópontja, a Városház tér a lámpás forgalomirányítás ellenére is sok esetben képtelen lebonyolítani elosztó szerepét a kereskedelmi létesítmények, illetve a városrészek irányába. A helyzetet, főként a reggeli és a délutáni órákban több esetben súlyosbítja a Pécsi út fénysorompós vasúti kereszteződése. Több esetben súlyos gondok jelentkeznek a Berek utcában is. Az itt elhelyezkedő vásárcsarnok parkolóhely igénye rendszeresen a mozgó forgalom levezetésének gátját jelenti. Komló város központját jelentős közúti teherforgalom is érinti. A kórákodó a városközpont keleti végén okoz megnövekedett forgalmat és környezeti ártalmakat. Az Altáró út problémája is közlekedési természetű. Az itt található ipari park és ipari területek felé, illetve felől történő bekanyarodás a Pécsi út csomópontjában jelentős gondot okoz.

A személygépkocsi-állomány 17%-kal nőtt 2000. és 2011. között, 2007-hez képest viszont közel három százalékkal csökkent (5. táblázat).

5. táblázat: Személygépkocsi-állomány alakulása 2000 és 2011 között

Személy- gépkocsik száma (db)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2011	Változás (2011/ 2000)	Változás (2011/ 2007)
	5243	5377	5647	5954	5910	6011	6207	6307	6158	117,5%	97,6%

Forrás: KSH Tájékoztatási adatbázis, www.ksh.hu

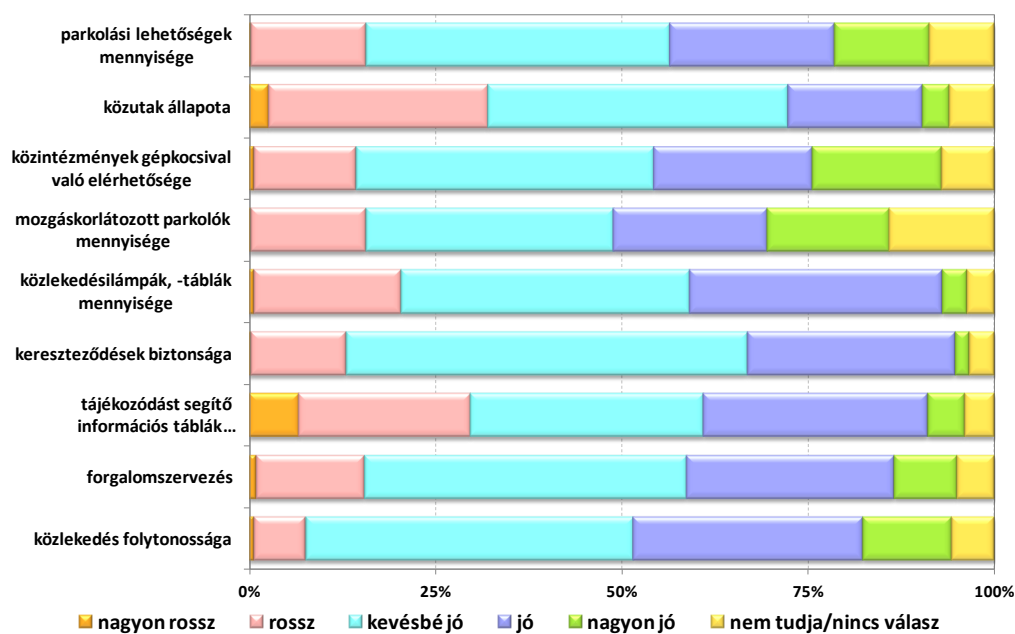
Az ezredforduló óta bekövetkezett gépkocsiállomány-növekedés az egyes szolgáltatók és intézmények ügyfélszolgálatain, illetve a lakóterületeken parkolási gondokat okoz, mivel minden negyedik komlói lakos rendelkezik gépkocsival (a 2011-es népszámlálás adatai szerint a város lakónépessége 24394 fő).

