

SZAKDOLGOZAT

**Gerlei Réka
2023**

Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem
Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet
Településépítészeti és Települési Zöldinfrastruktúra Tanszék

Nagykanizsa településszerkezeti vizsgálata

Konzulens: Polyák Beáta

Belső bíráló:

Külső bíráló:

Tanszékvezető: Szövényi Anna Andrea

Gerlei Réka
Településüzemeltető specializáció

NYILATKOZAT

A szakdolgozat nyilvános hozzáféréseről és eredetiségéről

A hallgató neve:	Gerlei Réka
A Hallgató Neptun kódja:	S2302E
A dolgozat címe:	Nagykanizsa településszerkezeti vizsgálata
A megjelenés éve:	2023
A konzulens intézetének neve:	Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet
A konzulens tanszékének a neve:	Településépítészeti és Települési Zöldinfrastruktúra Tanszék

Kijelentem, hogy az általam benyújtott szakdolgozat egyéni, eredeti jellegű, saját szellemi alkotásom. Azon részeket, melyeket más szerzők munkájából vettem át, egyértelműen megjelöltem, és az irodalomjegyzékben szerepeltettem.

Ha a fenti nyilatkozattal valótlan állítottam, tudomásul veszem, hogy a záróvizsga-bizottság a záróvizsgából kizár és a záróvizsgát csak új dolgozat készítése után tehetek.

A leadott dolgozat, mely PDF dokumentum, szerkesztését nem, megtekintését és nyomtatását engedélyezem.

Tudomásul veszem, hogy az általam készített dolgozatra, mint szellemi alkotás felhasználására, hasznosítására a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem mindenkori szellemi tulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak érvényesek.

Tudomásul veszem, hogy dolgozatom elektronikus változata feltöltésre kerül a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem könyvtári repozitori rendszerébe. Tudomásul veszem, hogy a megvédett és

- nem titkosított dolgozat a védést követően
- titkosításra engedélyezett dolgozat a benyújtásától számított 5 év eltelte után nyilvánosan elérhető és kereshető lesz az Egyetem könyvtári repozitori rendszerében.

Kelt: 2023. 11. 04.


Hallgató aláírása

MATE Szervezeti és Működési Szabályzat

III. Hallgatói Követelményrendszer

III.1. Tanulmányi és Vizsgaszabályzat

6.13. sz. függelék: A MATE egységes szakdolgozat /
diplomadolgozat / záródolgozat / portfólió készítési útmutatója

4.1. sz. melléklete: Konzulensi nyilatkozat

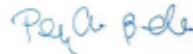
NYILATKOZAT

Gerlei Réka (hallgató Neptun azonosítója: S23O2E) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a szakdolgozatot áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A szakdolgozatot a záróvizsgán történő védelemre javaslom / nem javaslom².

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem³

Kelt: Budapest, 2023. november 5.



belső konzulens

¹ A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törölendő.

² A megfelelő aláhúzendő.

³ A megfelelő aláhúzendő.

Annotáció

Dolgozatom tárgya Zala megye egyik fontos települése; Nagykanizsa. A város mind a múltban, mind a jelenben meghatározó szereplője a régió életének. Azonban széteső szerkezete miatt több probléma is felmerül a területen. Ahhoz, hogy megértsem az itt végbement és jelenleg is zajló folyamatokat, illetve hatásait Nagykanizsát összevettem a több aspektusában is hasonló Zalaegerszeggel.

A vizsgálatok során kutatási módszerként a kompakt városok elvét alkalmaztam. A felméréseim részeként az egyes városszerkezeti tényezőket mutattam be és értékeltem jelenlegi állapotukat. Arra a kérdésre kerestem a választ, hogy az egyes indikátorok értékei milyen kapcsolatban állnak egymással és hogyan befolyásolják a város mindennapjait. A részletes vizsgálatokat megelőzően bemutattam a várost átfogóan. Az egyes témakörökben a demográfiai jellemzőket hasonlítottam össze Zalaegerszeggel és a helyi legmeghatározóbb folyamatokat értékeltem. Elemeztem a közúti közlekedést, regionális kapcsolatokat és közösségi közlekedés állapotát, illetve problémáit. A városrészek jellemzőit közlekedési és funkcionális kapcsolataikat vizsgáltam, illetve áttekintettem a zöldfelületi rendszer legmeghatározóbb elemeit és állapotukat. Végezetül foglalkoztam a városban jelen lévő funkciók és szolgáltatások térbeli lefedettségével és minőségével, illetve megvizsgáltam a városi örökséget és a védelmi intézkedéseket.

Az elvégzett felmérések eredményeit egy kérdőíves kutatás is alátámasztotta. E kutatási módszerrel a városban élők véleményét is rögzítettem, ezáltal a vizsgálataim során felmerült problémafelvetéseket tovább erősítettem. Ezen túlmenően arra törekedtem, hogy feltérképezsem a lakosság álláspontját a jelenlegi körülményekkel kapcsolatban, valamint, hogy milyen változtatásokat javasolnak az életüket könnyítő intézkedések terén. Ezeket a problémákat három témakörben állapítottam meg; közlekedési kihívások, zöldfelületi és rekreációs deficit, illetve funkciók központosulása.

Mindezek ismeretében a dolgozatom zárásaként javaslati koncepciót készítettem a három problémakörre reflektálva. Igyekeztem egy olyan elvet követni, amivel a város kompaktsága és ebből adódóan az élhetősége is fejlettebbé válik.

Tartalom

1.Bevezetés.....	8
2.Módszertan és célkitűzés.....	8
3.Zalaegerszeg és Nagykanizsa.....	10
3.1 Dél-Zala természetföldrajza	10
3.2 A városszerkezet meghatározása.....	10
3.3 Nagykanizsa bemutatása	11
3.4 Nagykanizsa településszerkezete és beépítés jellege.....	11
3.5 Zalaegerszeg bemutatása.....	12
3.6 Zalaegerszeg településszerkezete és a beépítés jellege	13
3.7 Nagykanizsa településtörténete	14
3.8 Zalaegerszeg településtörténete.....	15
3.9 Településtörténeti összehasonlítás	17
3.10 Demográfia összehasonlítása	17
4. Nagykanizsa átfogó bemutatása	22
4.1 A népesség nagysága.....	22
4.2 Gazdasági tevékenység.....	22
4.3 Elhelyezkedés és megközelíthetőség.....	23
4.4 Természeti értékek	23
4.5 Egészség és jólét.....	24
4.6 Hozzáférés a szolgáltatásokhoz és kényelmi szolgáltatásokhoz	24
5.Városzerkezeti tényezők.....	24
5.1 Közlekedés	24
5.1.1 Postai szállítás	25
5.1.2 Helyi közlekedés	26
5.1.3 Gyorsforgalmi utak.....	27
5.1.4 Vasút.....	28
5.1.5 Közút	28
5.1.6 Mikromobilitás	30
5.1.7 Gyalogos forgalom.....	31
5.1.8 Helyzetértékelés	31
5.2 Városrészek	32
5.2.1 Belváros.....	33
5.2.2 Keleti városrész	33
5.2.3 Észak-keleti városrész	33
5.2.4 Északi városrész	34

5.2.5 Déli városrész.....	34
5.2.6 Sánc és Szabadhegy.....	34
5.2.7 Kiskanizsa, Bajcsa.....	34
5.2.8 Palin.....	35
5.2.9 Miklósfa, Bagola, Kisfakos, Nagyfakos.....	35
5.2.10 Szőlőhegyek és zártkertek.....	35
5.3 Zöldfelületek.....	37
5.3.1 Játzóterek.....	39
5.3.2 Sportpályák.....	39
4.3.3 Parkok.....	39
5.3.4 Terek.....	40
5.3.5 Intézményi kertek.....	42
5.3.6 Parkolók.....	42
5.3.7 Vonalas elemek.....	42
5.3.8 Példaértékű zöldfelületek.....	43
5.4 Funkciók.....	44
5.4.1 Oktatás.....	44
5.4.2 Üzletek és vendéglátás.....	45
5.5 Értékvédelem.....	46
6.Nagykanizsai fejlesztések.....	46
7.Kérdőív értékelés.....	49
8. Eredmények.....	51
9. Javaslat.....	54
9.1 Közlekedés.....	54
9.2 Rekreáció.....	57
9.3 Funkciók.....	62
10.Összegzés.....	67
Irodalomjegyzék.....	68
Ábrajegyzék.....	72

1.Bevezetés

Dolgozatom témája Nagykanizsa városának szerkezete. Nagykanizsa Zala megye egyik fontos szerepet betöltő városa. Számos kis település központjaként is funkcionál, ezek közigazgatási értelemben képezik a nagykanizsai járást.

Témaválasztásom egyik oka a személyes tapasztalat, mivel közel kilenc évig éltem életvitelszerűen a városban. Ezen évek alatt tapasztaltam, hogy a megye legnagyobb települése több, hétköznapi életet is befolyásoló problémával rendelkezik, melyek felülvizsgálata a város közigazgatási szerepvállalása miatt elengedhetetlen. A tapasztalataim indítottak el egy olyan gondolatmenetet, amelyben megfogalmazódott, hogy a vidéki városaink főbb szerkezeti elemeit vizsgálva meghatározható a térség aktuális helyzete, problémái.

A problémákat leginkább a közlekedés, a funkciók, illetve a turizmus és rekreáció témakörébe sorolnám. A vizsgálatok közt ezekkel kiemelten foglalkoztam. Fontosnak tartottam a lakosság véleményét is- kérdőív segítségével felmérni ezekről a témakörökről, hogy a felvetéseimet erről az oldalról is tudjam igazolni, hiszen a városfejlesztés elengedhetetlen szempontja az emberi szükségleteknek a figyelembevétele. (Burgess, 2000)

Mindezek mellett kiértékelem a Nagykanizsához hasonló jelentőségű Zalaegerszeget is. Arra a kérdésre keresem a választ, hogy milyen tényezők befolyásolták, hogy Zalaegerszeg kiemeltebb helyzetbe került. Erre a vizsgálatra azért került sor, mivel a két város közel található egymáshoz, hasonló tulajdonságokkal rendelkezik mégis eltérő fejlődést mutat.

2.Módszertan és célkitűzés

A mai városok komplexitása miatt, illetve lakóinak eltérő életviteléből és tapasztalataiból adódóan a felmerülő problémák is széles skálán mozognak. Jelenleg a Föld populációjának jelentős része él városi környezetben, és a predikciók szerint ez a tendencia növekvő. Ennek okán az alapos és fenntartható megoldás is komplex, azonban elengedhetetlen. Világszerte a környezeti problémák jelentős része a fenntarthatóságnak nem eleget tevő városi infrastruktúrából adódik.

A városok formája és fejlődési tendenciái szoros kapcsolatot alkotnak. A fenntartható város megvalósítására számos elképzelés létezik, ilyen a kompakt város modellje is. Ez a koncepció a fejlődési folyamatok során alakul ki, törekedve a fenntartható végeredményre. A kompakt város olyan hely, amely nem csak kinézetében, hanem funkcionalitásában is kielégíti az

emberek igényeit, és lehetővé teszi a városi élet változatosságának és életteli teltségének megtapasztalását.

A kompakt város koncepciójában elsősorban a társadalmi fenntarthatóság és használhatóság kerül előtérbe. Ennek érdekében célul tűzi ki a városon belüli utazás csökkentését, hatékony térkihasználást, gépjárműforgalom redukálását, valamint a tömegközlekedés és mikromobilitás népszerűsítését. A kompakt város megteremtésében fontos eredmény, hogy minimalizálható legyen a szennyezőanyag-kibocsátás és összetettebbé, jól kihasználhatóvá váljon a város térbeli elhelyezkedése. (Burton, et al., 1996)

A dolgozatomban tehát Nagykanizsa kompakt várossá válásához szükséges indikátorokat vizsgáltam elsősorban. Mindenekelőtt a város térbeli elhelyezkedését és ebből adódó problémáit Zalaegerszeggel hasonlítottam össze.

Az összehasonlítást és átfogó bemutatást követően a város vizsgálatát különböző indikátorok meghatározásával végeztem. A vizsgálatok során szerettem volna egy átfogó képet kapni Nagykanizsáról, és az eredmények alapján javaslatokat tenni meglévő vagy szükséges fejlesztési törekvésekre, amelyek a várost a jövőben vonzóbbá tehetik.

Ahhoz, hogy megérthessem a városi folyamatok közti összefüggéseket és a városszerkezet különböző rétegei közti folyamatokat, a vizsgálatokat a következő kategóriákban folytattam:

- Demográfiai jellemzők összehasonlítása Zalaegerszeggel és a helyi legmeghatározóbb folyamatok felismerése
- Közúti közlekedés, regionális kapcsolatok és közösségi közlekedés állapota, illetve átfogó problémái
- Városi örökséget meghatározó legfontosabb értékek és védelmi intézkedések
- Városrészek jellemzői közlekedési és funkcionális kapcsolatok
- Zöldfelületi rendszert meghatározó elemek és állapotuk
- Városi funkciók térbeli elhelyezkedése és ellátottság értékelése

Ezen témakörök vizsgálatával a jelenlegi állapotot szeretném ismertetni, illetve kimutatni, hogy mik a település problémái és értékei, majd mindezek összevetésével javaslatokat tenni három kiemelten fontos témakörben. Egy olyan elvet követve, illetve azt a kérdést megválaszolva,

hogy miként tehető Nagykanizsa élhetőbbé és kompaktabbá a jövőben, és erre melyek a legszükségesebb és egyszerűbben elérhető eszközök.

3.Zalaegerszeg és Nagykanizsa

Zalaegerszeg és Nagykanizsa fejlődéstörténetének kutatásakor arra a megállapításra jutottam, hogy a két település összehasonlításában a demográfia, az agglomeráció és a történelem a legfontosabb tényezők. Ezek alapján választ kaphatunk arra, hogy bár földrajzi tulajdonságokban hasonló és egymáshoz közel lévő területekről beszélünk, mégis melyek voltak a történelem során azon meghatározó események, amik miatt Zalaegerszeg jobb helyzetbe került, illetve melyek azok a jelenlegi folyamatok, amelyek befolyást gyakorolnak a fejlődésére napjainkban.

3.1 Dél-Zala természetföldrajza

A tájon a Kárpátok felgyűrődése a miocén korban hozta meg a lényegesebb változásokat. Vulkánok keletkeztek, és a hegység lassan süllyedni kezdett, üledék rakódott le és olajcsapdáknak felhalmozódott a területen az értékes kőolaj és földgáz, amely a későbbiekben hatást gyakorolt a régióra.

Fentiek mellett a területen a termálvíz is jelentős a neogén üledékben. A föld vékonysága miatt a víz hőmérséklete 20 méterenként növekszik 1 Celsius fokkal Nagykanizsa vonzáskörében.

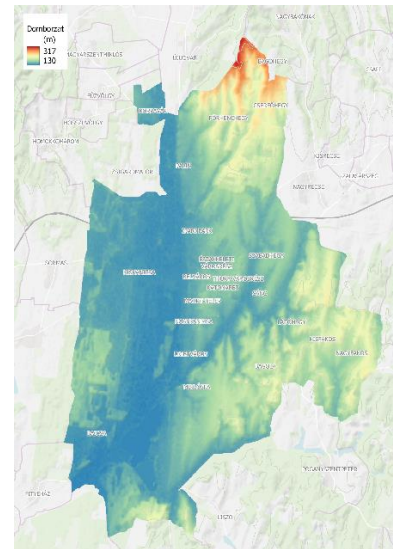
A mai felszínt a völgyképző folyamatok és a helyi vizek alakították ki. Nagykanizsa esetében a Principális-völgy alakulása az, ami domborzatában is fontos szerepet töltött be. A jégkorszak idején középső része lesüllyedt, nem szabdalódott fel így ezen a sík területen alakulhatott ki a város. A kistáj formálódása okozhatta részben, hogy a település szabálytalan formában fejlődött, mivel a Nagykanizsa és Kiskanizsa közötti területet sokáig mocsarak borították, ennek lecsapolása után kezdett el beépülni kis mértékben, ma itt a többnyire ipari területek találhatunk. (dr. Cseke, et al., 1984)

3.2 A városszerkezet meghatározása

Olyan nagyvárosok esetében, mint Nagykanizsa vagy Zalaegerszeg a szerkezet meghatározásánál tértípusokat különítünk el. Az időjárási és természeti adottságokkal együtt ez határozza meg a város arculatát. A tértípusok felsorolva; falusi-mezőgazdasági zóna, elővárosi zóna vagy város körüli erdő, kertváros, ipari zóna, városközpont, új városrészek lakónegyedei, parkok és nagyobb zöldfelületek, sportkomplexumok és sportpályák. Ezek városonként eltérő módon helyezkednek el. (Kovács, 1985)

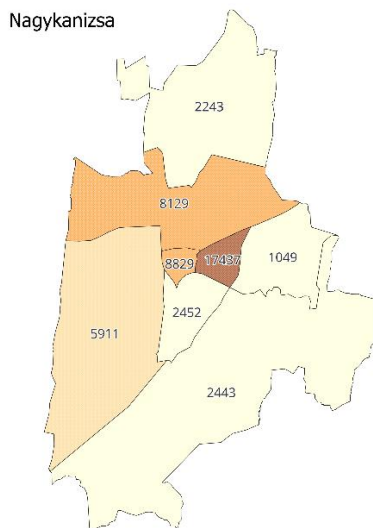
3.3 Nagykanizsa bemutatása

Nagykanizsa a Nyugat-Dunántúli régióban Zala megyében található megyei jogú város. Népessége 44 550 fő területe 14 840 hektár. Belterületen 8 városrészrel rendelkezik. A fekvését tekintve enyhe dombsági területről beszélhetünk, északi és déli irányú völgyes területekkel. (INT-01) A keletkezését vizsgálva megállapítható, hogy a Principális-árok, illetve a Balatonnal párhuzamban lévő észak-déli völgymedence találkozásánál jött létre. (dr. Cseke, et al., 1984) (1. ábra)



1. ábra Nagykanizsa domborzata (Saját ábra)

3.4 Nagykanizsa településszerkezete és beépítés jellege



2. ábra Nagykanizsa városrészeinek lakosság száma (Saját ábra)

Településszerkezetét tekintve a történelem nagy hatással volt a városra. Úthálózata csápszerűen szétágazó, ez a XVIII. század elején végbemenő útépítésnek köszönhető, ugyanis ezek a fő közlekedési útvonalakhoz igazodva készültek el a szétszórt városrészek miatt. A főúthálózathoz a csatlakoztak a keskeny mellékutcák majd a XIX. században a derékszögű úthálózat. Az útelágazásoknál találhatóak többnyire a jelentősebb terei a városnak, amik jellemzően háromszög alakúak. Ezekon kívül a város karakterét jellegzetesen meghatározzák még a lakó és ipari területek is.

Nagykanizsa szerkezetét vizsgálva észre vehető egyfajta széttagolódás. (2. ábra) Ezt a formát a történelem során

természeti és emberi erők is befolyásolták. A várost két különálló nagy részre lehet osztani. A legnagyobb városrésze Kiskanizsa, ami egykor különálló település volt, de az évek során összeolvadt Nagykanizsával. A városmag és Kiskanizsa ezáltal különbözik beépítésben és szerkezeti szinten is, annak ellenére, hogy ma már egyként említjük őket. A kiterjedést nagyban befolyásolta a mocsaras területek nagy aránya, illetve a Principális csatorna. Ma is észrevehető, hogy ezek miatt nem terjedt Nyugati irányba a város. Kiskanizsa és Nagykanizsa közt is egy hosszabb út az összekötő, amelynek mentén ipari területek létesültek. A városmag is az úthálózatnak köszönhetően alakult ki. Ezek találkozására alkotja a központot és a későbbiekben ezen utak mentén kezdett el a város növekedni. (Nagykanizsa MJV Településképi Arculati Kézikönyv, 2017)

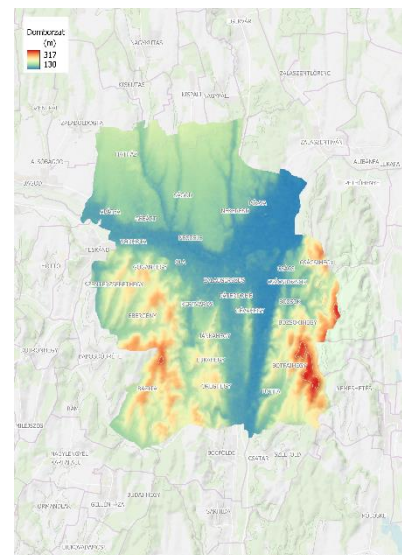
Az utcahálózat napjainkban is őrzi a török városszervezés emlékeit. Itt még egy szabálytalanabb forma vehető ki, amely a 19. század végétől sokkal szabályosabb szerkesztésűvé vált. Ettől kezdve figyelhető meg az alaprajzi szabályosságra törekvés.

A következő nagy változást a beépítésben az 1945 utáni évek hozták. Ekkor nagyarányú népességnövekedés ment végbe a településen. A lakosság csaknem a duplájára nőtt. Ekkor kezdtek tömbökben megépülni a többemeletes lakások és kialakultak a lakótelepek, amelyek ma is nagy hatással vannak a városképre. Többek közt ez is okozta azt, hogy a településen számos különféle beépítési móddal is találkozhatunk.

A városmagra jellemző a zárt sorú több szintes beépítés. Ezt az északi részen félig zárt kispolgári földszintes házak váltják fel. Kifelé haladva találkozhatunk családi házas lakóövekkel, melyek eklektikusak, nem fedezhető fel bennük harmónia. A tömbös beépítés a város keleti és északi részére jellemző leginkább. Kiskanizsára és a többi távolabb eső településrészre mint, Palin, Miklósfá, Sánc vagy Fakos is az utóbbi családi házas beépítés a jellemző, amely helyenként kiegészül a főleg saját felhasználásra való mezőgazdasági termeléshez alkalmas telekstruktúrával. (Csapó, 1990.)

3.5 Zalaegerszeg bemutatása

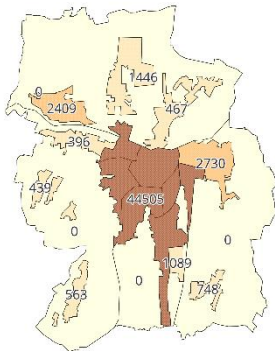
Zalaegerszeg, Nagykanizsához hasonlóan a Nyugat-Dunántúli régióban található. Amellett, hogy megyei jogú város, ez Zala megye megyeszékhelye is. Népessége 55 037 fő területe 10 246 hektár, amivel a megye második legnagyobb városa is egyben. Domborzati viszonyait tekintve szabdaltabb dombos terület. (3. ábra) Több, mintegy 29 belterületi városrész található itt. Elhelyezkedését tekintve az ország frekventált részén fekszik. (INT-01)



3. ábra: Zalaegerszeg domborzata
(Saját ábra)

3.6 Zalaegerszeg településszerkezete és a beépítés jellege

Zalaegerszeg



4. ábra: Zalaegerszeg városrészeinek lakosság száma (Saját ábra)

Zalaegerszeg esetében a települési szövet fejlődése erős párhuzamban van a környező települések és a megyeszékhely egybeolvadásával. Ez a folyamat, és a népesség növekedés jelentős hatást gyakorolt az évtizedek során a városra. A korai település a Vizsla-patak, Zala-folyó, illetve Válcika-patak által közre fogott terület északi részére tehető, ez az elhelyezkedés a Zalán való átkelés miatt alakult ekképpen. Ahogy Nagykanizsán, itt is megfigyelhetők az úthálózatban a múlt maradványai, hiszen az észak-déli és kelet-nyugati országutak mentén alakult ki a későbbi mezővárosi szerkezet is. Ebben a pontban épült meg középkori településközpont. A XVIII. században a Kőrmend és Kanizsa felől érkező utak, illetve több

tűzvész is befolyásolta a város rendezését. Innentől kezdve az első világháború utáni időszak tekinthető a lakásépítések kezdetének. A két világháború közt alakult ki a családi házas övezet is, amit máig szabályos kertes-és sorházas beépítés jellemez. A második világháborútól kezdve épültek a lakótelepek, és itt indult meg a környező falvak városhoz csatolása is. Ezek után főleg földszintes családi házak épültek a Kertvárosban. Illetve 3 lakótelep is megépült. Ezeknek a központjában szolgáltatást nyújtó épületek is létesültek.

A csatolt falvak a településen kétféleképpen helyezkednek el: a főutak mentén az ipari parkokkal egybeolvadva, családi házas beépítéssel, illetve a várostól távolabb, mezőgazdasági területekkel tagolt részekben. Utóbbiban a jelleg megmaradt a hagyományos beépítés szintjén. (4. ábra)

A mai arculatot a szocialista időszak tömbös és típustervek alapján készült épületei is meghatározzák. Ezek mellett családi házas és a többszintes lakóparki épületek jelentősek még. A városias többszintes zárt beépítés sosem volt jellemző Zalaegerszegrre, így ezzel ma is csak a városmagban találkozhatunk. Azonban ez a terület terjeszkedik. Sorházas beépítés az 1970-es évektől indult meg, de nem szignifikáns az arculatot tekintve úgy, ahogy a villaszerű épületek sem. Összességében a családi házas beépítés dominál, de ezek mellett a város már három modern lakóparkkal is rendelkezik. (Zalaegerszeg MJV Településképi Arculati Kézikönyve, 2016)

3.7 Nagykanizsa településtörténete

Ezen a területen ásatások bizonyítják, hogy az ősidők óta élnek emberek. Történeti kutatása régre nyúlik vissza. Az első jelentős régészeti feltárás Kanizsa vára volt 1954-1967-ig Méri István régész vezetésével. 1975-től kezdődött meg tervezetten a régészeti kutatás a környéken, amely alapján megállapítható, hogy a terület már a bronzkorban is lakott volt. I. e. 4. évezredben kelták éltek a vidéken, ami után a Római Birodalom vette át fokozatosan az uralmat.

Nagykanizsa az évek során hullámzó gazdasági tendenciát mutatott. A feudalizmus korában a város és környéke visszaesett a gazdasági fejlődésben. A területről folyamatos elvándorlás volt észlelhető. Ennek köszönhetően a magyar nemzetiségű lakosok mellett horvát és rác telepések, illetve zsidó bevándorlók is települtek a területre. A nehézségek ellenére a város az 1700-as évek végére fejlődésnek indult, kedvező földrajzi helyzete és az egyre növekedő lakossága miatt. A városkép alakulása az ekkoriban lerombolt Kanizsai végvár építőanyagából fejlődésnek indult, ami a ma is látható arculat alapját adta. Téglával kirakott utak és kiszélesedő, sokszorozódó utcák jelentek meg, és az 1800-as években a közvilágítás kiépítése is megkezdődött. 1892-ben készültek el az ajánlatok erre vonatkozóan. 1910-re már 500 izzólámpát számlált a város.

Az 1848-as forradalom hamar elérte a várost, ami újabb politikai változások kezdetét sejtette, azonban ezen év szeptemberében a horvát haderő a települést ellenállás nélkül megszállta. Az elkövetkezendő időszakban több megszállás és felszabadítás is lezajlott, legvégül azonban osztrák fennhatóság alá került. Ebben az időszakban a város újra hanyatlásnak indult, adók kivetésére és politikai korlátozásokra került sor.

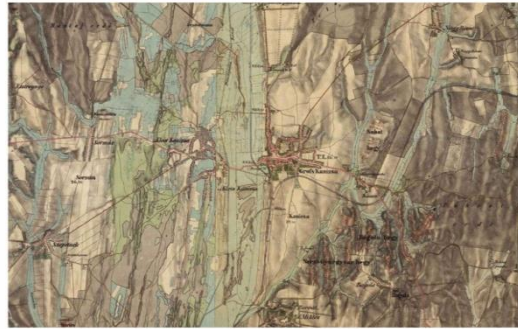
Ezek után az első világháború hozott jelentős változást, több sebesület ápoltak itt és főleg horvát menekültek települtek a környékre. A gazdaság újabb hanyatlásnak indult, munkanélküliséggel, lakhatási problémákkal küzdöttek az emberek. Államosítás kezdődött meg. Azonban sem ez, sem a két világháború közötti időszak - majd a második világháború - sem hozott változást. Az anyagi és gazdasági nehézségek mellett társadalmi veszteség is érte a várost. Mindezek ellenére a városvezetés időről időre igyekezett tenni a problémák ellen. Vasútépítés, bankok nyitása, társadalmi élet fellendülése ment végbe. Iskolákat építettek, lakóházakat létesítettek. Gyárak épültek és városrendezésre is sor került.

Nagykanizsa ekkori fejlődése a szocialista iparosodásnak volt köszönhető. A főleg mezőgazdaságáról ismert város tovább fejlődött, kulturálisan is. A nagyobb üzemek teret hódítottak és a város mai arculata is ebben az időszakban alakult ki. (dr. Cseke, et al., 1984) (5. ábra)

Nagykanizsa



1782-1785



1819-1869



1869-1887



1914

5. ábra Nagykanizsa katonai térképei (Mapire.hu)

3.8 Zalaegerszeg településtörténete

Zalaegerszeg hasonlóan Nagykanizsához régóta lakott település, az őskorból már maradtak fent régészeti leletek. Első írásos említése 1247-ben volt. A XIV. Századtól kezdve folyamatosan nő a jelentősége Zala megyében. XV. századtól mezővárosként tartották számon.

A török hódoltság időszakában a város egyre nagyobb befolyásra tett szert, mivel az itt lévő palánkvárból irányították a végvári parancsnokok a védekezést. Az egyre növekedő közigazgatási szerep pedig a török uralom után ugrásszerűen növekedni kezdett. Megyei hivatalok és gyűlések székhelyévé alakult. A kedvező szerepkör miatt pedig, a kereskedelem és kézművesipar is fejlődésnek indult, illetve a megyei tisztviselők is Zalaegerszeget választották lakóhelyként.

A város a reformkorban már nem csak megyei, hanem országos jelentőségű gyűlések helyéül is szolgált. Az 1848-as feudális rendszer megszűnése után pedig gazdaságilag is fejlődni kezdett. Az 1700-as évek végétől 1890-ig közel háromszorosára nőtt a lakosság. 1885-ben

pedig rendezett tanácsú város lett, amivel együtt a városvezetés nagy hangsúlyt fektetett a szociális, kulturális és ipari fejlesztésekre.

Ez a tendencia azt eredményezte, hogy Zalaegerszeg a XX. század közepére központi szerepet töltött be a megye igazgatásában. A második világháború után megyeszékhelyi címe miatt jelentős forrásokhoz jutott hozzá, aminek köszönhetően az ipar és a gazdaság is fellendült. Az 1960-as években sorra épültek az új lakások és egy közművesítési fejlesztés is végbement. Több kulturális, egészségügyi és sportlétesítmény is elhelyezésre került. 1990-re 60 ezres várossá nőtte ki magát, illetve megjelent a felsőoktatás is, egy egyetemi városrészsel és három különböző képzéssel.

1995 és 2010 között újabb lakásépítési hullám ment végbe és vasútfejlesztésre is sor került, amivel a város az V. Számú páneurópai vasúti folyosóhoz csatlakozott. Megépült a 74. és 76. út elkerülő szakasza. Mindezek mellett pedig a turisztikai fejlesztések is előtérbe kerültek a termásvíz felhasználásával. Ezekben az években pedig Zalaegerszeg a hulladék- és szennyvízkezelési programjával az egyik legmodernebb infrastruktúrájú város lett.

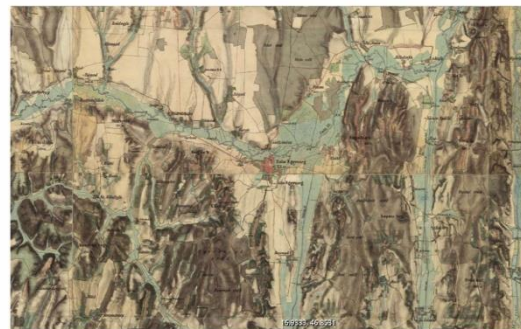
A mezőgazdasági termelés az évek során egyre inkább csökkent, de nem tűnt el nyomtalanul, hiszen a település körül levő zártkertek a mai napig fontos szerepet játszanak a jövedelemszerzés tekintetében. (Zalaegerszeg MJV Településképi Arculati Kézikönyve, 2016)

(6. ábra)

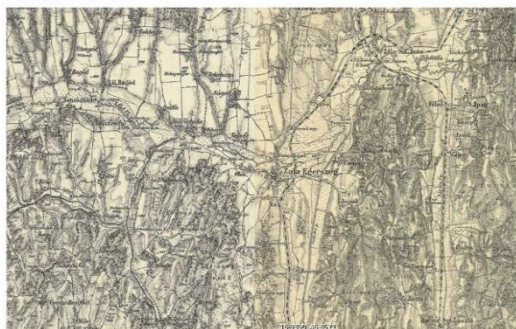
Zalaegerszeg



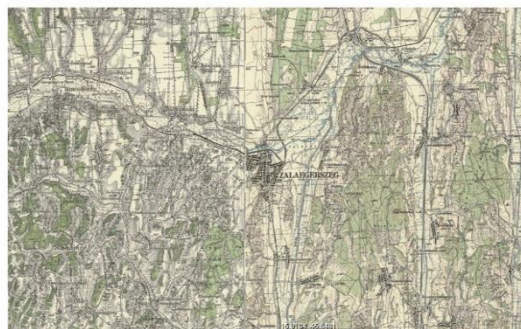
1782-1785



1819-1869



1869-1887



1914

6. ábra Zalaegerszeg katonai térképei (Mapire.hu)

3.9 Településtörténeti összehasonlítás

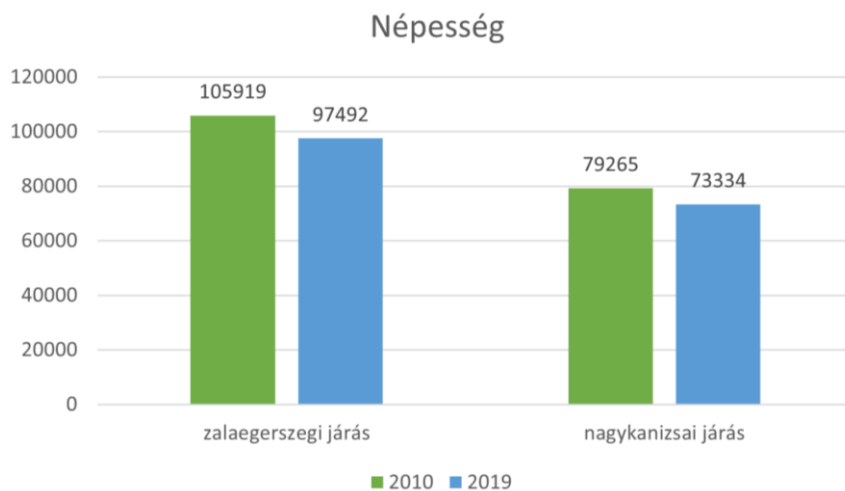
A történelmi előzményeket összegezve Zalaegerszeg közigazgatási szempontból mindig is előnyt élvezett. Ezek az előnyök jelentős anyagi forrásokkal is jártak, ami hozzájárult a település fejlődéséhez is. Míg a megyeszékhely egy egyenletesnek mondható fejlődési tendenciát mutatott addig Nagykanizsa gazdasága és társadalma is hullámzó volt. Hasonlóságot mutatnak a városrész egybeolvadások, amik Zalaegerszeg tekintetében szintén egyenletesebb lakosság eloszlást mutatnak. A történeti áttekintés után arra a kérdésre, hogy a megyeszékhely miért fejlődött jobban egészen régre kell visszatekinteni. Véleményem szerint ezt a tendenciát az indította el, hogy a török hódítás korában Nagykanizsa várának eleste után a védelem Zalaegerszegré összpontosult ezzel nagyobb jelentőséget szerezve magának.

3.10 Demográfia összehasonlítása

A vizsgálati módszertanon belül Zalaegerszeget és Nagykanizsát demográfiai viszonylatban is összehasonlítom. Az első fontos állítás, hogy egyik városban sem beszélhetünk még kifejlett agglomerációról. Zalaegerszeg esetében azonban már elindult ez a folyamat, így agglomerálódó térségnek tekintjük. Ez a meghatározás olyan települést jelöl, ahol az agglomerációhoz vezető folyamatok jelei már felismerhetőek, de nem befejezettek. Jellemző ezekre a településekre a népességyarapodás, lakásépítések gyarapodása, hálózati-infrastruktúra fejlődése, mezőgazdasági területek beépülése, ipari és zöldmezős beruházások számának növekedése. Nagykanizsa ettől egyelőre lemaradva településegüttest alkot a környezetével. Itt leginkább a központi terület és a járás további tagjainak kapcsolata, a központ vonzása, és az ingázás lakóhely és munkahely között a meghatározó. Az előbb említett agglomerációra jellemző, fejlődést mutató törekvések még nem, vagy egyáltalán nem figyelhetőek meg. (Vida, et al., 2014)

Mindkét település járás központ is egyben, a demográfia vizsgálatához a KSH 2011-es népszámlálás adatait használtam, ahol a legkisebb közigazgatási egységekre, vagyis járásokra vetítve találhatóak adatok. Ahhoz, hogy átfogó képet kapjak fontos, hogy megvizsgáljam a környezetet így a fentiek ismeretében a zalaegerszegi és nagykanizsai járásokat fogom ismertetni. Megemlíteném, hogy mindkét területre készült esélyegyenlőségi program, a vizsgálatok során ezt is figyelembe vettem.