A kérdőíves felmérés alapján a válaszadók 15, a rendszeresen közlekedők 20%-a gépkocsival teszi meg a munkahelye és az otthona közti távolságot. A gépjárművel történő közlekedés feltételeit (13. ábra) vizsgálva megállapítható, hogy a válaszadók legkevésbé a

¹⁴ komlo.ekisterseg.hu/letoltes.php?d_id=9314

közutak állapotával és a kereszteződések biztonságával vannak megelégedve. Legmegfelelőbbnek pedig a közlekedés folytonosságát és a mozgáskorlátozott parkolók mennyiségét ítélték. A forgalom szervezésével és a közintézmények gépkocsival való elérhetőségével kapcsolatban megoszlanak a vélemények, a válaszadók egyik része megfelelőnek ítéli, másik része szerint kevésbé jó. A tájékozódást segítő táblák és a közlekedési lámpák mennyiségével kapcsolatban is meglehetősen nagy különbségek fedezhetők fel. A város méretéből és morfológiájából adódóan a belterületi utak hossza meglehetősen nagy, 67 km (52 km kiépített, a kiépítettség 78%-os), melynek tisztán és karbantartása nagy terhet jelent a város számára¹⁵.

A gépjármű közlekedés jellemzői



PÓLUSOK

N=300

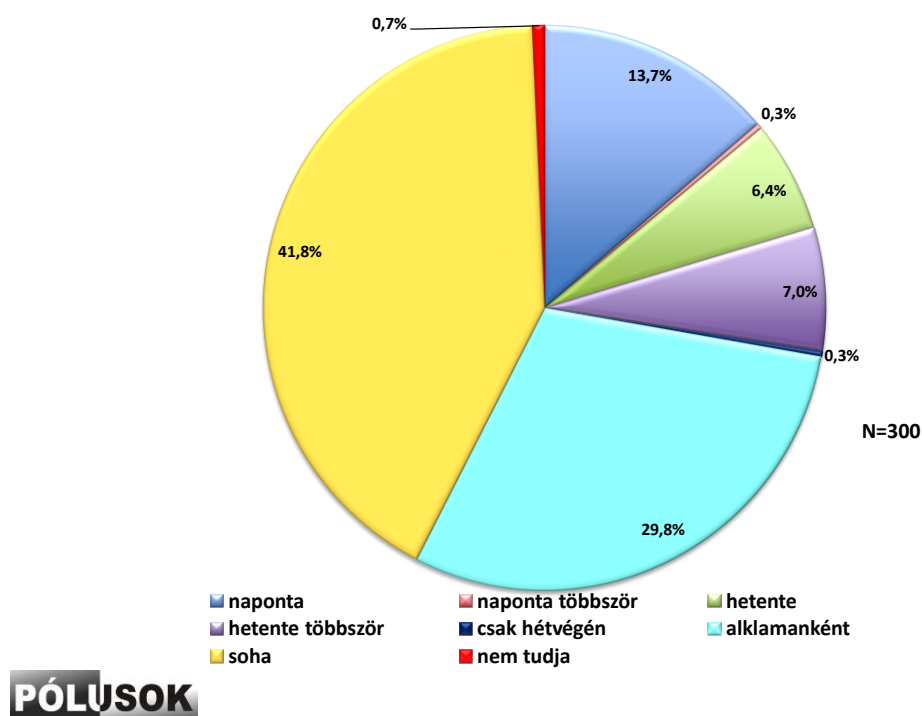
13. ábra

Összességében elmondható, hogy a válaszadók a mozgáskorlátozott parkolóhelyek kivételével nincsenek megelégedve a gépjárművel történő közlekedés feltételeivel. A forgalom szervezésével, nem meglepő módon a naponta gépkocsival közlekedő férfiak vannak a legrosszabb véleménnyel. A közutak állapotát a férfiak és a középkorúak nagyobb arányban tartják rossznak, mint a nők és a fiatalok. A parkolók mennyiségével leginkább a legidősebb korosztály nincs megelégedve.

¹⁵ www.teir.hu

A megkérdezett 300 fő 42%-a soha nem közlekedik gépkocsival a városban, vagyis nekik nagy valószínűséggel nincs gépkocsi a tulajdonukban. A válaszadók 30%-a alkalmanként, 14% pedig napi rendszerességgel (14. ábra). A rendszeresen gépjárművet használók között a férfiak (20%) és az érettségizettek (25%), valamint a diplomások (26%) felül-, a nők (10%), az idősek valamint az alapkfokú végzettségűek (9%) alulreprezentáltak. Az alapkfokú végzettségűek közel felének (47%), a középfokú végzettségűek egyharmadának nincs gépkocsija (soha nem használ), ugyanez az arány a felsőfokú végzettségűeknél csupán 10%.

Milyen gyakran közlekedik a városban autóval?



14. ábra

A gépjármű közlekedésben tapasztalható leginkább zavaró tényezők a válaszadók szerint az utak állapota, a gépkocsivezetők agresszív hozzáállása (10%), valamint a figyelmetlen közlekedők (8%) és a KRESZ ismeretének hiánya (7%). A válaszadók lakhelyét vizsgálva a Körtevényesiek 82, a Kisbattyániak és a Mecsekfalusiak 67-67, a Szent Imre-telepiek 55%-a szerint a leginkább zavaró tényező utak rossz állapotában keresendő. A KRESZ ismeretének hiányát főként a diplomások (27%), míg a figyelmetlen és agresszív embereket (14%) az idősebbek említették.

A baleseti statisztikákat tekintve megállapítható, hogy 2010 óta 23%-kal csökkent a személyi sérüléssel közúti közlekedési balesetek száma, a balesetet szenvedett személyek száma pedig egyharmadával (6. táblázat). 2007-es évhez viszonyítva még feltűnőbb a javulás, mivel a balesetek és a sérültek száma is közel a felére csökkent.

6. táblázat: Közúti közlekedési balesetek száma

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Halálos közúti baleset	1	2	0	1	0	1	0	0
Súlyos sérüléssel közúti baleset	4	9	13	10	2	7	5	5
Könnyű sérüléssel közúti baleset	16	13	17	11	16	14	15	12
Összes személyi sérüléssel járó baleset	21	24	30	22	18	22	20	17
Ittas állapotban okozott baleset	2	1	3	2	4	4	3	1
Motorkerékpár által okozott baleset	3	1	2	1	1	2	1	5
Személygépkocsi által okozott baleset	10	14	21	13	6	10	12	5
Tehergépkocsi által okozott baleset	1	3	1	1	0	2	4	1
Kerékpár által okozott baleset	3	2	0	3	1	2	0	1
Gyalogos okozta baleset	4	3	6	3	7	5	3	4
Baleset során meghalt, megsérült	26	28	34	27	19	26	30	18

Forrás: TEIR adatbázis, www.teir.hu

A vizsgált nyolc év mindegyikében történt gyalogos, motoros, autós és ittas személy által okozott baleset. Halálos közúti baleset öt alkalommal történt a vizsgált időszakban. Nem meglepő módon (a kerékpáros közlekedés feltételeinek elégtelensége miatt) a kerékpárosok okozta közlekedési balesetek száma a legalacsonyabb. Összességében megállapítható, hogy valamennyi adat tekintetében javulás figyelhető meg.