A zalaegerszegi járás területét leginkább az aprófalvas szerkezet jellemzi. Kiterjedésre ez a legnagyobb területű a Nyugat-dunántúli régióban. 84 település tartozik ide. Népessége 2010 és 2019 között 105 919 főről 97 492 főre csökkent. (7. ábra) Elvándorlás esetében növekedett a szám, Nagykanizsához hasonlóan itt is demográfiai deficitről beszélünk. A lakosság a magyarországi átlaghoz hasonlóan szintén előregedő, azonban kisebb mértékben, mint Nagykanizsán. A munkanélküliek száma csökken. A járásban Zalaegerszeg gazdasági és foglalkoztatottsági központként is jelen van. A közlekedési folyosók mentén elhelyezkedő települések környezetében kereskedelmi, logisztikai, és gazdasági szolgáltatások is sorra jelennek meg. (A Zalaegerszegi Járás Esélyteremtő Programterve, 2015) A járásban összesen 45 143 foglalkoztatott személy él. Ingázást tekintve 15 909 fő hagyja el lakóhelyét napi szinten. (Központi Statisztikai Hivatal, 2011)



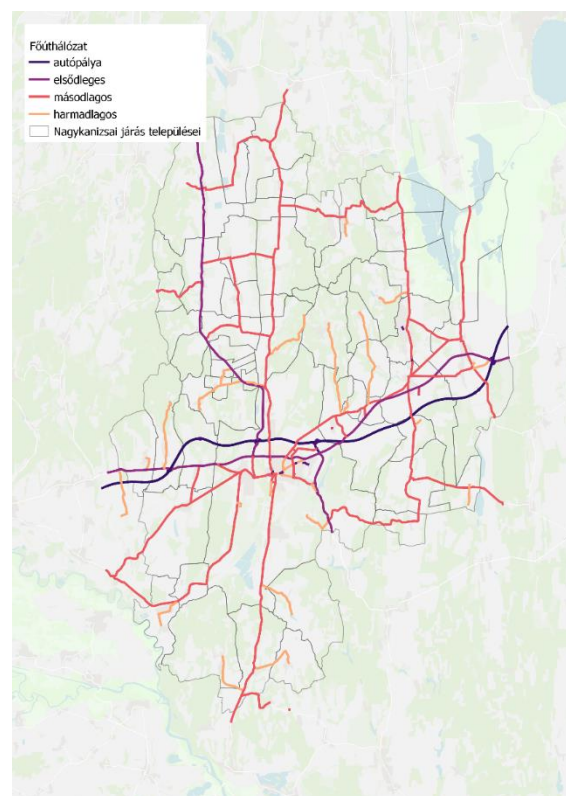
7. ábra Nagykanizsa és Zalaegerszeg népességváltozása (Saját ábra KSH adatai alapján)

Nagykanizsa esetében fontos megvizsgálni a környező településeket. Habár ezek nem tartoznak a közigazgatási határába, az itt élők nagy része napi szinten látogatja a várost, jelentős forgalmat generálva ezzel. Itt még nem beszélhetünk agglomerációról, mivel ezek a folyamatok még nem indultak el úgy, mint Zalaegerszeg esetében, így még csak nagyvárosi településeggyüttesként említhetjük a térséget.

A következőkben a város demográfiai adatait ismertetem és értékelem. 2010 és 2019 között a járás népessége 79 265 főről 73 334 főre csökkent. (7. ábra) A vándorlásokat tekintve ebben az időszakban az ideköltözők száma 4155 főre növekedett 2019-re, ami a duplája a 2010-es adatoknak. Ezt a számot akár kedvezőnek is tekinthetnénk, azonban az elvándorlás az évtized végére 4493 főre növekedett, ami összességében már csökkenést jelent. Mindezek mellett a lakosság előregedő, évről évre csökken a 18-59 évesek száma a járásban, ami az elvándorlás

egyik következménye. 2020-ban készült egy kutatás „Nagykanizsa, mint márka: Középiskolások körében végzett városmárka-asszociációs vizsgálatok eredményei” címmel. Ebben a vizsgálatban a város összes középiskolájából kértek meg 1197 fiatalt, hogy különböző asszociációkkal jellemezze Nagykanizsát. Az eredményben, habár jó tulajdonságok is megjelentek, sok válasz emelte ki, hogy a város unalmas, nincs elég szórakozási lehetőség és nem megfelelő a közlekedés sem. Ez a tendencia azért is probléma, mivel a megyében a nagykanizsai járás a munkanélküliséggel leginkább sújtott terület. 2019-ben 2498 fő volt bejelentett munkanélküli. Nagykanizsai járásban jelentős munkanélküliséggel küzdő települések közé 22 sorolható a 49-ből. (INT-02)

A munkahelyek a járásokban Nagykanizsára és Zalaegerszegrre koncentrálnak, ez a munkahelyek 56%-át teszi ki a megyében. Nagykanizsán a belvárosában vannak jelen legnagyobb sűrűséggel. A környező településeken pedig csak elenyésző számban található ilyen helyszíneket. Ennek az oka, hogy a községek és falvak, amik körül veszik Kanizsát főleg lakó funkciót látnak el. Egyéb szolgáltatások és intézmények elenyésző számban vannak itt jelen, így sem a munkáltatók, sem a munkavállalók nem motiváltak abban, hogy itt maradjanak. A 2011-es népszámlálás adatai szerint a járás teljes lakosságának 62,7%-a élt Nagykanizsán. (8. ábra)



8. ábra Nagykanizsai járás települései és úthálózata
(Saját ábra)

A térség esetében, az elvándorlás a falvakra is jellemző, megfigyelhető, hogy a településegységes falvai és községei elnéptelenednek a szolgáltatások és munkahelyek hiánya miatt. Másik jelentős befolyásoló tényező, a diplomás munkaerő elvándorlása, ezt is legfőképp a munkahelyek hiánya okozza. (Nagykanizsai Járás Esélyteremtő Programterve, 2014, pp. 18-20)

A KSH 2011-es népszámlálási adatai szerint a 32 254 foglalkoztatott lakosból 10 464 fő ingázik napi szinten a munkahelyére. Ebből számítva az itt élő 30 000 ember egyharmada ingázik rendszeresen. Ehhez járul hozzá a közlekedési statisztika, ami szerint a teljes foglalkoztatott

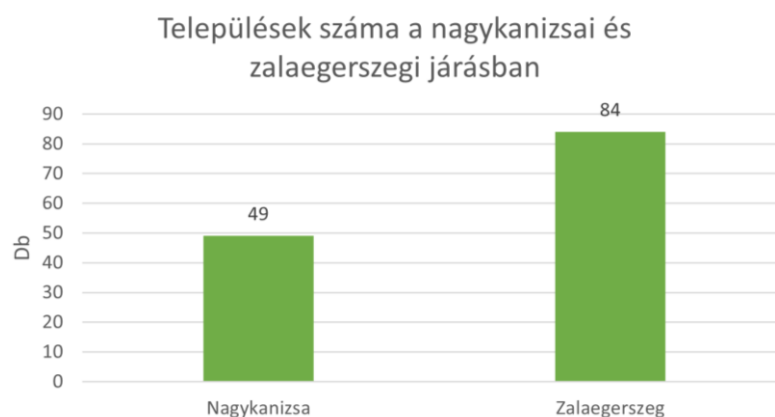


9. ábra Foglalkoztatottak közlekedése nagykanizsai és zalaegerszegi járásban (Saját ábra KSH adatai alapján)

lakosságot vizsgálva látható, hogy az autóval közlekedők száma magasan kiemelkedik. Egyéb közlekedési formákat jelentősen kisebb mértékben vesznek igénybe. (9. ábra)

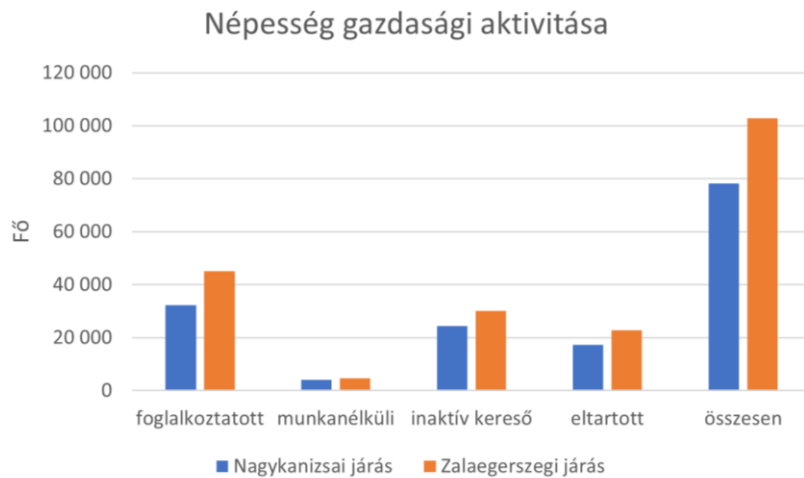
Mindezeket összevetve Nagykanizsa egyértelmű központot jelent a környező települések számára. A probléma itt a kizárólagosságból ered, mivel minden fontosabb intézmény és szolgáltatás itt található, ezen belül is a belvárosban.

Előljáróban elmondható az előzetes adatok alapján, hogy a zalaegerszegi járás nagyobb, mint a nagykanizsai. Közel kétszer annyi település tartozik Zalaegerszeghez, mint Nagykanizsához. Népeségyszámban is jelentős a különbség. (10. ábra)



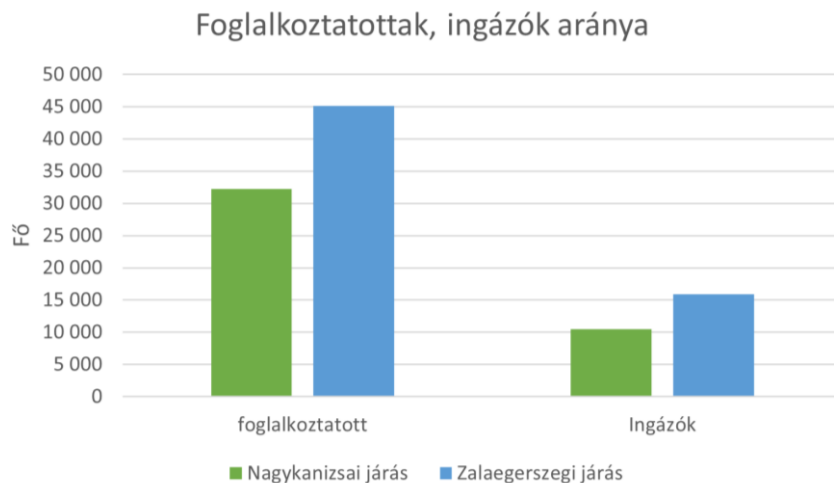
10. ábra Települések száma a nagykanizsai és zalaegerszegi járásban (Saját ábra KSH adatai alapján)

Népességet tekintve a nagykanizsai járásban 41% foglalkoztatott míg Zalaegerszegen ez a szám 43%. A munkanélküli és foglalkoztatott réteg ezáltal nem tér el jelentősen a két település közt. (11. ábra)



11. ábra Népesség gazdasági aktivitása a nagykanizsai és zalaegerszegi járásban (Saját ábra KSH adatai alapján)

Ami viszont jelentős befolyásoló tényező az az ingázók aránya. Habár a zalaegerszegi térség nagyobb és több lakossal is rendelkezik, a nagykanizsai adatokhoz képest nincsen jelentősen több ingázó. Ez azt az állítást támasztja alá, hogy amíg az utóbbi térségben élők jelentős hányadának kell elhagynia lakóhelyét munkahelyi vagy iskolai kötelezettségek céljából addig az előbbi járásban élők sokkal nagyobb számban tudnak a lakóhelyükön munkát vállalni.



12. ábra Foglalkoztatottak és ingázók aránya (Saját ábra KSH adatai alapján)

Köszönhető mindez a már említett közlekedési folyosók mentén megvalósuló beruházásoknak. (Központi Statisztikai Hivatal, 2011) (12. ábra)

Összességében megállapítható, hogy mivel a zalaegerszegi térség már agglomerálódó szakaszban van így a fellendüléshez hozzájáruló folyamatok is könnyebben mennek végbe.

Fontos tényező a két város esetében, hogy a statisztikák alapján Zalaegerszeg városa forgalom szempontjából közel sincs annyira leterhelve, mint Nagykanizsa. Nagykanizsára, ugyan kevesebb településről, de sokkal több ember ingázik a foglalkoztatott népességből, mint Zalaegerszegre.

4. Nagykanizsa átfogó bemutatása

4.1 A népesség nagysága

Nagykanizsa népességét tekintve 44 500 fővel rendelkezik. Fontos megemlíteni, hogy az összehasonlításban vizsgált Zalaegerszegnek közel 10 000 fővel több lakosa van, azonban közigazgatási területét tekintve kisebb. Mint az számos vidéki városban megfigyelhető, itt is csökkenő tendenciát mutat a népesség változása. A város lakossága ezzel párhuzamosan elöregedő. 2014-ről 2019-re az öregedési index 149%-ról 178%-ra növekedett (INT-02)

„Állandó (belföldi) vándorlásról akkor beszélünk, ha az országhatáron belül településhatárt átlépő lakóhely-változtatásra kerül sor: a vándorló lakóhelyét elhagyva, más településen lévő lakást jelöl meg lakóhelyéül.” (Kapitány, et al., 2015, p. 65) Ezek az adatok mutatják, hogy egy adott település mennyire vonzó az emberek számára. Nagykanizsa esetében negatív adatról beszélünk, hiszen 2014-2019-ig folyamatosan nőtt az elvándorlók száma. (INT-02)

4.2 Gazdasági tevékenység

A várost gazdaság szempontjából alapvetően az agrár szektor határozza meg. Ezek mellett a feldolgozóipar, könnyűipar, illetve a turizmus van jelen, mint gazdaságot befolyásoló tényező. A nagykanizsai cégeket vizsgálva főleg mezőgazdasági, erdőgazdasági, illetve halászati tevékenységgel foglalkozókat találhatunk.

Ugyanitt azonban fontos megemlíteni, hogy a határ közelségének révén a külföldi tőke is meghatározó szerepet tölt be a város életében. Emellett több árbevétel alapján kiemelkedő cég is található itt, amik azonban nem teljes egészében magyar tulajdonúak, ezzel a bevétel jelentős része áramlik külföldre.

A gazdasági változások másik indikátora a turizmus. A városban jelen lévő turizmus Zalakaros termálvíz készletéhez köthető. Azonban Nagykanizsán kiaknázatlan lehetőségek rejlenek ebből a szempontból. Az természet adta kirándulási lehetőségek tárháza áll a kirándulni vágyók előtt a város környezetében, ami nincs megfelelő mértékben kihasználva. (Városfejlesztés Zrt., Integrált Településfejlesztési Stratégia, 2014)

4.3 Elhelyezkedés és megközelíthetőség

Nagykanizsa az V. számú közlekedési folyosó mentén helyezkedik el. Az országos közlekedési hálózatnak az M7-es autópályával része a város. A jelentősebb főutak; a 7. számú főút, amely a Budapest – Székesfehérvár – Siófok – Nagykanizsa – Letenye vonalon, a 61. számú főút Dunaföldvár– Dombóvár – Kaposvár – Nagykanizsa vonalon, és a 74. számú Nagykanizsa – Zalaegerszeg – Vasvár vonalon van jelen. Illetve, a 74. számú főút, Nagykanizsa város elkerülő szakasza lényeges még a regionális közlekedést tekintve. (13. ábra)

A vasúti közlekedésnek szerepe van a település életében, több magyarországi nagyvárossal is van összeköttetése Nagykanizsának, illetve Horvátországba tartó vasúti útvonal megállója is a település.

A város közlekedését tekintve elmondható, hogy befelé koncentrálódik. Hátránynak tekintem, hogy nincs elkerülő szakasz a forgalom a városközpontba irányul ezzel terhelve azt. A másik probléma a Zalaegerszeg és Nagykanizsa közti kapcsolat, a két város közti átjárás sok kisebb településen keresztül futó úton lehetséges, ahol az út minősége rossz és a legmagasabb sebesség lakott területen 50 km/h, lakott területeken kívül 90 km/h, amivel az 51 km-t 50-60 percbe telik megtenni. (Városfejlesztés Zrt., Nagykanizsa Integrált Településfejlesztési Stratégia, 2014)

4.4 Természeti értékek

„Nagykanizsa biológiailag aktívnak tekinthető területei azon zöldfelületek összessége, melyek összefüggő, növényzettel fedett részei a városnak.” (Fenntartható Városfejlesztési Stratégia, 2022, p. 172) A KSH 2020-as adatai alapján a város burkolt felületei több mint 51%-át tették ki a lefedettségnek. 2018-2020 között csökkenés ment végbe a városi közparkok tekintetében, amiből kifolyólag a lakók közepesen ellátottnak értékelték a zöldfelületek szempontjából a települést. A közigazgatási határon belül található még Ex-lege védett, Natura 2000 és helyi



13. ábra Nagykanizsa és Zalaegerszeg elhelyezkedése és közúthálózata (Saját ábra)

jelentőségű természetvédelmi terület, illetve az erdőarány a településen kiemelkedő átlagot mutat. (Városfejlesztés Zrt., 2014)

4.5 Egészség és jólét

A városban érzékelhető társadalmi konfliktusok alatt leginkább a mélyszegénységben élők elmaradottságát és szegregálódását érthetjük. A társadalom ezen rétegébe tartozó lakosok a Ligetváros és a Szepetneki utca környékén élnek. Itt az iskolázottsági és foglalkoztatási szint is alacsony.

A másik problémakör az időseket sújtja, nem megfelelő az egészségügyi ellátás, nincs elegendő férőhely az ezt biztosító létesítményekben, továbbá a korosztály egészségének megőrzéséhez hozzájáruló programok sem elégségesek. (Városfejlesztés Zrt., 2014)

4.6 Hozzáférés a szolgáltatásokhoz és kényelmi szolgáltatásokhoz

A város funkcióit vizsgálva megfigyelhetjük, hogy szinte minden fontosabb tevékenységért a városközpontot kell felkeresni. Nagyon nagy arányú a terhelés ebből kifolyólag, ez pedig erősen befolyásolja a közlekedési kultúrát is a városban. A fenntartható városfejlesztési stratégiában készült lakossági felmérésben leginkább a járdák és utak minőségét és a parkolóhelyek alacsony számát bírálták. Utóbbihoz hozzátenném, hogy a belvárosban számos fizető parkoló is található. A felmérés egy 2020-as állapotot mutat. (Fenntartható Városfejlesztési Stratégia, 2022)

5. Városzerkezeti tényezők

A szakdolgozatom módszertanának része a várost leginkább befolyásoló tényezők alapos áttekintése. A város összetettségi állapotának bemutatásához Nagykanizsán legmeghatározóbb szerkezeti elemeket fogom részletesen vizsgálni ebben a fejezetben.

5.1 Közlekedés

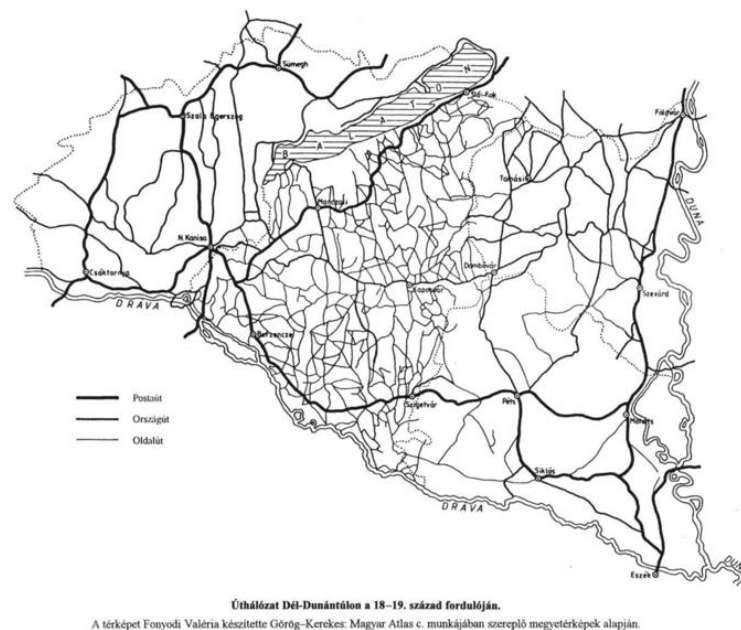
A város történelme egészen az őskorig nyúlik vissza. A közlekedést tekintve Nagykanizsa a római hódításkor is már fontos csomópont mivel az Aquincumba vezető hadi út egyik állomása is volt. XVI. században a város gyűjtőhelye az Olaszország felé irányuló gabona és állatkereskedelemnek, illetve a bécsi, kaposvári, légrádi, varsadi főutak metszéspontja is.