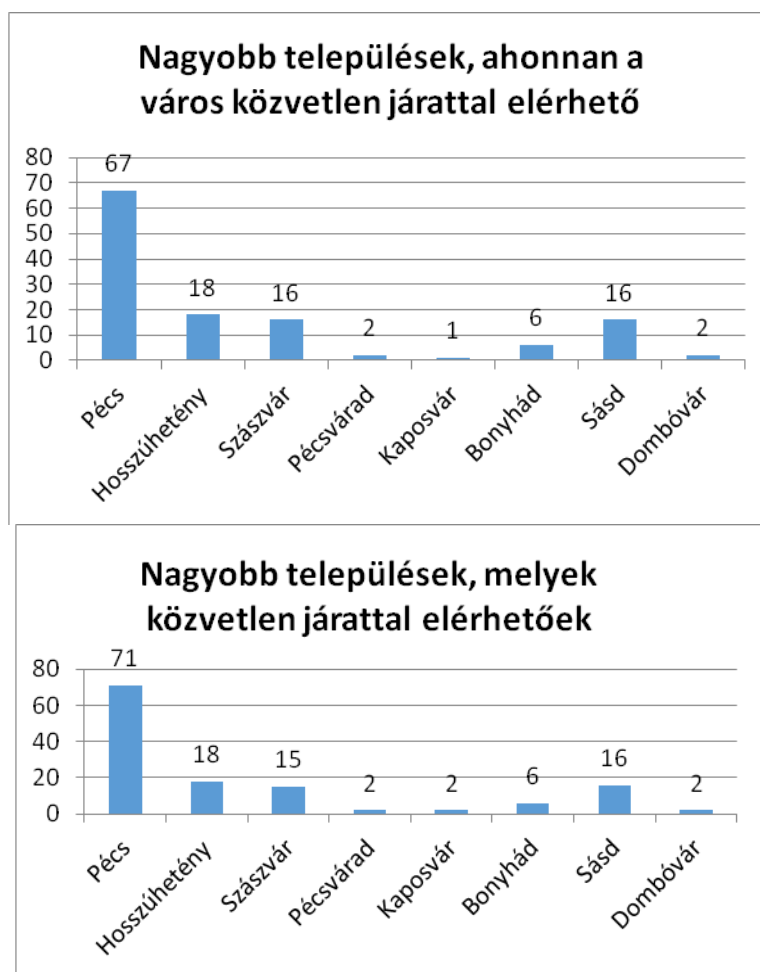
Tömegközlekedéssel történő közlekedés

Távolsági autóbusz közlekedés

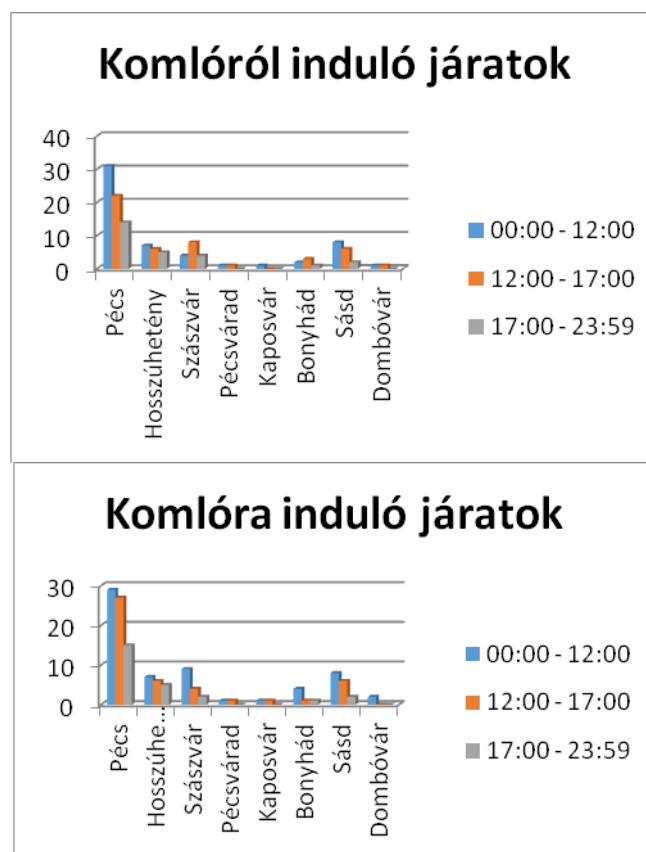
A távolsági tömegközlekedési kapcsolatokat a környező településekre a Pannon Volán Zrt. menetrendszerű autóbuszai biztosítják. A város lakói főként a rugalmasabb menetrendű, az iskola- és munkakezdés, illetve befejezés időpontjához igazodó buszjáratokat részesítik előnyben. Komló Város Önkormányzata Településszerkezeti Tervében célként tűzte ki a belvárosban található autóbusz pályaudvar (és vasútállomás) áthelyezését a Tesco közelébe. Ezt főként a városközpont infrastruktúrájának kapacitásait meghaladó közlekedési forgalom indokolja, mivel jelenleg valamennyi autóbusz a belvároson halad keresztül, valamint a kialakítandó új pályaudvaron lehetőség lenne egy intermodális csomópont kialakítására, ahol a városközpontban jelenleg nem biztosítható P+R és B+R parkolási igények is kielégíthetőek lennének (IVS Komló, I. kötet).

A kérdőíves felmérés alapján a távolsági autóbuszsal való közlekedés feltételei közül a megkérdezettek a buszok műszaki állapotával a leginkább elégedettek, de a buszok menetrendszerű közlekedését is jónak tartják. A válaszadók az átszállási feltételeket ítélték kevésbé megfelelőnek. A város lakói a helyközi autóbuszok közül elsősorban a Pécsre közlekedő autóbuszokat használják, ezen kívül Sásd és Magyarszék irányába tapasztalható nagyobb kihasználtság. Közepes a kihasználtság Kaposvár és Dombóvár irányába, míg a legalacsonyabb Pécsvárad és Bonyhád felé.

Történelmi okokból és az egykori bányászat hatására a város nyolc nagyobb település felé rendelkezik közvetlen buszjáratokkal, melyek közül kiemelkedő a Pécsre közlekedő járatok száma (67 induló, 71 érkező járat), de Sásd, Hosszúhetény és Szászvár is 15 feletti buszjáratokkal érhető el (15. ábra). Az egyes településekre közlekedő járatok menetrendjét vizsgálva megállapítható, hogy annak kialakítása a munkába és iskolába járáshoz történt, ahhoz a legtöbb esetben igazodik (16. ábra).



15. ábra



16. ábra

A helyközi közlekedésben a Pécsre induló járatok reggeli zsúfoltsága a legfőbb (régóta fennálló) probléma. A Komlóról rendszeresen Pécsre utazók száma a reggeli órákban olyan magas, hogy sok esetben az utasok csak a második vagy harmadik buszra tudnak csak felszállni. Sok esetben a hétre iskolába, munkába járóknak az indokoltnál 30 perccel előbb már az állomáson kell lenniük, hogy valamelyik iskola-, vagy munkakezdésre, Pécsre érkező buszra fel tudjanak szállni, pedig a reggeli órákban 5:00 és 7:30 között 16 buszjárat indul, általában 10-15 percenként. Ez a probléma hatványozottan jelentkezik a Petőfi téren felszállók esetében, mivel több esetben a buszok meg sem állnak ebben a megállóban a férőhelyek hiánya miatt. A reggeli órákban közlekedő buszokon tapasztalható zsúfoltság hatalmas, mely rendkívül balesetveszélyes, egy esetleges baleset súlyos következményekkel járhat, valamint a buszmegállóban várakozók és a buszon utazók kedélyállapota – érthető módon – nagyon rossz. Szintén kellemetlenséget okoz az utasoknak, hogy több esetben a reggeli órákban közlekedő buszokon csak az egyik ajtón lehet Pécsre a Budai vámnál, illetve a Mohácsi úton leszállni, emiatt több esetben a zsúfolt busz több percet is a megállóban áll mire az utasok le tudnak szállni, mert azoknak is le kell szállniuk, akik nem ebben a

megállóban szeretnék ezt megtenni. Ez sok esetben a pécsi, reggeli forgalom feltartásával/akadályozásával is jár (a helyi, helyközi buszok nem tudnak a megállóba állni).

Vasúti közlekedés

A települést nem érinti vasúti fővonal ebből adódóan a vasúti közlekedés szempontjából nem mondható kedvezőnek a város helyzete. A településről induló 47. számú szárnyvonal (Komló – Sásd – Dombóvár) fenntartása folyamatos gondot okoz. A veszteséges személyszállítás (2 vonatkár, alacsony és változó kihasználtság) ellensúlyozását a teherszállítás csökkenő volumene sem teszi lehetővé (a város környezetében történt jelentős út- és vasútépítésekhez szükséges kőszállítás a vonalon folyt, mivel az a környékbeli más szárnyvonalakra nem volt áterhelhető). A Godisa-Komló szárnyvonal esetleges megszüntetésének veszélye az elmúlt években folyamatosan fennállt (2009. december 13-án megszüntetett vasúti személyszállítást, 2010. december 12-én, nyolc vonatkárral indították újra). A szárnyvonal esetleges bezárásának esetére több terv is készült, ilyen egy, a településeket tehermentesítő új közúti nyomvonal kiépítése a jelenlegi vasúti nyomvonalon. Az esetleg megszűnő vasúti személyszállítást követően még inkább felértékelődhet a távolsági buszjáratok jelenleg sem csekély szerepe.

A két vonatkárra redukált vasúti közlekedés menetrendjét a munkába és iskolába járáshoz, valamint a Sásdon elérhető Inter City járatokhoz igazították. A megszűnő vonatkárok helyett autóbuszok indulnak. A 23 kilométeres távot 29 perc alatt teszi meg a szerelvény, mely a vasúti pálya jó műszaki állapotát feltételezi. Késések az Inter City késése miatt gyakran előfordulnak mivel a Komlóra közlekedő szerelvény „bevárja” a Budapestre érkező vonatot. A szerelvények Sásdról indulnak és kis várakozási időt követően indulnak is vissza, emiatt az IC okozta késés halmozódhat. A komlói állomáson a vasúti szolgálat megszűnt, a jegykiadás szünetel. A vonatjegy a szerelvényen vásárolható. A Budapestre történő közlekedésben a vonat komoly alternatíváját jelentheti az autóbuszos közlekedésnek, mivel közel három óra alatt elérhető a település lakó számára a főváros (autóbusszal ez több mint négy óra). Egyedüli probléma az IC szerelvényeken történő közlekedéshez szükséges hely- és pójtjegy megvásárlása, mely csak Sásdon, vagy az interneten szerezhető be. A vonat érkezése után a várakozási idő 15 perc, ennyi idő áll rendelkezésre a jegy megvásárlására (ha időközben nem fogyott el!). Emiatt a fővárosban tanuló diákok szülei sok esetben autóval viszik el Sásdra a tanulókat. Esetlegesen javítani lehetne a vasúton közlekedők kényelmén a

helyi autóbuszjáratok indulási és érkezési idejének vonatszerelvények indulási és érkezési idejéhez történő igazításával.