1850-ig azonban az úthálózat meglehetősen fejletlen és a török hódítások idejében a közutak állapota jelentős mértékben romlott. Ezt az időszakot követően nem volt Magyarországon olyan szervezet, amely az utak fenntartásáért felelt volna, illetve megfelelő anyagi háttér sem állt rendelkezésre. A város életében az 1819-ig kiépülő Horvátország felé tartó úthálózatot fejlesztő

törekvések voltak jelentősök, 1810-es adatok alapján metszéspontra volt Nagykanizsa azonban az 1848-49-es forradalom miatt vége szakadt az úthálózat fejlesztésének. (Horváth, 2001, pp. 10-15)

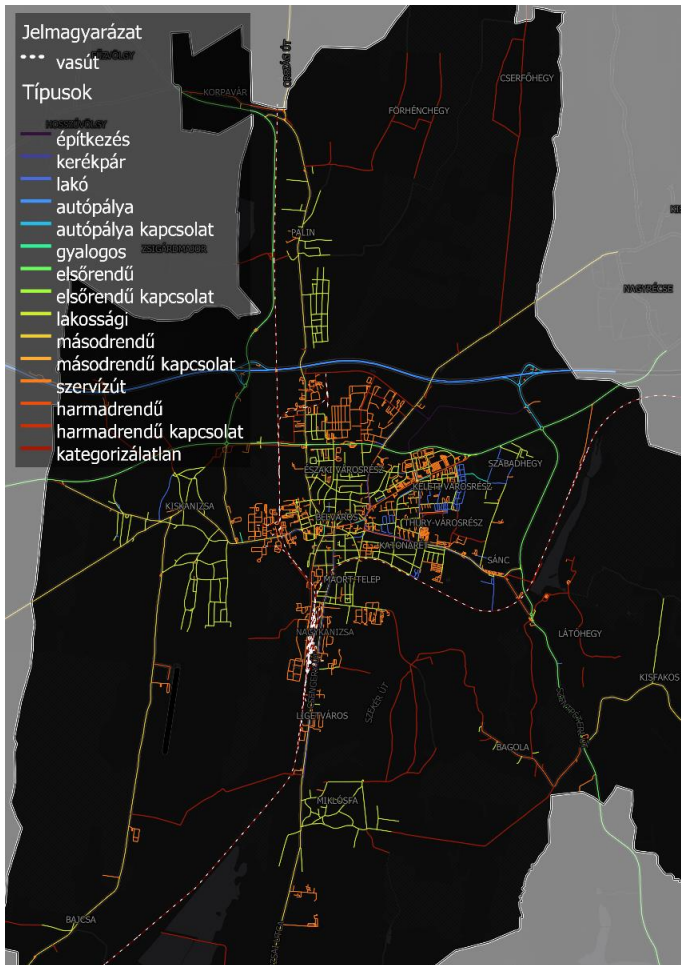
5.1.1 Postai szállítás

A vasút kiépítéséig szükség volt a postai szállításához közutakra. 1787-ben Nagykanizsát is érintő rendszeres postakocsi járat bevezetésére került sor, ami Székesfehérvárral kötötte össze a várost. A postautak fejlesztése a 19. századig több ízben is érintette. Ezt azért fontos megemlíteni, mert a jelenlegi úthálózat kialakulásában több helyen is ez a nyomvonal maradt meg. Ilyen a városon áthaladó Fő út, ami ezáltal még nagyobb jelentőséget kapott, illetve a Palin városrészbe kivezető út is. (Horváth, 2001, pp. 10-15)(14. ábra)



14. ábra Dél-Dunántúl Postautásai (Fonyódi Valéria: Magyar Atlasz)

5.1.2 Helyi közlekedés



15. ábra Nagykanizsa úthálózata (Saját ábra OSM alapján)

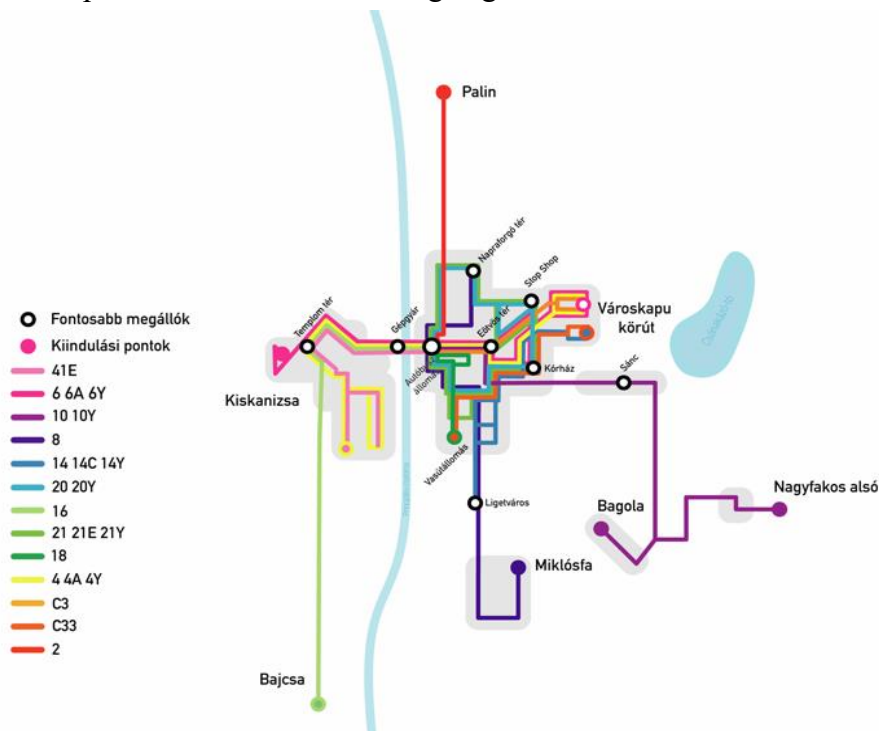
A nagykanizsai tömegközlekedés buszjáratokkal történik, amit a Volánbusz Zrt. üzemeltet. A buszhálózatot ebben a fejezetben a Volánbusz Zrt. adatai alapján elemeztem. A buszjáratokat vizsgálva megfigyelhetjük, hogy a hálózat javarészt a belvárosba gyűrűzik be. Minden városrészből indul járat, azonban az összeköttetés nem minden esetben megfelelő. Gyakori, hogy egy-egy távolabbi pontot csak átszállással lehet megközelíteni. Utóbbi alapvetően nem lenne probléma, azonban a távolságokat tekintve Nagykanizsán sokszor hamarabb el lehet érni bizonyos pontokat gyalog vagy kerékpárral, mivel a fontosabb létesítmények a város központi részén 5-10 km-es körben helyezkednek el. (15. ábra)

A járatok menetrendje hétköznapi, szombati, illetve vasárnapi-ünnepnapra beosztás szerint alakul. Azok a buszok melyek messzebbre, a városközponttól távolabbi városrészekbe közlekednek ritkán járnak, főképp a reggeli és a délutáni órákban az iskola és munkaidőhöz vannak igazítva. A városközpontba tartó vagy a közelében közlekedő járatok sűrűbbek. Összességében azonban óránként A helyi járatokat menetjegy vagy bérlet ellenében bárki igénybe veheti. A jegy előre megváltott ára 350 forint, a buszon vásárolt 450 forint. Kedvezményekre jogosultak a diákok, nyugdíjasok, illetve Kanizsa kártyával rendelkezők utóbbi vásárolhat bérletet. Lehetőség van havi és félhavi bérlet vásárlásra is. A teljes árú bérlet 6850 forint a kedvezményesek pedig 2350 forintba kerülnek. 685 forinttal kevesebért minden járat egyszer-kétszer indul maximum. (16. ábra)

A Volánbusz Zrt. 2023.04.02.-től változtatásokat eszközölt a nagykanizsai buszközlekedésben. Kibővítették a helyközi járatok felhasználói körét. Csökkentették az átszállások számát

bizonyos városrészek közt, illetve több körjáratot is bevezettek. Mindezen változtatásokkal együtt a bérletek ára is növekedett. (INT-03)

A szakdolgozatomban elkészített vizsgálatokat egy kérdőívvel is bővítettem, amelyben többnyire a nagykanizsai lakosok közlekedési szokásait szerettem volna jobban megismerni. A válaszadók 90%-a közlekedik autóval, amíg a nagykanizsai buszokat csupán 21% veszi igénybe. A területi lefedettséggel közepesen vannak megelégedve. A kitöltők többsége kényelmesebbnek és gyorsabbnak tartja az autóval való közlekedést. Főképp a menetidővel, várakozással és kapcsolódással nincsenek megelégedve.



16. ábra Nagykanizsa buszközlekedése (Saját ábra)

5.1.3 Gyorsforgalmi utak

Az Integrált Település Fejlesztési Stratégiára hivatkozva a gyorsforgalmi, illetve, országos jelentőségű kapcsolatokat tekintve fejlesztés 2025-2027 között várható. Itt az M9-es autót kiépítése volt tervben, ami Pacsa-Nagykanizsa-Kaposvár nyugat szakaszon épült volna. Azonban az új egyeztetéseket követően ez a fejlesztés várhatóan nem fogja a várost érinteni, így pedig fontos országos kapcsolódásból fog kimaradni. Ezekon kívül a 7. számú főút és a 74 jelentős még itt. A 7-es úton az agglomerációt és a Balaton déli partját lehet elérni Székesfehérvárig. A 74-es Zalaegerszeggel jelent összeköttetést, ami viszont csak egy autót, így 90 km/h sebességnél nem lehet többel közlekedni. A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. előkészítő tervezetét készít arra vonatkozóan, hogy az utóbbi 74. számú főútból 4 sávos gyorsforgalmi út készüljön azonban ennek a megvalósítása távlati tervként szerepel. (INT-04)

5.1.4 Vasút

A nagykanizsai vasút évszázados múltra tekint vissza. Az integrált település fejlesztési stratégia a 17. számú vasútvonal fejlesztését szorgalmazza. A Zalaszentiván-Nagykanizsa szakasz villamosítására és pályarekonstrukcióra van szükség, amivel újra fontos szerepet játszhat az észak-déli áruszállításban. A másik irány a GYSEV pályaszakasz villamosítása, sebességnövelése, és a peron meghosszabbítása. Ezekon kívül a P+R parkoló rendszer kiépítésére lenne szükség, amit a helyi tömegközlekedéssel összehangolva kellene létrehozni. A személyszállításban Bécs, Sopron, Győr útirányokba menetidő csökkentésre van szükség, amely jelenleg több mint három óra. (Városfejlesztés Zrt., 2014)

5.1.5 Közút

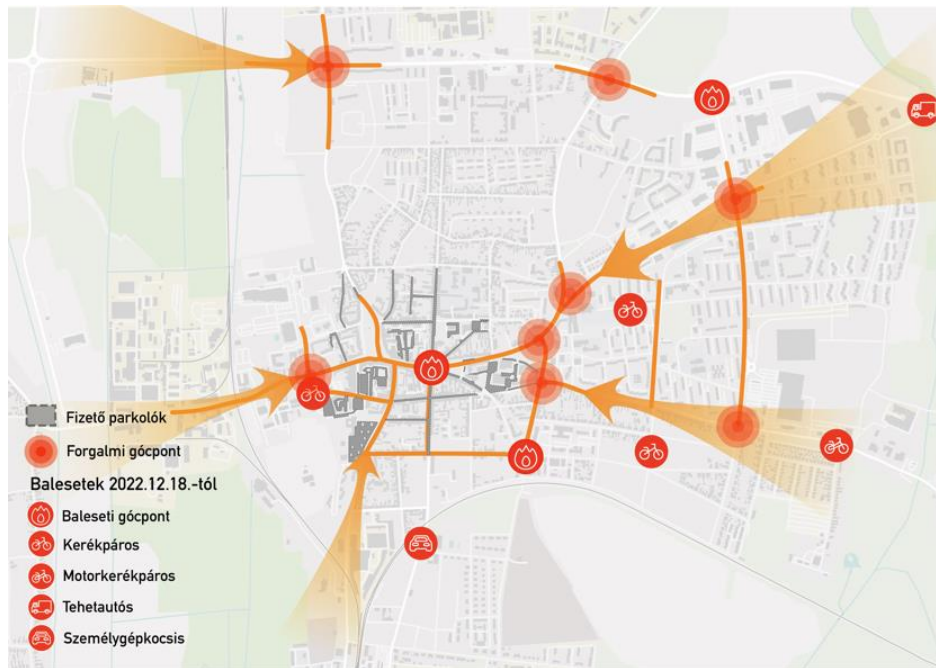
A legnagyobb teher a belvárosra összpontosul. Nagykanizsa városszerkezete széttagolt, így a közlekedés sokszor problematikus a városon belül. Egyetlen elkerülő út létezik a város északi részén, ez pedig a már említett 7. számú főút. A jelenleg hatályban lévő településszerkezeti tervben van törekvés arra, hogy Bajcsa és a keleti városrészek közé egy elkerülő utat építsenek. Ez az út Kiskanizsát délről és északról körülölelné és így jobb eljutást nyújtana a déli városrészekbe is. A probléma itt az, hogy a déli és nyugati városrészek a legrosszabbul megközelíthetőek jelenleg. Ezen a területen található a vasútállomás is, amely nem rendelkezik megfelelő tömegközlekedési kapcsolattal a város felé.

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából a Pannonway Építő Kft. 2022-ben elkészítette délkeleti elkerülő tervdokumentációját, azonban a beruházás végül felfüggesztésre került. (Nagykanizsa MJV Önkormányzata, 2022)(17. ábra)



17. ábra Nagykanizsa délkeleti elkerülő (Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.)

A városközpont egész napos leterheltségét a Google forgalom intenzitás térképe alapján vizsgáltam. A reggeli órákban 7:00-tól 8:30-ig van az első nagy forgalom növekedési sáv. 7:30-ra a Vár úti forgalom, ami Kiskanizsát köti össze Nagykanizsával lelassul. 3 kritikusabb csomópontot figyeltem meg ebben az időszakaszban; a Király utcai körforgalomnál, az Eötvös téri körforgalomnál és a Balatoni úton. A napközbeni forgalom mérsékeltebb 14:00-tól sűrűsödik újból. 14:00-tól 16:00-ig 4 forgalmasabb csomópont van; a Deák térenél, a Balatoni úton, a Király utcai körforgalomnál és az Eötvös téri körforgalomnál. (18. ábra)



18. ábra: Nagykanizsa forgalma (Saját ábra Magyar Rendőrség és Google adatai alapján)

A kérdőíves kutatásom során is felmerült, hogy az emberek többségét zavarja az a tény, hogy Nagykanizsán vannak olyan időszakok mikor forgalmi dugó alakul ki.

Ez alapján az állapítható meg, hogy az említett forgalmi gócpontok mind a városon átmenő főútvonalon találhatóak, így alátámasztva azt a felvetést, hogy a városközpont leterhelt és a déli területek nem elég jól megközelíthetőek.

Ezek fényében megvizsgáltam a baleseti statisztikát is. A Magyar Rendőrség hivatalos adatai alapján 2022.12.18-tól számított 60 napban 24 közúti baleset volt Nagykanizsa közigazgatási határán belül, és még 9 további közvetlenül a település közvetlen környékén. 19 ebből személyi sérüléses 1 pedig halálos kimenetelű volt. A balesetek többsége a túlnyomó forgalom miatt a belvárosban történik. (INT-05) (18. ábra)

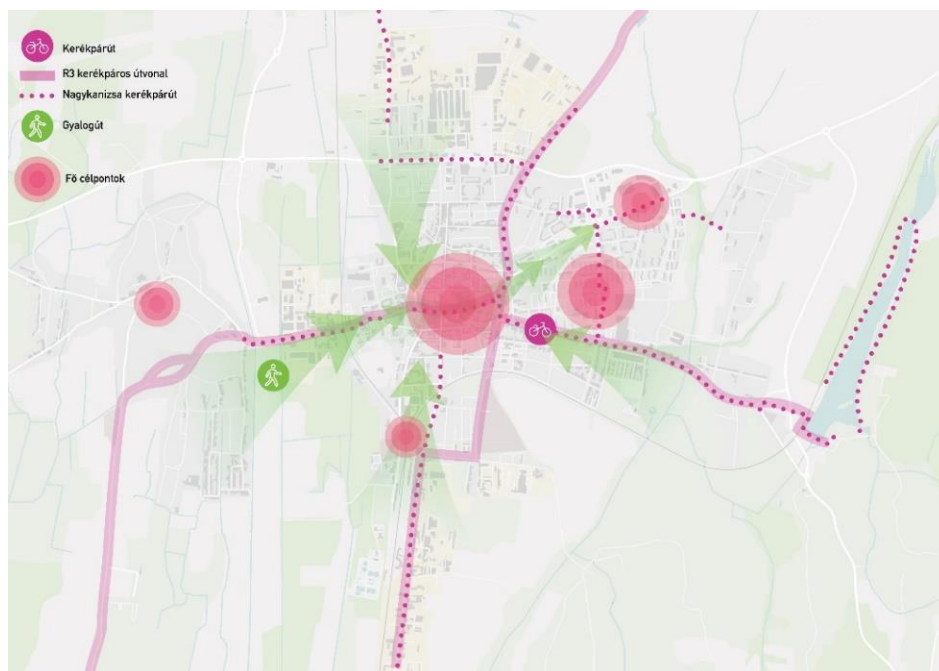
5.1.6 Mikromobilitás

A városban az autós forgalom dominál. Azonban a belvárosi központosulásnak köszönhetően nincsenek igazán nagy távolságok az egyes szolgáltató egységek közt. Ebből következően, a gyalogos és kerékpáros közlekedés népszerűsítése fontos feladat kell hogy legyen a jövőben.

A városban kiépülőben van a kerékpáros infrastruktúra. Az elmúlt nyolc évben több erre irányuló fejlesztés is volt. A 61-es főúton 3,6 méter szélességben 2567 méteren keresztül létesült kerékpárút, ez az útvonal az egyik legforgalmasabb is egyben. Ezen kívül a Petőfi utcán, a Király utca és a Vár utca között, a Csengery utcán, illetve a Teleki utcán építettek a biciklisek számára utat.

Másik jelentős beruházás a Csónakázó-tó rekreációs fejlesztése volt. Ez a terület a város életében mindig is a kikapcsolódást és az aktív rekreálódást jelentette. Emiatt az itt található látogató központ kerékpáros információs pontként is funkcionál az ide látogató erdei XCO pálya használóinak. (Nagykanizsai Városfejlesztő Kft., 2018)(19. ábra)

A kerékpáros közlekedés fellendítésére a Via Nagykanizsa Városüzemeltető Nonprofit Zrt. létrehozta a Kanizsa Bike kölcsönző rendszert, amellyel térítés ellenében használható eszközöket kínált a városban közlekedőknek. A projekt azonban nem volt sikeres. Az üzemeltető cég vezérigazgatója nyilatkozata alapján kevés a felhasználó és a bérlet vásárlás miatt a pályázat által előírt 5 éves kötelező üzemeltetés után 2021-ben megszűnt ez a szolgáltatás.



19. ábra Nagykanizsa mikromobilitási lehetőségei (Saját ábra)

Nagykanizsa ezen kívül érintett a R3-as kerékpáros útvonallal is, illetve 2021-ben a Giro d'Italia is áthaladt a városon, ami nagy érdeklődést hozott a hozzá kapcsolódó programoknak és a verseny színvonalának köszönhetően. (Bakonyi, 2020.)

5.1.7 Gyalogos forgalom

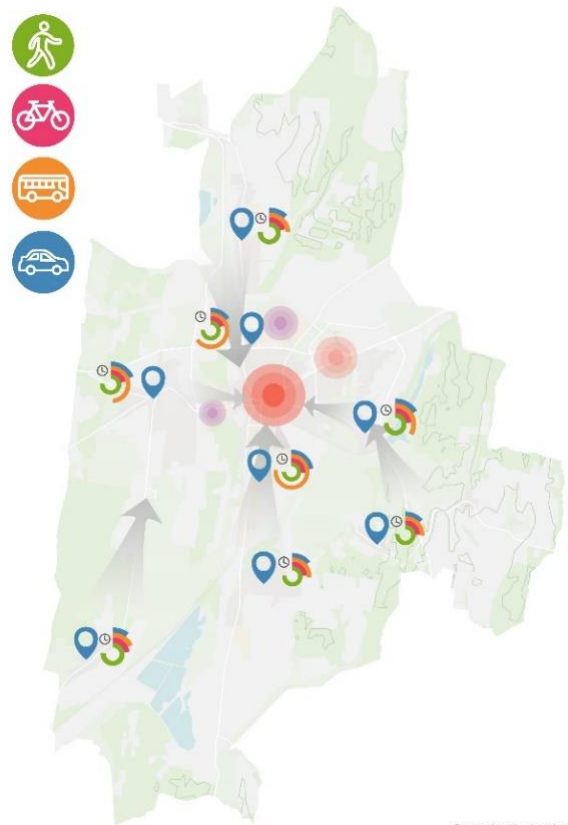
Az előzőekben említett rövid távolságok miatt Nagykanizsán akár gyalogosan is meg lehet közelíteni fontosabb pontokat. A kérdőívemben a válaszadók többsége könnyen meg tudja közelíteni a szolgáltatásokat azonban a munkahelyét, vagy iskoláját nem feltétlenül. A járdák minősége a városban sok helyen kifogásolható és a nagy forgalom miatt nem biztonságos mindenhol gyalogszerrel közlekedni. A városban gyakoriak a gyalogos balesetek, melyek többnyire a kijelölt gyalogos átkelőhelyeknél történnek. Okai ennek a figyelmetlenség, elsőbbőség meg nem adása, nem megfelelő belátás, vagy rossz fényviszonyok. A Nagykanizsai Rendőrfőkapitányság adatai alapján 2019-ben 20 gyalogos baleset volt a városban, aminek nagy része átkelőhelynél történt. Ezeknek a redukálására 2021-ben létrehoztak egy okos zebrát a központi autóbusz pályaudvar mellett. (Nagykanizsa MJV Polgármesteri Hivatala, 2020)(18. ábra)(19. ábra)

5.1.8 Helyzetértékelés

A városban való közlekedési helyzetet a következő csoportokban értékelném:

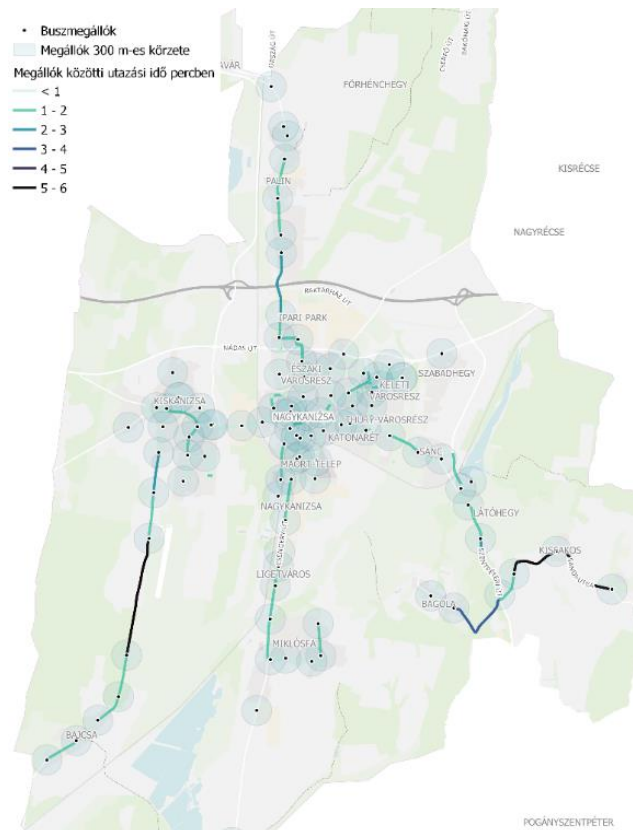
- gyalogos közlekedés
- kerékpáros közlekedés
- tömegközlekedés
- gépjárművel való közlekedés

A fentebb említett módokat minden városrészre levetítettem. Arra a kérdésre kerestem a választ, hogy az egyes városrészekből mivel mennyi idő alatt lehet eljutni a központi helyekre. Illetve összeköttetés szempontjából azok a területek, amelyek nem rendelkeznek közvetlen kapcsolattal mennyire vannak nehezen megközelíthető helyen. Az előbb említett központokat a szolgáltatások, oktatási



20. ábra Városrészek közlekedési kapcsolatai (Saját ábra Google utazástervező alapján)

intézmények és funkciók sűrűsége alapján jelöltem az alábbi térképen. Azt szerettem volna átlagosan kimutatni, hogy melyik városrészek vannak kedvező és kedvezőtlenebb helyzetben. Az útvonalak korlátozottsága miatt az a jellemző, hogy azokban a városrészekben élők, amelyek messzebb helyezkednek el és kevés összeköttetéssel rendelkeznek hátrányosabb helyzetben vannak, többet kell utazniuk még akkor is, ha légvonalban alapvetően nincs számottevő távolság két terület közötti utazás tekintetében. (20. ábra)



21. ábra Helyi buszmegállók és menetidők (Saját ábra)

A tömegközlekedés minőségét külön részleteiben is megvizsgáltam. A korlátozott útvonalak miatt a tömegközlekedés szervezése is nehezebb. Összességében a megállók és menetidő szempontjából a helyzet kedvezőnek tekinthető. Sok megálló van, ezek sűrűn helyezkednek el. Térképi vizsgálat során 300 méteres körben figyeltem meg, hogy a megállók mennyire jól megközelíthetőek. A területi lefedettség e tekintetben kedvező, a belterület javarészt le van fedve, nem kell nagy távolságot megtenni egy-egy megálló eléréséhez. (21. ábra)

Mindezek mellett a helyi buszmenetrend figyelembevételével és átlagsebességekkel számolva felmértem, hogy jelenleg az autóbuszoknak hány percbe telik a megállók közti utat megtenni.

Ezeket összevetve a rendszer adott lenne a jó tömegközlekedésre. A problémát itt az elkerülő és összeköttető utak hiánya és a rosszul szervezett buszjáratok -gondolok itt a járatok útvonalának összefonódására és időbeni elosztására – okozzák.

5.2 Városrészek

Nagykanizsa tekintetében azért fontos a városrészeket külön kiemelni, mert éles ellentétek vannak mind lakónépeség, mind területi kiterjedés, mind szolgáltatások tekintetében is. A beépítést vizsgálva szélesebb képet kapunk város arculatának megismerésében.

5.2.1 Belváros

A Belvárosi részt joggal lehet Nagykanizsa ékkövének nevezni. A település turisztikai jelentőségében is nagy szerepet játszik a belváros. A beépítés jellege zártos. Ez a városrész őrzi leginkább a történelmet a városépítés tekintetében. Szintszámot a földszint plusz 2, illetve 3 emeletes épületek jellemzik. Ez a tendencia a városmagtól kifelé haladva csökken. Építészeti karakterüket tekintve eklektikus, klasszicizáló épületekkel találkozhatunk. Ezek többnyire a kiegyezés és az I. világháború időszakából maradtak fenn. Ettől eltérőek a 20. század jellegzetes modern épületei és intézményei. Ilyen épületek a Batthyány Gimnázium, HSMK és Márvány áruház, kórház, autóbuszpályaudvar és bevásárlóközpontok, illetve több újépítésű társasház. A belváros a legjobban ellátott városrész, a szolgáltatások jelentős része itt található, illetve innen a legkönnyebben elérhető minden fontos funkció. Mindezek következményeként ez a legforgalmasabb és leginkább leterhelt része a városnak.

5.2.2 Keleti városrész

Ez a terület a lakóépületei miatt jellegzetes. Habár a belváros után ez a második legkisebb területi kiterjedésű városrész, mégis ez a legnépesebb. Az itt megépült lakótelep az 1960-as évektől 1990-ig bővült folyamatosan. Az átlagos szintszám itt a szabadonálló panelházak miatt magasabb, a tízemeletes épületek mellett földszint plusz 4 és a sorházas egyemeletes beépítés a jellemző.

A lakótelep mellett itt található a Katonarét elnevezésű terület. Nevét azért kapta mivel az első világháború időszakában a nagykanizsai haderő gyakorlótérnek használta a területet. Ezt követően felosztották. Ekkor ikerházas kertvárosias épületek voltak meghatározók, ezt a háború okozta lakásínség törte meg, amikor is az addigi nagy telkeket felszabdalták és egy vegyes, sűrű beépítési irány kezdődött meg. Ez a hatás ma is érzékelhető. A városrész szoros kapcsolatban van a belvárossal, innen is könnyedén elérhetőek a fontosabb szolgáltatások és intézmények.

(INT-06)

5.2.3 Észak-keleti városrész

A város ezen részére való terjeszkedés a keleti városrész túltelítettsége miatt kezdődött meg. A beépítés itt lakópark jellegű, zártos 2-3 szintes épületekkel. Ez a városnak az a része, ami a belváros forgalmát fokozza, hiszen itt található a kereskedelmi egységek többsége. Emiatt a városrész kettősséget mutat. A lakóparkos családi övezet élesen elválik a nagy üzletláncok modern, ipari jellegétől. A városrésznek szintén szoros a kapcsolata a városmaggal. A funkciók elérésének tekintetében ezáltal kedvezőnek tekinthető.

5.2.4 Északi városrész

Az Észak-keleti városrészhez hasonlóan a vegyes beépítés itt is jellemző azonban még erőteljesebben jelen van. Ebben a városrészben található a város másik nagy ipari zónája. Számos telephely helyezkedik el leginkább a 7-es számú főúttól északra. Mindezek mellett találhatóak itt egyszerű családi házak többnyire oldalhatáron állva, illetve panel épületek is, amik földszint plusz 4 szintszámmal rendelkeznek. Alapvetően a lakó és az ipari funkció dominál. Ebből a településrészből még könnyen megközelíthetőek az egyes szolgáltatások.

5.2.5 Déli városrész

Szintén vegyes beépítés jellemzi a déli területét a városnak. Jellemzően zárt sorú kispolgári lakások találhatóak itt, de belterület széle felé haladva már megjelenik az ipari karakter is.

A déli városrész fontos értékekkel is rendelkezik. Itt található a város egyik fontos zöldterülete; a Sétakert, illetve az építészeti és zöldfelületi tekintetben is kiemelkedő értéket képviselő MAORT telep is. Közlekedési kapcsolatok tekintetében is kedvező.

5.2.6 Sánc és Szabadhegy

A belterület keleti részének szélén található Sánc és Szabadhegy. Családirházas beépítés a meghatározó. Ezek vegyes stílusúak, a 20. század második felét idéző épületek mellett a szőlőhegyek közelsége miatt néhány parasztház, présház is található itt, illetve egyre jellemzőbb a modern stílusú lakóház építés is. A lakók számára kedvező a város egyetlen rekreációs zónájának közelsége, azonban minden egyéb funkciótól már távolabb van.

5.2.7 Kiskanizsa, Bajcsa

Akár külön településként is tekinthető Kiskanizsa a nyugat-délnyugati részen található. Az utcaserkezetet követve kialakuló városrészben szalagtelkes családi házak találhatóak nagyrészen. A városrész őrzi az egykori mezővárosi jellegét. A karaktereket tekintve vegyes épületek találhatóak itt. „L”-alakú házak, sátoztetős kockaházak, és modern stílusú épületek is. Egységességes karakterről itt nem beszélhetünk. A városrész, habár rendelkezik egy központibb területtel a lakók igényeit nem elégíti ki.

Bajcsa, Kiskanizsától északra található teljesen külön álló településrészként. Kizárólag lakó funkciót lát el. Különösen nehéz helyzetben van az elhelyezkedés miatt, mivel összekötő-elkerülő út hiányában csak és kizárólag Kiskanizsa felől tudja megközelíteni a várost közúton a lakosság.

5.2.8 Palin

Kezdetben a főútvonal mentén kialakuló lakóterület volt majd az 1970-es években egy nagyobb terület kifarcellázása után fejlődés ment végbe a város ezen részén. Palinban többnyire sorházak és oldalhatáron álló családi házak találhatóak. Az említett parcellázott részen kívül a terület nem mutat egységes képet, többnyire lakózóna. Hasonlóan az előző elhatárolódott településrészekhez, itt is több időt vesz igénybe a szolgáltatóegységek elérése. Azonban a terület lényegesen jobb helyzetben van a többi távolabb eső városrészhez képest, hiszen itt az M7-es és 7-es főút jobb forgalmi kapcsolatot biztosít.

5.2.9 Miklósfá, Bagola, Kisfakos, Nagyfakos

Kiskanizsához hasonlóan ezek a területek falusias jelleggel rendelkeznek. Viszont amíg a többi kiesőbb városrész rendelkezik központ jellegű területtel, addig ezekben ez egyáltalán nincs jelen. A lakófunkció a meghatározó, egyéb jelleg minimális arányban található Miklósfá, Bagola, illetve Fakos területén.

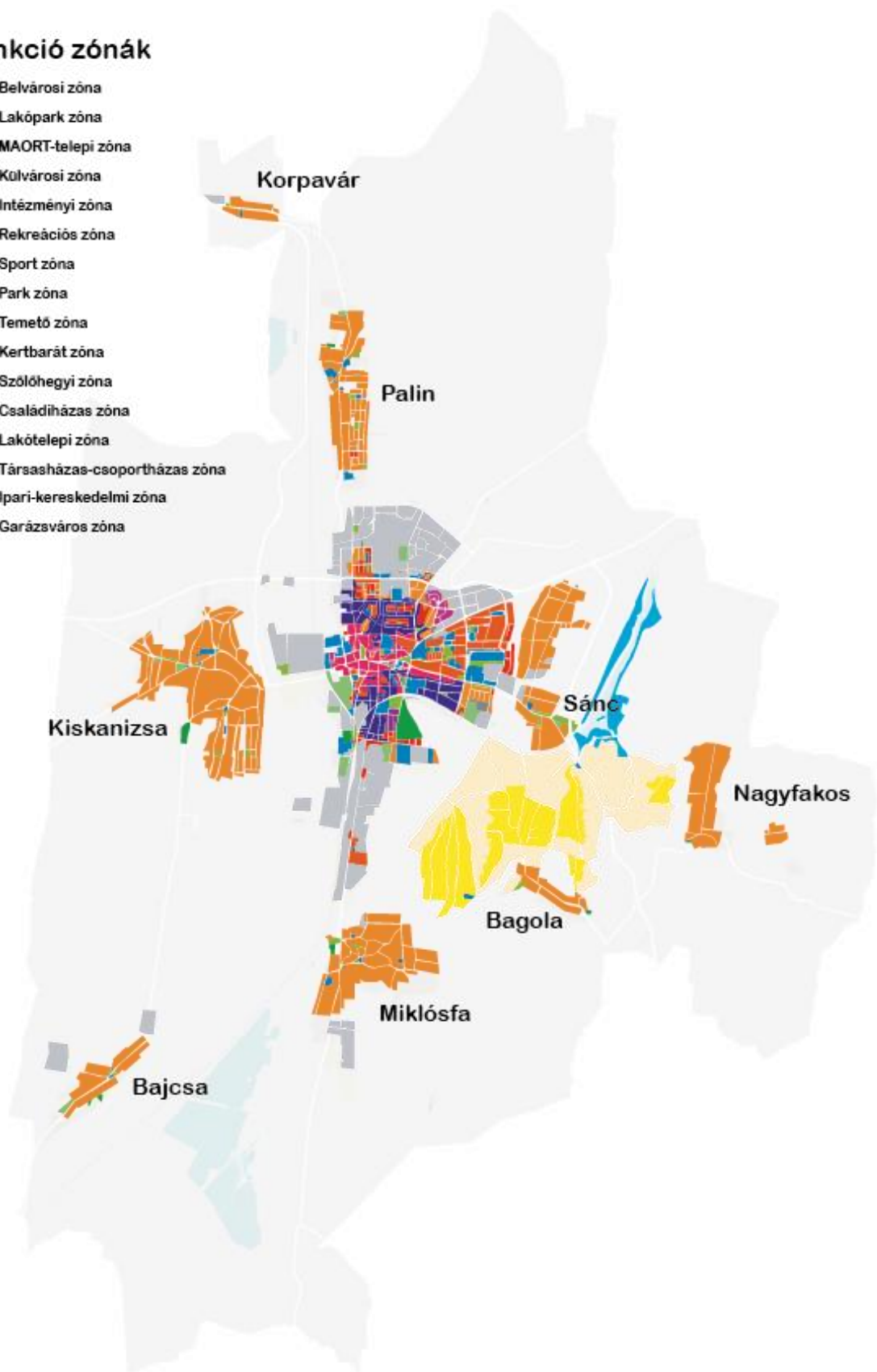
5.2.10 Szőlőhegyek és zártkertek

Habár külön városrészként nem említhető, a városi szövet szempontjából fontos területrészek ezek is. Nagykanizsa település arculati kézikönyve külön foglalkozik a szőlőterületekkel. Beépítésük szintén vegyes, a lakóterületi rész kevésbé meghatározó, viszont turisztikai potenciállal rendelkező településrészek. Túraútvonalak is érintik ma a területeket. (Nagykanizsa MJV Településképi Arculati Kézikönyv, 2017)

A település részeit külön-külön megvizsgálva a konklúzió, hogy a belváros kivételével nincs egységes karaktere Nagykanizsának. Karaktert formáló mintaterületekkel rendelkezik ugyan, de ezeknek a harmóniáját gyakran megtörik az ipari területek vagy az adott kort tükröző építmények és lakóházak. Mindezek mellett eltérést tapasztalok az ellátottság terén is. Amíg a városmághoz közvetlenül csatlakozó területek jól ellátottak addig a távolabb eső részekben alig található alközpont, ami folyamatos ingázást jelent a messzebb élőknek ez pedig egyre növekvő forgalmat generál. Népesség sűrűséget tekintve a magasabb szintszámmal rendelkező területeken élnek, mint a családirházas területeken. (22. ábra)

Funkció zónák

- Belvárosi zóna
- Lakópark zóna
- MAORT-telepi zóna
- Külvárosi zóna
- Intézményi zóna
- Rekreációs zóna
- Sport zóna
- Park zóna
- Temető zóna
- Kertbarát zóna
- Szőlőhegyi zóna
- Családiházas zóna
- Lakótelepi zóna
- Társasház-as-csoportház-as zóna
- Ipari-kereskedelmi zóna
- Garázs város zóna



22. ábra Nagykanizsa városrészeinek tömbstruktúrája és funkció zónái

5.3 Zöldfelületek

A zöldfelületi rendszer bemutatásához Nagykanizsa önkormányzatának segítségét kértem, a vizsgálatok így a Főépítési csoport tájékoztatásával, terepi felméréssel, a település arculati kézikönyv és a Zöldkalauz internetes portál információinak összegzésével készültek elsősorban.