A vonatközlekedéssel kapcsolatos, hosszú idő óta fennálló probléma, hogy a közúti közlekedési csúcsban (6:47; 7:04; 16:44; 17:04) a vasúti sorompó leengedése az autós közlekedés feltorlódását, dugót eredményezhet.

A település vasútállomása a buszpályaudvar mellett, a belvárosban található, mely számtalan előnye (elérhetőség, buszra történő átszállási lehetőségek stb.) mellett zavaró hatással is van a településen élőkre (zaj- és légszennyezés, parkolóhelyek számának elégtelensége stb.). Komló Város Településszerkezeti Tervének 2007-es módosításban szerepel a vasútállomás kihelyezése a Zrínyi térhez. A beruházással jelentős fejlesztési terület szabadulna fel a város központjában, illetve a helyi és helyközi autóbusz-pályaudvar is szabad területhez jutna, a jelenleginél kedvezőbb forgalmi rend és nagyobb terület lenne biztosítható az autóbuszos közlekedés számára, vagy még inkább, ha kitelepítenék az új vasútállomáshoz (IVS, Komló, I. kötet).

Helyi közösségi közlekedés

A helyi tömegközlekedést a városközpont és a városrészek között, az önkormányzattal megkötött közszolgáltatási szerződés alapján a Pannon Volán Zrt. szervezi és biztosítja. A 19 menetrendszerű autóbuszjárat (7. táblázat) szinte teljesen lefedi a várost, mely a közösségi közlekedés szempontjából a jól szervezett települések közé tartozik. Valamennyi autóbuszjárat a városközpont (Autóbuszállomás) érintésével közlekedik. A település életében, a városrészek közti jelentős távolságok miatt a helyi tömegközlekedés fontos, szinte nélkülözhetetlen szerepet játszik. A helyközi járatokkal közös buszpályaudvar területe azonban kevés és a forgalmi rendje sem megfelelő. További problémát jelent a járműpark átlagéletkora, mely meghaladja a 20 évet. Ez év júniusában két darab 8 éves, 40 üléses, légkondicionált autóbusz került beszerzésre, melyet a tervek szerint további hat busz megvásárlása fog követni.

Ahogy a város életére és struktúrájára úgy az autóbusz-hálózat kialakulására is jelentős hatással volt a kőszénbányászat. A hálózat úgy került kialakításra, hogy kielégítse a bányában és iparban dolgozók utazási igényeit. A rendszerváltást követően a város szerkezetváltáson ment/megy keresztül, mely kihívás elé állítja a helyi közösségi közlekedési hálózatot is. Munkahelyek megszűntek, az újak pedig a város más-más részeiben jöttek létre. A csökkenő

lakosság- és gyerekszám miatt pedig iskolákat szüntettek meg és vontak össze. Ezekkel a változásokkal a közösségi közlekedésnek folyamatosan lépést kell(ett) tartania.

7. táblázat: Autóbusz útviszonylatok a komlói helyi közlekedésben

1 Autóbuszállomás – Zobák-akna	8/B Autóbuszállomás – Szilvás – Somág – Autóbuszállomás
2 Autóbuszállomás – Mecsekjánosi, vasútállomás	9 Autóbuszállomás – Temető
2/K Autóbuszállomás – Mecsekjánosi, kertészet	12 Autóbuszállomás – Kórház
2/A Autóbuszállomás – Mecsekjánosi – Kisbattyán	13 Autóbuszállomás – Kökönyös
4 Autóbuszállomás – Sikonda, Vadásztanya	15 Autóbuszállomás – Dávidföld – Kökönyös – Autóbuszállomás
5 Autóbuszállomás – Dávidföld	16 Autóbuszállomás – MOM
6 Autóbuszállomás – Mecsekfalu – Körtvélyes	78B Körtvélyes – Kökönyös – Szilvás – Somág – Autóbuszállomás
7 Autóbuszállomás – Körtvélyes	87 Autóbuszállomás – Somág – Szilvás – Kökönyös
8 Autóbuszállomás – Szilvás – Somág – Kenderföld – Autóbuszállomás	113 Zobák-akna – Kökönyös
8/A Autóbuszállomás – Somág – Szilvás – Autóbuszállomás	

Forrás: www.pannonvolan.hu

A komlói helyi autóbusz menetrendet vizsgálva megállapítható, hogy a reggeli és délutáni csúcsidőszakban, amikor a város lakói iskolák és a munkahelyek között ingáznak a járatok kellő gyakorisággal járnak. A 1-es, 5-ös, 7-es és 8-as számú járatok ebben az időszakban 20-20, 15, illetve 10 percenként közlekednek. Az oktatási, egészségügyi és közintézmények autóbuszal jól elérhetőek, melyet a különböző vonalakon közlekedő autóbuszok összehangolásával tovább lehetne javítani.