A város zöldfelületeit két kategóriára érdemes bontani, mivel egyben kezelve őket nem adnak pontos képet a jelenlegi állapotról. Az első kategória a külterületi zöldterületek. Ezeket tekintve a városban a számos mezőgazdasági terület mellett nagy arányú erdő is található. A NÉBIH üzemeltetésében lévő erdőterkép adatai alapján ezek elsődleges rendeltetésükben többnyire védelmi és gazdasági erdők. Kivételt képez ez alól a Csónakázó-tó és a Miklósfai parkerdő, amelyek közjóléti célt szolgálnak. Az erdők nagyrészt valamilyen egyéb magántulajdonban, állami tulajdonban és közösségi tulajdonban vannak. Összességében tehát ha a külterületi részeket figyeljük a város nagyon kedvező zöldfelületi ellátottsággal rendelkezik. (INT-07) (23. ábra)



23. ábra Nagykanizsai erdők (Saját ábra a NÉBIH erdőterkép adatai alapján)

A másik kategória a fentiekkel ellentétes arányokat mutat. A város belterülete sűrűn beépített, így a zöldfelületek száma kisebb. A belterületi zöldfelületek jelentős része magánkert. Ezek többnyire a városközponttól távolabb eső családi házas területeken találhatóak.

Számos olyan telek is van a városon belül, ami zöldfelület, de művelés alól kivett kategóriába sorolható. Ezek kifarcellázott beépítetlen telkek, amelyek jellemzően alacsony lombkorona borítású füves területek. Valódi rekreációs célú zöldterület a városban csekély számban van jelen. A városi zöld nagy része nem rendelkezik funkcióval. (Nagykanizsa MJV Településképi Arculati Kézikönyv, 2017)(24. ábra)

Zöldfelületek

- Temető zóna
- Rekreációs zóna
- Sport zóna
- Park zóna
- Szőlőhegyi zóna
- Kertbarát zóna
- Erdők



24. ábra Nagykanizsa zöldfelületi zónái (Saját ábra)

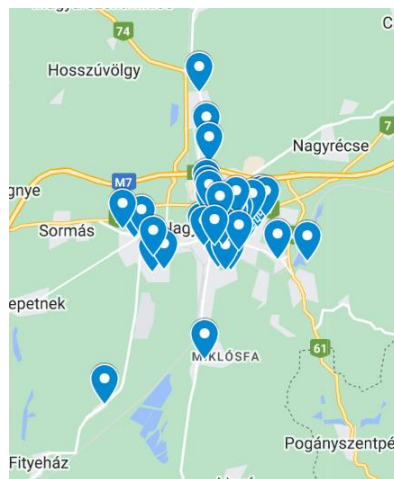
5.3.1 Játsszóterek

A következőkben a városi rekreációs célú értékelhető minőségű zöldterületeket mutatnám be kategorizálva, amelyek rendelkeznek vagy rendelkeztek funkcióval. Mindezek előtt azonban fontos megemlítenem, hogy a városban számos ilyen célt szolgáló terület egyben városi tér funkciót is ellát.

A Nagykanizsa közigazgatási területén összesen 43 db játszótér található. Ebből Kiskanizsán 6 db, Bajcsán 1 db, Miklósán 1 db, Palinban, 3 db, Sácban 2 db.

A többi 30 db játszótér mind a belvároshoz közvetlenül kapcsolódó területeken található.

Minőségüket tekintve ezek eltérőek. Többnyire a magas szintszámú lakótelepeken találhatóak. Ezek nem fejlettek, 3-4 alap játszóeszköz található rajtuk, és az árnyékoltság is több helyen hiányos. Kiemelkedő minőségű játszótér azonban a Csónakázó tavi, Uniós és Központi játszótér ezek számos különféle modern játszóeszközzel is rendelkeznek a magas lombkorona borítottságon felül. Az összes játszóteret a Via Kanizsa Zrt. tartja fennt. (VIA Kanizsa Nonprofit Zrt., 2023)(25. ábra)



25. ábra Nagykanizsa játszótereinek elhelyezkedése (ViaKanizsa.hu)

5.3.2 Sportpályák

A városban néhány füvesített focipálya is található. A lakosok a sportolási igényeiket leginkább az Olajbányász Sportcentrumban, a Mindenki Sportpályáján és az Izzó Sporttelepen elégíthetik ki. A felsoroltakon futballpálya, salakos tenispálya és futókör található. Ezeken kívül a Volán Dózsa Sporttelep és a Nagykanizsai focipálya van jelen, mint nagyobb kiterjedésű zöldterület s habár kaszálva vannak ugyan, az utóbbi kettő nem rendelkezik valódi funkcióval. (Nagykanizsa MJV Településképi Arculati Kézikönyv, 2017)

4.3.3 Parkok

Ennél a kategóriánál a meghatározás némi átfedést eredményez, ugyanis a városra nem jellemző az általános értelemben vett parkok megléte. A már említett Uniós játszótér és központi játszótér,

habár elsődlegesen a gyerekek igényeit elégítik ki, parkként is funkcionálnak magas növényborítottságuknak köszönhetően. Az egyetlen olyan terület, ami magasabb minőségben képviseli a park funkciót a Csónakázó tó. Ehhez hasonló még a

Sétakert. (Nagykanizsa MJV Településképi Arculati Kézikönyv, 2017)(1-2. Kép)

A Sétakert különösen kiemelendő, ugyanis egykor a közösségi élet színtereként is szolgált. 1850-ben létesítette Trippammer Gyula a Szépítő egyesület elnöke. A kezdetekben a még 6 holdas



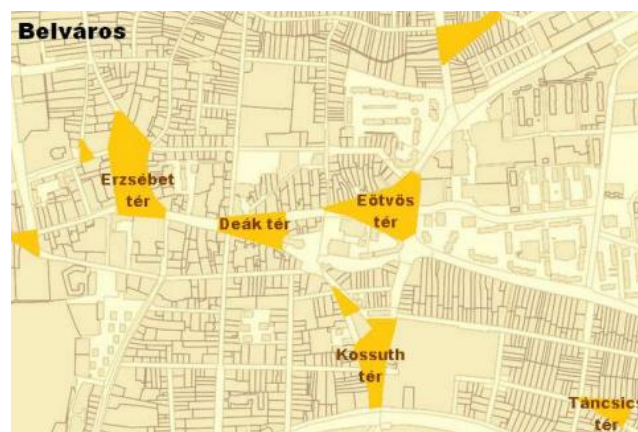
1-2. Kép Csónakázó tó és Sétakert (Saját kép)

parkban cukrászda működött, illetve vasárnaponként zeneszó volt. A területe a Strandfürdő majd a MAORT lakótelep építésével csökkent. Ma a kert természetvédelmi terület, értékes idős fákkal, azonban egyéb építményei elhanyagoltak, nem található itt egyéb funkció. (INT-08)

A Modern Városok program keretein belül a Sétakertben található strandfürdő megújítása nyertes pályázat volt. Ennek része a Sétakertet is rehabilitálása azonban ez a beruházás még nem kezdődött el. (Nagykanizsai Városfejlesztő Kft., 2018)

5.3.4 Terek

Nagykanizsa életében a városi terek fontos szerepet játszanak. Elhelyezkedés tekintetében a belvárosban találhatóak nagyrészt. A Zöld Város Zöld Nagykanizsa program keretében megújultak az utóbbi években. A zöldfelületek mellett ezek a találkozóponatok a városban. (26. ábra)



26. ábra Nagykanizsa terei (Település Arculati Kézikönyv)

Széchenyi tér

A felsővárosi templom mögötti tér egykor vásárhely volt. Területén szobrok állnak. A zöld város program keretében a növényállomány és a térburkolat is megújult. Főleg örökzöld állomány található itt.

Eötvös tér

Forgalmas helyen a Rozgonyi út Balatoni út találkozásánál található. Az 1870-es évektől fás terület, így több értékes, mély árnyékot adó juhar és gesztenyefa is található itt. Szintén a megújult köztérek közé tartozik ugyanis itt épült meg az egyik legjobb játszótér a városnak. Ezen kívül kültéri fitnessz gépeket is helyeztek el itt.

Erzsébet tér

A város főtere, itt található számos fontos középület és a városháza is itt áll. Központi szerepet már az 1920-as években elnyerte. Több műtárgy található a téren, fontos találkozópontra, szinte az összes fontosabb városi eseményt is itt bonyolítják le. 2012-ben teljesen megújult, számos növénykiültetéssel, burkolatújítással és műtárgy elhelyezéssel bővült.

Kossuth tér

A zöld város programban már nem résztvevő tér a kórház és a tűzoltóság között helyezkedik el. Vásártérként funkcionált egykor, ma kavicsburkolat, kockakő borítja. Elavult játszótér ping-pong és sakk asztal található itt. Nem vonz jelentős tömeget, inkább csak áthaladás erejéig használják a lakosok. Idős értékes faállomány itt is jelen van.

Deák tér

A felsővárosi templom előtere egykor nagyobb kiterjedésű volt. Itt található a 48. Gyalogezred emlékműve. Környezetében több műemléki épület is található. A kavicsburkolat és a díszfák mellett, a fő út mentén téglaut létesült, ami a város egykori híres téglagyárát jelképezi.

Kálvin tér

A református templom előtti tér inkább parkolóként funkcionál. Előtere a templomnak, található itt néhány fontos fás szárú növény, de egyéb tér elemeket nem tartalmaz.

Múzeum tér

Ez a terület összeolvad a Thury György Múzeum kertjével, a neve is innen ered. Padok és növénykazetta található itt, illetve egy játszótér. A múzeumi részen áll a Török kút, ami kiemelendő műemléki elem.

56-os emlékkert

Kavicsburkolatú terület a Medgyaszay háznál terül el. Több értékes fás szárú növény található itt.

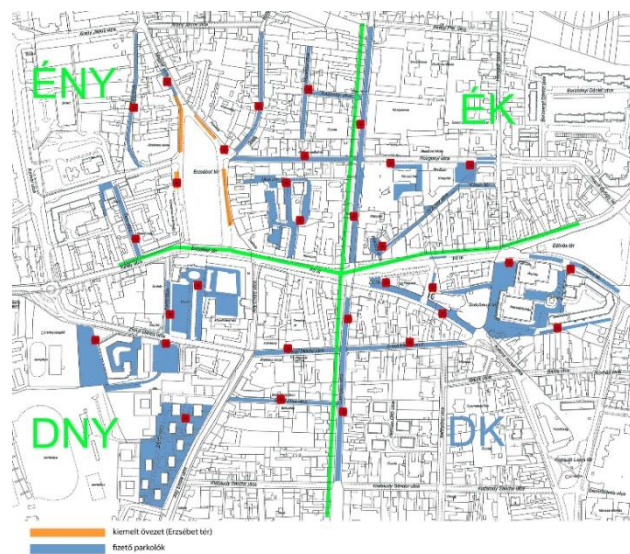
A nevét a 2006-ban felállított forradalmi emlékműről kapta. Kellemes árnyékos terület, azonban egyéb funkciót nem tölt be. (INT-09)

5.3.5 Intézményi kertek

A városban több értékes növényállománnyal rendelkező intézményi zöldfelület is található. Kanizsai Kórház, a Cserháti Szakgimnázium, Palini Általános Iskola, Hevesi Általános Iskola és a Tripammer temető, a Zrínyi Miklós Általános Iskola Ságvári kertje is kiemelkedő zöld érték. (Nagykanizsa MJV Településképi Arculati Kézikönyv, 2017)

5.3.6 Parkolók

Nagykanizsa belvárosának jelentős részén fizető parkolókat alakítottak ki. Ezek jellemzően magas burkolati aránnyal és kevés zöldfelülettel rendelkeznek. Fák csekély mennyiségben találhatóak. Jellemzően fiatal példányokat ültettek az újonnan létesített területeken, de előfordul az is, hogy egy-egy parkolóban semmilyen zöld elem nem található. Emiatt a hőmérséklet a melegebb hónapokban jelentősen magasabb. (INT-10) (27. ábra)



27. ábra Parkolózónák (VIA Kanizsa.hu)

5.3.7 Vonalas elemek

Habár több példa értékű terület is van, mint például a Fő utca, Platán sor, Batthyány utca, Teleki utca, Bécsi korzó számos helyen az utcák a légvezetékek és a szűk kialakítás miatt alkalmatlanok lesznek a fátelapításra. Ez pedig kopár, nyáron magas hőmérsékletűvé váló utcákat eredményez. (Nagykanizsa MJV Településképi Arculati Kézikönyv, 2017)

5.3.8 Példaértékű zöldfelületek

Csónakázó-tó

A legnagyobb zöldfelülettel rendelkező terület a Csónakázó tó és környéke, amihez az Alsóvárosi-parkerdő csatlakozik. Ez a terület nagy népszerűségnek örvend a városlakók körében, és több fejlesztés is végbe ment itt az utóbbi években annak érdekében, hogy a Csónakázó-tó rekreációs központtá alakuljon. Létrehoztak egy játszóteret, amit sokan látogatnak, illetve létesült vendéglátó kiosk és egy információs pont is. A tavat a nagykanizsai kajakklub, horgászok és a kikapcsolódni vágyók is használhatják csónakázásra. Ezeken kívül erdei sétaút és tornapálya is megtalálható a területen. (Nagykanizsa MJV Településképi Arculati Kézikönyv, 2017)(3-4. kép)



3-4. Kép: Csónakázó-tó (Saját kép)

MAORT telep

A negyvenes években Nagykanizsa volt a dél-zalai olajmezők központja, így a Magyar Amerikai Olajipari Rt. is ide tervezte a lakótelepet, amiben a dolgozóit igyekezett elszállásolni.

A telep egy amerikai kertvárosi kerületre hasonlít. Hat títustervvel dolgoztak és 51 házat építettek meg. A munkások a telep hátsó részén kisebb zárt sorú egyszerű házakban laktak, középen pedig villaszerű



5. Kép MAORT telep (Saját kép)

házakat létesítettek a mérnököknek. Az egész környéket a szabályosság és a szimmetria jellemzi. A házak többnyire téglából épültek és nyeregtetősök, modernek, de igyekeztek a helyi építési hagyományokhoz is illeszkedni. A terveket Berkes József a MAORT vezető tervezője készítette. (Zsoldos, 2018)

Nagykanizsának ezen része azért különösen fontos mert példaértékű rendezettség jellemzi. A növényállomány kiemelkedő, ami a város számos pontján erős hiányosságokat mutat. A

szabványnak köszönhetően egységes mégsem zavaró a házak egyformasága. Egy olyan környezet, amelyben a modern elemek és a helyi hagyományok együtt érvényesülnek.

Ma az épületek helyi védelem alatt állnak. A lakók számára az építési szabályzat szigorú, a cél ezzel az, hogy a telep ne veszítse el a karakterét. Szabályok vonatkoznak a kültéri burkolatokra, elhelyezhető építményekre, kerítésekre, terepszintre, az épületek külső falfelületeire, kültéri rácsokra, korlátokra, ereszekre, tetőkre, pincékre, nyílászárókra, légkondicionáló berendezésekre, növényekre. (Nagykanizsa MJV Önkormányzata , 2017)(5.kép)

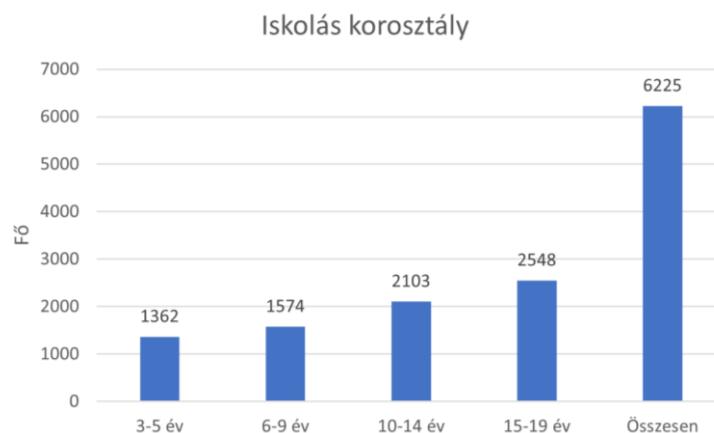
5.4 Funkciók

Ennek szempontnak az értékelését a város szolgáltatásainak felmérésével kezdtem. Első lépésként az Open Street Map adatainak felhasználásával megalkottam a saját térinformatikai adatbázisom; kereskedelem, oktatás és vendéglátás kategóriákban. Ennek és a Központi Statisztikai Hivatal adatainak a segítségével vizsgáltam a város adottságait.

5.4.1 Oktatás

Nagykanizsán az oktatásban résztvevő személyek száma 7587 fő. Ez a szám az óvodai, általános iskolai és a középiskolai tanulókat jelenti. A statisztikákhoz és a számításokhoz 2011-es népszámlálás adatait használtam fel. Fontos megemlíteni, hogy a városban a jelenlegi, még nem hivatalos adatok alapján nagyságrendileg 5000 fővel kevesebb él, azonban az arányok hasonlóak maradtak, így a következőkben megemlített adatokat is használhatóként kezeltem. (Központi Statisztikai Hivatal, 2011)

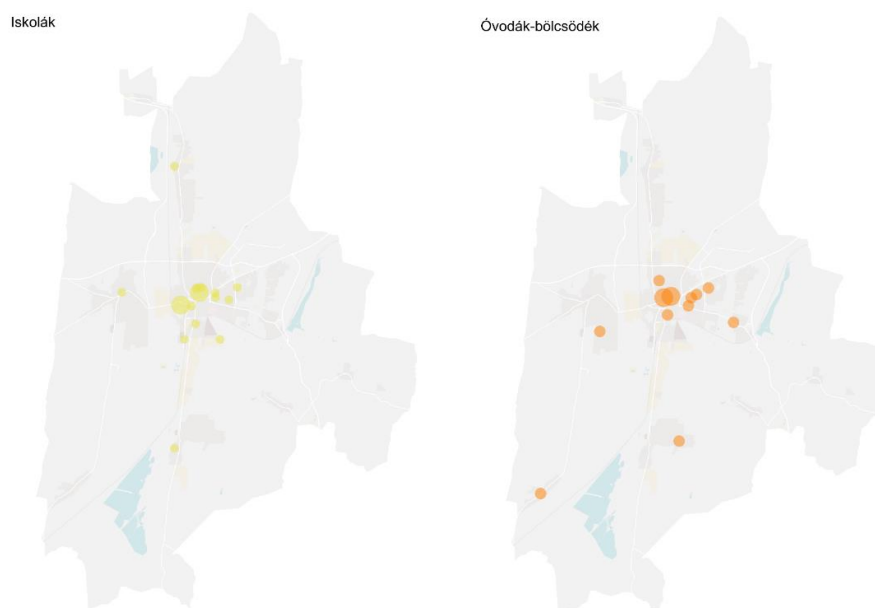
A városban az óvodás korú gyermekek száma 1362 fő volt. Összesen 13 óvodai intézmény található a településen. (INT-11) Egy óvoda átlagosan 85 férőhelyes. (INT-12) Ennek megfelelően a nagykanizsai összes férőhely nem elégíti ki az igényeket. Annak érdekében, hogy zavartalan legyen az intézmények működése, bővítésre lenne szükség. (28. ábra)



28. ábra Nagykanizsai iskolás korosztály (Saját ábra KSH 2011-es adatai alapján)

Területi elhelyezkedést tekintve az óvodák többsége a belváros területén található. Ez azért probléma, mivel a távolabb eső városrészek lakosságához képest nincs elegendő hely minden óvodás korú gyermek elhelyezésére. Ez azt eredményezi, hogy a szülők a városmag felé veszik az irányt gyermekükkel, és ezekbe az óvodákba íratják őket. (Központi Statisztikai Hivatal, 2011) Erre a létszámra 16 intézmény van. (INT-11) Ez nagyjából 470 főt jelent intézményenként. Kiemelendő azonban, hogy Nagykanizsán több szakképzési centrum is található így a diákok változatosan elosztva tanulnak, illetve dolgoznak a város különböző szakképzési telephelyein is. Iskolák szempontjából 3677 általános iskolával és 2548 középiskolával lehet számolni.