A komlói helyi közlekedés statisztikai adatait vizsgálva (8. táblázat) megállapítható, hogy valamennyi mutató tekintetében csökkenés mutatható ki, egyedül az autóbusz útviszonylatok száma nőtt. Jelentősen, 43%-al csökkent 2001-hez képest a szállított utasok száma, illetve a megtett utaskilométerek száma is, de jelentősek az elmúlt öt évben történt

változások is (35%). A csökkenés betudható részben a növekvő gépjármű mennyiségnek, illetve hatással lehet a csökkenésre az is, hogy a közlekedési csúcsforgalomban túlszűfoltak a járatok, így akik megtehetik, nem veszik igénybe a Pannon Volán szolgáltatásait, hanem más közlekedési eszközt, általában az egyéni, autós közlekedést választják. Az autóbussz hálózat és a járműállomány száma kismértékben ugyan, de szintén csökkent az elmúlt 10-12 évben, melynek oka többek között a helyi közlekedés racionalizálása és az útvonalak átgondolása volt.

8. táblázat: Autóbussz-közlekedés a helyi tömegközlekedésben

Mutatók	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	Vált. ('12/'01)	Vált. ('12/'08)
Autóbussz hálózat hossza (km)	45	45	45	45	45	45	46	46	47	41	41	41	91%	89%
Autóbussz járműállomány (db)	23	24	24	24	24	24	21	22	22	22	22	20	87%	91%
Autóbussz útviszonylatok száma (km)	18	19	19	17	17	17	17	17	15	13	12	19	105%	112%
Szállított utasok száma (db) (ezer)	10,1	9,7	9,4	8,9	8,4	7,7	9,3	8,8	7,9	7,3	6,7	5,8	57%	66%
Utaskilométer (km) (ezer)	36,1	34,8	33,7	32	30	27,6	32,9	31,5	28,2	26	24,1	20,7	57%	65%

Forrás: TEIR adatbázis, www.teir.hu

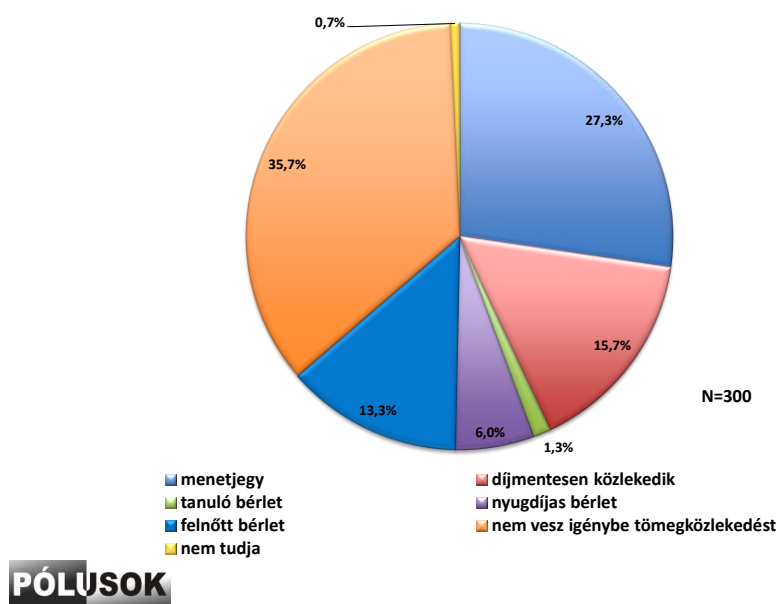
„Komló Város helyi közösségi közlekedési rendszerének vizsgálata, elemzése és fejlesztése” címmel 2011 októberében, a Pannon Volán Zrt. megbízásából tanulmány készült a helyi közúti közösségi közlekedés vonalhálózatának racionalizálására. Ennek oka az, volt, hogy a helyi tömegközlekedési hálózat üzemeltetése évek óta folyamatosan növekvő veszteséget termel a Zrt. számára, melynek egyik legfőbb oka, hogy az utasok 59%-a díjmentesen utazik¹⁶. Részben a dokumentum javaslatai alapján került sor a menetrend és a vonalhálózat módosítására 2012-ben. Komlón – ahogy az ország több városában is – a bevételek és költségek egyensúlya megbomlott, az üzemeltetés folyamatosan növekvő veszteséggel, valamint az önkormányzattal való kisebb-nagyobb feszültséggel jár(t). Ezen probléma megoldatlansága több veszélyt is rejt magában, legfőképpen azt eredményezi/eredményezheti, hogy a romló műszaki állapot miatt nő a járatkimaradások, késések aránya, a szolgáltatás színvonala elmarad a város lakói által elvárttól, ami tovább csökkentheti (az amúgy is csökkenő tendenciát mutató) utaslétszámot, a forráshiány miatt elmarad az előregedett