Összességében a nagykanizsai iskolák kielégítik a létszámigényeket. Azonban elhelyezkedésüket tekintve az óvodákhoz hasonlóan, a városközpontba összpontosulnak. Ha az iskolák tekintetében nem is, az óvodáknál szükség lenne arra, hogy nagyobb területi lefedettséggel rendelkezzenek. (29. ábra)



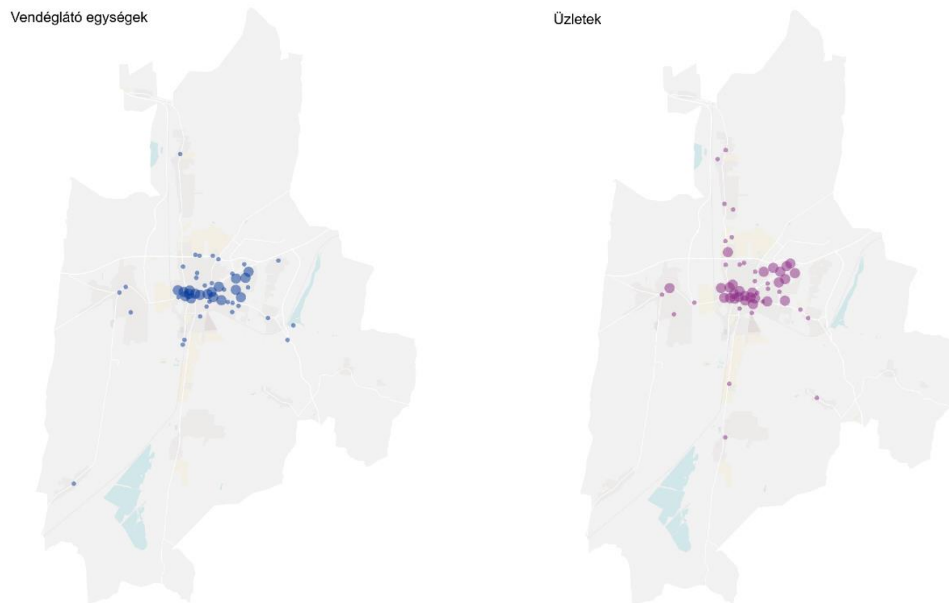
29. ábra Nagykanizsa oktatási intézmények térbeli elhelyezkedése (Saját ábra)

5.4.2 Üzletek és vendéglátás

Az üzleti szolgáltatások skáláját tekintve széles a paletta. A városban számos vásárlási és szolgáltatási lehetőség vehető igénybe. Azonban ezek egy csomópontban találhatóak, leginkább az északkeleti városrész és a belváros területén. Szórakozási lehetőségekből nem található sok, főleg edzőtermek és vendéglátóegységek adják a kikapcsolódási lehetőséget a városban.

Az üzleteket tekintve a városban szükség lenne egy a nyugati és déli városrészek számára is elérhető üzleti parkra. Vendéglátó funkció belvárosi meglétét kedvezőnek értékelem. Nagykanizsán kiemelt hangsúlyt fektettek a belváros rekonstrukcióra, így ennek a területnek

egy kikapcsolódásra alkalmas atmoszféra felé haladás lehetne a megfelelő jövőkép. A funkciók átcsoportosítása és ezáltal a belváros tehermentesítése kedvező hatást gyakorolna a város élhetőségére. (30. ábra)



30. ábra Nagykanizsa kereskedelmi és vendéglátó egységei (Saját ábra)

5.5 Értékvédelem

A városban két védelmi kategória van jelen. Az egyik az országos védelemmel, a másik pedig a helyi védelemmel ellátott értékek kategóriája. Országos védelem alatt álló épületek tekintetében a város 24 épülettel és 3 szoborral rendelkezik. Ezek többnyire a belvárosban találhatóak és kielégítő állapotot mutatnak az állagmegőrzés szempontjából. Stílusukat tekintve eklektikus, romantikus, klasszicista vagy szecessziós épületek. A török kori pusztítás utáni időszakból kevés, de annál nagyobb értéket képviselő emlék maradt fenn, ilyen a ferences templom és kolostor, Batthyány család uradalmi épületei, Hegyi- és Inkey-kápolna, illetve a kiskanizsai Nagykorcsma épülete is. Jelentős műemlék még ezeken kívül a nagykanizsai zsinagóga. (Nagykanizsa MJV Településképi Arculati Kézikönyv, 2017)



6-7. Kép Zsinagóga (1960) Uradalmi épület (1890) holmi.nagykanr.hu

A jelenleg is hatályos önkormányzati rendeletben a védett helyi értékekre vonatkozóan meghatározzák a védelem célját, közcélú korlátozásokat és támogatásokat. A védelem a város közigazgatási területén lévő összes kulturális, építészeti, történeti, képzőművészeti néprajzi és természeti elemre is kiterjed abból az okból, hogy a város megőrizhesse ezeket az utókor számára. (Nagykanizsa MJV Önkormányzata , 2017)

1981-ben a város elnyerte a Hild János emlékérmét, amelyet a város a településkaraktert őrző, és azt fejlesztő munkálkodásáért kapott. A 20. század végétől Nagykanizsa kiemelten foglalkozott a városi értékekkel. Ennek alapján a városban helyi védelem alatt nem csak épületek és épületrészek, hanem utcák szobrok természeti területek és lakóterületek is állnak. Ezeken a területeken a helyi építési szabályzat betáráásával lehet bármilyen beavatkozást eszközölni. (Karmazin, 1999.)

Habár az országos védelmet élvező épületek száma csekély, a fent említett törekvésnek köszönhetően a város helyi védelemről szóló határozatában több épület és épületrész is említésre került. Ezek az értékek többnyire ugyanazon utcában találhatóak így elmondható, hogy a város több települési arculatot meghatározó utcával rendelkezik.

Két fontos védett területe a településnek a Tripammer temető és a MAORT telep. A település arculati kézikönyvre hivatkozva ezeken kívül épített helyi érték még: 13 utcakép, 290 db épület és épületrész. Fontos kiemelni, hogy nem csak az épületeket, hanem a növényzetet, keresteket, faliképeket és domborműveket, illetve szobrokat és síremlékeket is aktívan védik. (Nagykanizsa MJV Településképi Arculati Kézikönyv, 2017)

A helyi védelem alatt álló objektumokat Nagykanizsa jól karbantartja, évente fordít erőforrást ezeknek a megőrzésére.

Arculat szempontjából a következő utcák a meghatározóak:

- Ady Endre utca
- Babóchay utca
- Batthyány utca
- Csengery utca
- Erzsébet tér
- Fő utca
- Királyi Pál utca
- Rozgonyi utca
- Sugár utca
- Széchenyi tér
- Szemere utca
- Szent Imre utca
- Zrínyi utca

A felsoroltak a belváros területét fedik le. Ezekben az utcákban főleg az épülethomlokzatok egysége képezik a védett értéket. Kiemelendő, hogy az országos védelem alatt álló értékek nagy része is a helyi védett utcákban található épületek közé esik. (Nagykanizsa MJV Önkormányzata, 2017)(8-10. kép)



8.Kép Nagykanizsa belvárosi látkép ma (Dél-Zala Press)



9-10. Kép Nagykanizsa a 20. század elején (nagykar.holmi.hu)

Összegzés

A fentiek ismeretében megállapítható, hogy a város jelentős építészeti örökséggel rendelkezik. Számos olyan épület létezik a városban, amely jelenleg is fontos funkcióval rendelkezik és állag szempontjából is kielégítő képet mutat. Azonban ezek mellett vannak olyan jelentős potenciállal rendelkező épületek, amelyekre nagyobb figyelmet kell fordítani és ki kell használni a bennük rejlő lehetőségeket. A város törekvései az állagmegőrzésre jók, azonban területi lefedettséget illetően kiterjesztésre lenne szükség, annak érdekében, hogy az arculat fokozatosan egy esztétikus karakter irányába változzon. Fontos lenne felülvizsgálni a város épületállományát, hogy a védelem alatt nem álló, de potenciált rejtő létesítmények is funkciót kaphassanak a jövőben. (31. ábra)



31. ábra Nagykanizsa értékes területei

6. Nagykanizsai fejlesztések

A fejlesztéseket a városban 5 kategóriára lehet osztani: Modern Városok Program, Terület és Településfejlesztési Operatív Program, Nemzetközi projektek, Infrastrukturális fejlesztések, illetve együttműködésen alapuló programok. A következőkben ezeket tekintem át összefoglalva.

Modern Városok Program

A projekt keretében négy fontos beruházás is megvalósul.

Mura program: melynek keretein belül az elvándorlás megállításáért igyekeznek gazdasági potenciált teremteni, illetve növelni.

Versenyuszoda: a Sétakertben jelenleg is megtalálható uszoda komplexum fejlesztése is tervben van. Itt nem csak az épület, de a körülötte lévő zöldfelület is megújulna. Az uszoda projekt célja, hogy a helyi igényeket kielégítse, színesítse a kikapcsolódási lehetőségek palettáját, illetve hatást gyakoroljon a turizmusra is. A Versenyuszoda átadása 2019-ben lett volna. A projekt viszont még nem kezdődött el.

Ferences kolostor: az alsóvárosi templomnál tervezik kialakítani az egykori Ferences Rendházat. Az épület komplexumban kiállítások, gasztronómiai rendezvények, szabadtéri színpad és szálláshelyek is kialakításra kerülnének. Mindezek mellett pedig a Rendház udvarában egy ligetet alakítanának ki. Az átadás szintén 2019-re lett ütemezve. A projekt kivitelezése nem kezdődött el.

Sport- és rendezvényközpont: megépítésével egy multifunkcionális épület került megvalósításra. A projekt már megvalósult. Sportrendezvények és koncertek helyszínéként szolgál. Az épület körül parkoló létesült növénykiültetésekkel.

Terület és Településfejlesztési program

A program keretein belül energetikai korszerűsítéseket végeznek több önkormányzati épületben, bölcsődei férőhelyeket bővítenek, munkahelyeket teremtenek, szociális felzárkóztató programokat hirdetnek. A városképet befolyásoló beruházások a következők:

Nagykanizsai Ipari Park 20 hektárral bővült Nagykanizsán, mivel a régi területek már telítettek voltak. A projekt nemrégiben fejeződött be, a terület a város keleti részén található.

A zöldfelületek megújítására a város 2019-ben pályázatot nyert „Zöld Város- Zöld Nagykanizsa” címmel, ahol Nagykanizsa belvárosában, az Eötvös-, Széchenyi-, és Deák- téren, a Szent József templom körül, és a Pannon Egyetem előtt fejlesztést eszközölt a zöld infrastruktúrára.

Az Eötvös téren játszóteret létesítettek és parkot újítottak meg, belső úthálózatot fejlesztettek és a közvilágítási viszonyokon is javítottak. A Széchenyi téren térburkolat javítás és növényállomány bővítése ment végbe továbbá parkolóhelyeket is létesítettek. Ezeken a területeken 2023. május 11.-től rendszeres termelői piac fog megrendezésre kerülni.

A Szent József plébánia és a Pannon egyetemnél lévő fejlesztés a parkolókra terjed ki. Habár létesültek zöldsávok és növények, a terület nagy része burkolt felület lett. Itt kiemelném, hogy a két parkoló nagyon közel található egymáshoz, illetve a Dél-Zala áruház mindkét oldalán található parkoló, melyből egy meglévő, egy pedig most kerül kialakításra.

Csónakázó-tó kerékpárút infrastruktúra fejlesztése is megvalósult. A terület kedvelt pont a lakosság körében így a meglévő kerékpárutakat igyekeznek összekapcsolni egy összefüggő útvonallá.

A **Nemzetközi projektek** során a város törekszik olyan együttműködésekre, amelyek vonzó feltételeket teremtenek a fiatalság számára. Ez magában foglalja a kulturális partnerségek kialakítását és a környezettudatosságra való odafigyelést, turizmus fellendítését is. Mindezek mellett a kerékpáros közlekedést is támogatják.

Infrastrukturális fejlesztésekben a város utakat, járdákat és szobrokat újít meg. Játzótereket szabványosít, illetve a közmű fejlesztéseket is végez.

Együttműködések tekintetében a VilaWatt és Pannon Egyetemmel kooperál a város. Előbbiben Nagykanizsa partnervárosokkal együtt igyekszik a spanyol Viladecans városának klímapolitikai és innovatív energiagazdálkodási jógyakorlatait követni. A Pannon Egyetemmel pedig egy fenntarthatósági kompetencia központot alakítanak ki, melynek keretén belül a fenntartható városfejlesztést és turizmust, illetve energia és hulladékgazdálkodási stratégiákat dolgoznak ki. (INT-13) (INT-14)

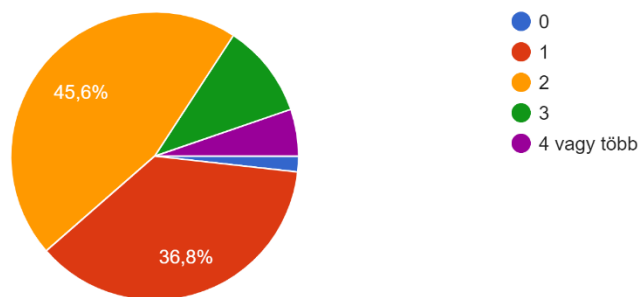
7.Kérdőív értékelés

A dolgozatom részeként a vizsgálatok mellett szerettem volna a helyi lakosok véleményét is megismerni. A helyzet értékelésében az itt élők beszámolóit, jelentősen hozzájárulnak a problémák és értékek feltárásához. 57 ember megkérdezésével készítettem a kérdőíves felmérést.

A válaszadók többsége már több generáció óta él a városban és a 25-55 éves korosztályba tartozik.

Hány gépjárművel rendelkezik a háztartás amiben él?

57 válasz



32. ábra Gépjárművek száma háztartásonként (Saját ábra)

Az előzetes vizsgálatok során problémakör rajzolódott ki a közlekedés terén. A korábbiakban megállapítottan, hogy az egyik ezt befolyásoló tényező az, hogy az emberek többnyire saját autójukkal közlekednek. A válaszadók 45%-a rendelkezik 2 autóval, 36% 1 darab autóval és 15%-nak van 3 vagy több gépjárműve.(32. ábra)

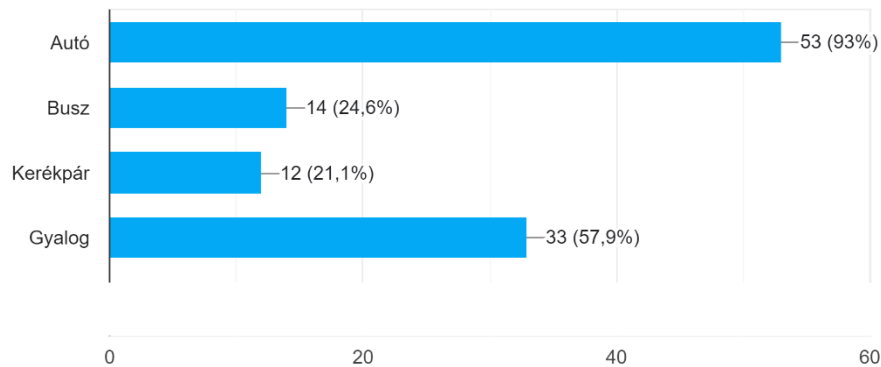
A közlekedési irányokat figyelve, a válaszadók többsége a belvárosban vagy ahhoz közel dolgozik, illetve tanul. Az utazási idejük átlagosan 10-40 perc között mozog. Jellemzően az autóval közlekedők érik el célpontjaikat gyorsabban azonban az időtartamokat összevetve nincsenek jelentős különbségek.

A mikromobilitás témakörében eltérő eredményeket kaptam. A kitöltők több mint fele nem tudja gyalog vagy kerékpárral könnyen megközelíteni iskoláját vagy munkahelyét. Viszont az egyéb szolgáltatásokat mint például: bevásárlás vagy egészségügyi szolgáltató intézmények 63% eléri könnyedén gyalog vagy kerékpáron. Kényelmi szolgáltatásokat 57% éri el egyszerűen gyalog vagy kerékpárral.

Amint említettem az autós közlekedést részesítik előnyben az itt élők. Mindössze 24 % veszi igénybe a helyi tömegközlekedést. A buszhálózat lefedettségével közepesen vannak az emberek megelégedve. Arra a kérdésre, hogy miért nem veszik igénybe a tömegközlekedést a válaszok többsége arra irányult, hogy autóval egyszerűbb közlekedni, túl időigényes, vagy nincsenek csatlakozások, amik megkönnyítenék a célhoz való eljutást.

Mivel közlekedik a városban? (több válasz is adható)

57 válasz



33. ábra Leggyakrabban igénybevett közlekedési módok (Saját ábra)

A válaszadók több mint 80%-a értett egyet azzal az állítással, hogy egy várost megkerülő úthálózat indokolt lenne. Ebből arra következtettek, hogy az emberek többsége, ha tehetné, nem a leterhelt belvároson keresztül közlekedne.

A közlekedést érintő javaslatok az útjavításra, forgalom csökkentésre és tömegközlekedésre irányultak. Kiemelendő, hogy a nyílt „Milyen problémákat észlel a városban?” kérdésre is a közlekedést, túl nagy forgalmat és úthálózatot illeték többnyire kritikával. Többször megjelent a munkahelyek hiánya is mint probléma.

A város turisztikai vonzását 63% tekintette kedvezőnek. A válaszok eltérőek ebben a témakörben. A kitöltők egy része unalmasnak, látnivaló és szórakozási lehetőségekben szűknek értékelte a várost. Sokan szeretik viszont a belvárost, és a természetközelséget Nagykanizsán.

Összességében elmondható, hogy a városlakók véleménye azonos képet mutat. A közlekedés, és forgalom mindenki számára zavaró tényező. Sokan hiányolják a munkahelyeket és a kikapcsolódási lehetőségeket a városból. Ezzel szemben viszont a város számos kiaknázatlan lehetőséggel rendelkezik.