¹⁶ Forrás: Komló Város helyi közösségi közlekedési rendszerének vizsgálata, elemzése és fejlesztése, 2011.

buszpark cseréje, valamint az esélyegyenlőségi követelményeknek megfelelő új járművek beszerzése. A fentiekben már részletezett infrastrukturális és domborzati adottságok pedig nem teszik lehetővé a vonalhálózatnak a jelenlegitől alapvetően eltérő átalakítását.

A kérdőíves-felmérés eredményei alapján a megkérdezettek 36%-a nem veszi igénybe a helyi közlekedés szolgáltatásait, a közlekedők többsége pedig menetjeggyel vagy díjmentesen közlekedik (17. ábra).

Milyen utazási igazolvánnyal utazik a tömegközlekedésben?



17. ábra

A helyi közösségi közlekedést igénybe vevők között nagyobb arányban fordulnak elő nők, ami magyarázható a nők magasabb életkorával is. Az alapküvé végzettséggel rendelkezők között a leggyakoribb a menetjeggyel történő utazás (29%), a diplomásoknál ez az érték viszont csupán 16%. Összességében megállapítható, hogy az iskolai végzettség növekedése együtt jár a tömegközlekedéstől való távolmaradással (alapküvé végzettségük 34, középküvé végzettségük 39, felsőfoküvé végzettségük 47%). A megkérdezettek többsége a legfőbb problémának a járműpark magas életkorát említette, valamint a különböző járatok közötti csatlakozási lehetőségek hiányát. A különböző városrészek többségéből nem csak a központ érintésével és átszállással lehet eljutni a másik városrészbe. Körtvélyesen nincs iskola így az ott élő fiatalok a többi városrész iskoláiba járnak tanulni, amit több esetben is csak a központban történő átszállással tudnak megtenni. Illetve közvetlen járatokkal is: 15,78B,87,113-as járatok.

INDIKATÍV LISTA

- A kerékpáros közlekedéshez kapcsolódóan a kerékpározás műszaki feltételeinek javítása (kerék pár tárolók kialakítása a belvárosban, illetve a Mecsekjános és Sikonda közti kerékpárút belvárosig történő meghosszabbítása).
 - A gépjárművel történő közlekedéshez kapcsolódóan a jelentős forgalmat generáló intézmények (kórház, munkaügyi központ, bíróság, vásárcsarnok) környezetében a parkolási problémák kezelése (új parkolók kialakítása, forgalomirányítás).
 - A helyközi autóbusz közlekedéshez kapcsolódóan a Pécsre induló járatok reggeli zsúfoltságának mérséklése csuklós buszok nagyobb számba közlekedésbe állításával, illetve 2-3 busz egy időben történő indításával. A Petőfi tér környezetéből Pécsre közlekedők problémáinak (a zsúfolt buszok hely hiányában nem állnak meg) megoldása a reggeli órákban, a Petőfi térről induló, Pécsre közlekedő járatokkal.
 - A vasúti közlekedéshez kapcsolódóan az IC szerelvényeken történő közlekedéshez szükséges hely- és pótjegy megvásárlási lehetőségének biztosítása az autóbusz állomáson, vagy valamely belvárosi intézményben. A helyi autóbuszjáratok menetrendjének vasúti menetrendhez történő igazítása, a csatlakozási lehetőségek javítása.
 - A helyi közösségi közlekedéshez kapcsolódóan a különböző városrészek közti kapcsolat javítása, a csatlakozási/átszállási lehetőségek átgondolása. A városközpont érintése nélküli, a városrészek között (reggeli és a délutáni órákban) közlekedő, a meglévők melletti autóbuszjáratok kialakítása, az ehhez szükséges feltételek/lehetőségek vizsgálata.
- 