8. Eredmények

Nagykanizsa járási központ, ezáltal nem csak a saját, hanem a környező települések lakosai is a városra támaszkodnak. A területen jelentős a munkaerőhiány. A csökkenő lakosságszám miatt egyre kevésbé vonzó a befektetőknek, vállalatoknak. Az elvándorlás ettől fogva azonban egy negatív spirál, mivel az emberek nem találnak munkát és nem érzik elég kielégítőnek a város adta lehetőségeket, egy olyan városba mennek, ahol mindkettő feltétel lehetőleg teljesül. Nagykanizsára halmozottan jellemző ez, hiszen mint említettem nincs elegendő munkahely, és nincs elegendő kikapcsolódási lehetőség sem. Az egyes funkciókból, ha van is elegendő területileg nem szolgálják ki jól a város lakosságát az egyközpontú jelleg miatt.

Az utóbbi állításból következik a közlekedés problémaköre. Mivel a funkciók nagy része a belvárosban, illetve a város Északkeleti részén találhatóak így a forgalom is ebbe az irányba csoportosul. A városban nincsen elkerülő a délnyugati részeken így a forgalom a belvárost kettészelő főútra és a 7. számú útra koncentrálódik. Ez számos forgalmi nehézséget generál, mint például; megnövekedett utazási idő, balesetszám, tömegközlekedés kedvezőtlen logisztikája, mikromobilitás háttérbe szorulása. Ezt, a túlnyomóan forgalmas helyzetet tetézi az előbb említett járásban élők napi ingázása is. Habár a város kereszt - és hosszirányban is nagyjából fél óra alatt biciklizhető, a kerékpárút egyelőre hiányos, nem egybefüggő és a megnövekedett gépjármű forgalom miatt alacsony biztonságérzetet ad.

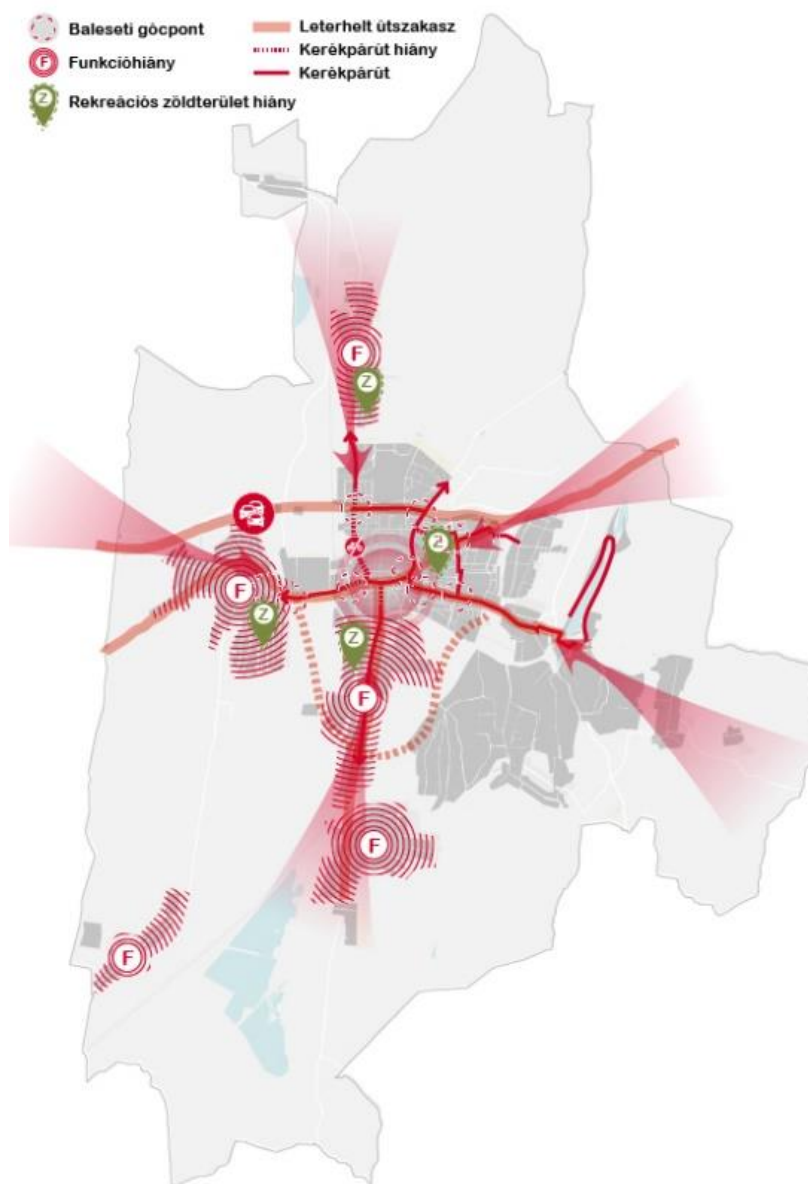
A városmagtól távolabb eső városrészek funkciók tekintetében nincsenek jól ellátva. Az alapvető szolgáltatásoknak, mint például: üzletek, óvodák, kikapcsolódási lehetőségek a kapacitása nem elégséges. Minden fontosabb létesítmény egy csomópontban a város központjában található, amit a messzebb élők többnyire a belvároson keresztül közelítenek meg.

Ebből következik a harmadik problémakör a belváros leterheltége. Mint említettem, a nagy forgalom mellett a fontos funkciók is ide kerültek. Itt vannak a főbb találkozó pontok, amik azonban nem egészülnek ki kellő mértékben közcélú zöldfelületekkel. A belváros kiemelkedő műemléki értékekkel rendelkezik, amik nincsenek kihasználva, nem generálnak turisztikai forgalmat.

A találkozó pontok többnyire kimerülnek a város tereiben, nincsen elég nagy számban kielégítő minőségű zöld felület a belvároson kívül sem. Fontos lenne, hogy mindenki számára könnyen megközelíthető megfelelő minőségű és mennyiségű rekreációs célú zöldfelület legyen, amik új

funkciók kialakítását és program lehetőségeket is tartalmaznának magukban. A Csónakázó-tó megléte önmagában nem elegendő ezeknek az igényeknek a kielégítésére.

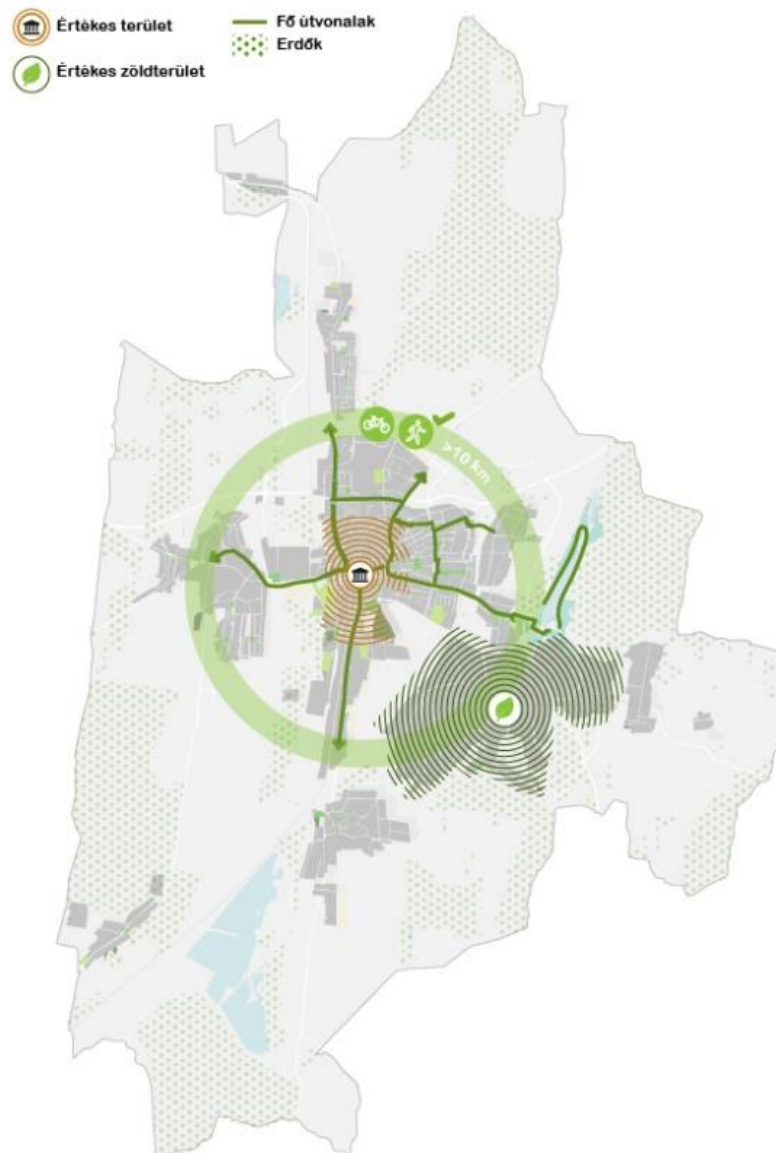
Összességében elmondható, hogy a város széttagoltsága miatt folyamatos problémákkal kell, hogy szembenézzon. Ez a szerkezet leginkább a közlekedést érinti súlyosan, hiszen nem tesz eleget a kompakt város egyik alapelvének; vagyis a buszközlekedés nem hatékony, a mikromobilitási infrastruktúra széteső ez pedig nem sarkallja arra az embereket, hogy ily módon közlekedjenek. (34. ábra)



34. ábra Problématérkép (Saját ábra)

A város értékei közé tartozik a külterületi, és a kisebb számú belterületi zöldfelületi arány, habár nincsenek elég jól kihasználva mégis lehetőséget adnak arra, hogy a jövőben ilyen irányú fejlesztések menjenek végbe. A Zöld Város program egy erre biztató beruházás volt. A köztudatban nincsen benne, hogy Nagykanizsa kiemelkedő építészeti és történelmi értékekkel rendelkezik. Számos műemléki épület és környezete, illetve védett természeti kincs található itt. A Modern Városok programtervezetében leírtak szintén jó kezdeményezésnek számítanak. Ezt a gondolatmenetet követve fel lehetne hívni nem csak a turisták, hanem a helyi lakosság figyelmét is erre a potenciálra. Több lehetséges helyszín is van a városban, ahol kiaknázatlan lehetőségek rejlenek.

Mindezek mellett a város családias légkörű, jó adottságokkal rendelkezik. Megfelelő közösségi közlekedéssel és mikromobilitással enyhíteni lehetne a forgalmat úgy, hogy az utazási idő ne jelentsen terhet senki számára sem. (35. ábra)



35. ábra Értéktérkép (Saját ábra)

9. Javaslat

Dolgozatom zárásaként az előzetes vizsgálatok alapján tennék javaslatokat a város fejlesztésére vonatkozóan. Több oldalról is igyekeztem megközelíteni Nagykanizsa városszerkezetét, és ezek alapján a javaslataimat három nagyobb kategóriába sorolnám; közlekedés, rekreáció, funkciók. Ezeknek a megalkotásakor szem előtt tartottam azt az elvet, hogy a város jelenlegi konfliktusai és problémái is egymásból adódnak. Így a célokat is igyekeztem úgy kialakítani, hogy egymásra épülhessenek és kiegészítésként is szolgálhassanak. Továbbá minden témakörben kiemeltem azokat a projektjeit is a városnak, amelyek már a tervezési fázisig eljutottak, azonban még nem valósultak meg viszont jelentős fejlődést lehetne elérni a kivitelezésükkel.

9.1 Közlekedés

Az első kategória a közlekedés. Ebben a témában a fókusz a forgalom csökkentésére kell, hogy irányuljon. Mivel a városban a gépjárműforgalom jelentős, városrészeket leterhelő tényező és minden egyéb közlekedési forma háttérbe szorul miatta.

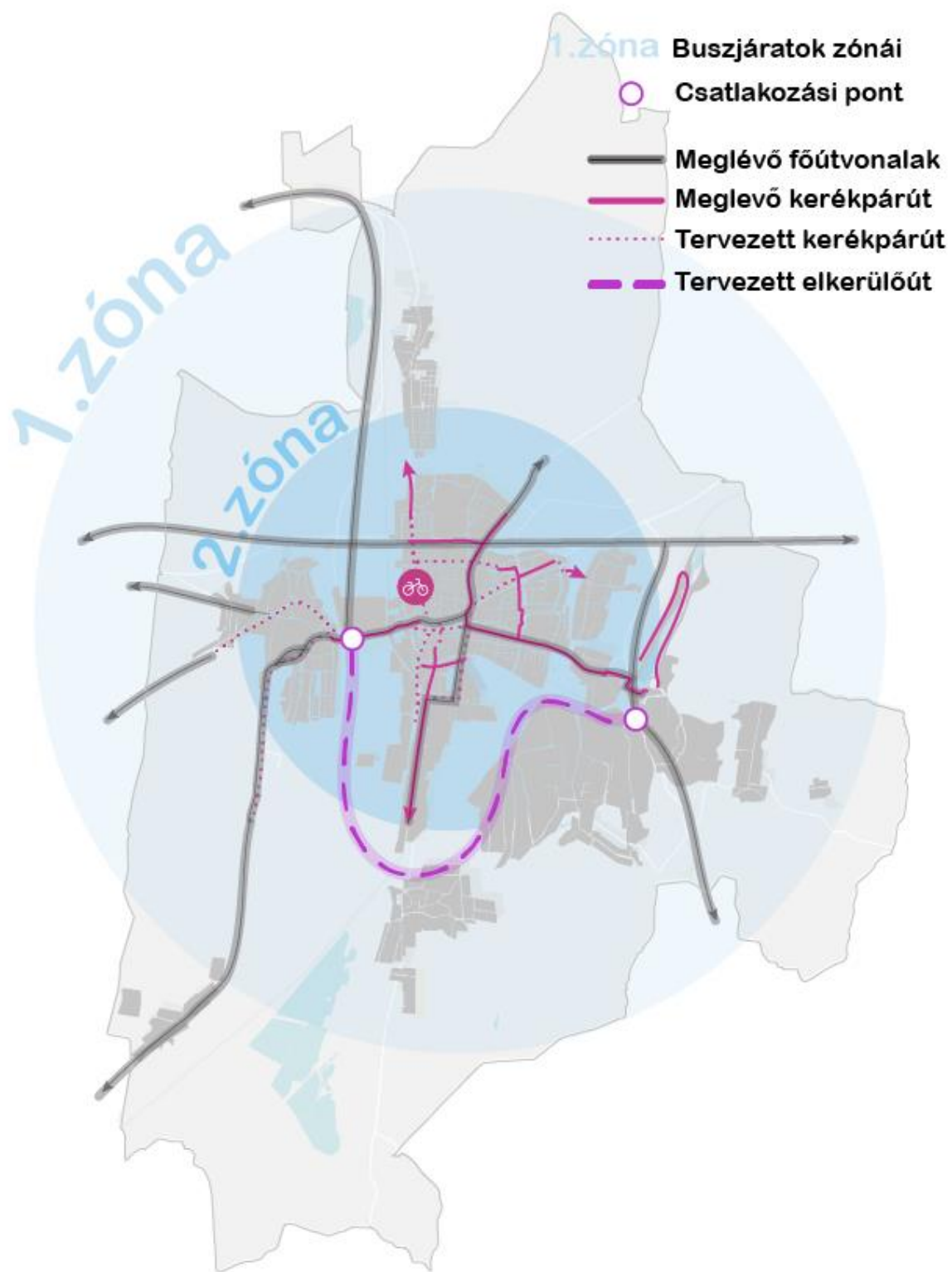
A legjelentősebb fejlesztés itt a délekelti elkerülő megépítése lenne. Ez a beruházás már egy elkészült terv alapján kéne, hogy megvalósuljon. A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. adatai alapján terv készült egy 2x1 sávós 12000 méteres útra. A projekt megvalósíthatósági tanulmánnyal, környezetvédelmi engedéllyel, engedélyezési tervvel és építési engedéllyel is rendelkezik. Megépülésével Kiskanizsa, Miklósfa és Bajcsa is könnyebben becsatlakozhatna a városi forgalomba. Csökkenne a belvárosi gépjármű leterheltség hiszen, így már délről és északról is megkerülhető lenne a város. A fejlesztés öt körforgalmi csomópontot, 11 hidat és felüljárót, illetve egy ponton vasúti átkelőt is tartalmazna (INT-15). A beruházás megvalósítására egyenlőre nincsen a közeljövőben kilátás, azonban megépítése rendkívül fontos lenne a nagykanizsai forgalmi problémák megoldásában, illetve a további javaslataim is erre épülnek.

Az autós forgalom csökkentése érdekében a tömegközlekedés népszerűsítése is egy fontos cél a város életében. Ehhez elengedhetetlen lenne a fent említett elkerülő. A jelenlegi tömegközlekedés nem megfelelő a felhasználók körében ahogy ez a vizsgálatokból és a kérdőívekből kiderült. A busz közlekedés újragondolásának alapvetően két csoportja lenne. Szükséges, hogy a városban két zónába rendeződve közlekedjenek a járatok. Az egyik zóna a külső és távolabb eső városrészeket kötné össze egymással és a belvárossal, a másik pedig a belvárosra koncentrálna. A két zóna között csatlakozási pontok segítenék a hatékony

közlekedést. Ezzel a változtatással, az lenne a cél, hogy a városrészek között is legyen közlekedési kapcsolat és közvetlenül is elérhetőek legyenek, illetve arra ösztönözzék a lakosságot, hogy válasszák a tömegközlekedést.

A tömegközlekedés mellett a mikromobilitás fellendítése is egy fontos lépés lenne a város élhetőbbé tételének szempontjából. A dolgozatomban több helyen is felmerült a túlnyomó autós forgalom problémája. Ez nem csak a környezetre, hanem az emberek biztonságára is negatív hatással van a városban, mivel a balesetek gyakorisága meglehetősen magas Nagykanizsán. A tömegközlekedés és a mikromobilitás népszerűsítése és fejlesztése lenne a megoldás ezekre problémákra.

A városban nincsenek jelentős távolságok. Gyakorlatilag minden fontosabb pontot meg lehet közelíteni kerékpárossal fél órán belül. A Nagykanizsát érintő fejlesztések fejezetemben említettem, hogy a kerékpáros infrastruktúra kiépülőben van, viszont sok helyen hiányos, nem biztosít megfelelő kapcsolatot. Ennek a megoldására a meglévő hálózatot bővíteném, oly módon, hogy összefüggő legyen és jó területi lefedettséggel rendelkezzen. Az új kerékpáros útvonalak igazodnának a további fejlesztésekhez is. Mindezek mellett, fontos lépés lenne, hogy a bicikliutak zöldítették legyenek. Zöldsávok kialakítása és utcafásítás biztosításával az útvonalak nem csak a klíma szempontjából, hanem esztétikailag is növelnék a város értékét. (36. ábra)



36. ábra Közlekedés javaslat (Saját ábra)

9.2 Rekreáció

Ebben a témakörben elsősorban a zöldfelületek megújítására helyeztem a fókuszot. Megvizsgáltam a meglévő területeket és igyekeztem olyan funkciókat tervezni ezekre, amelyekkel a rekreációs paletta a városban színesebbé válna. Ezeket igyekeztem olyan helyszínekre tenni, amelyek már most is a zöldfelületi kategóriába tartoznak, azonban nem rendelkeznek valós funkciókkal.

Volán-Dózsa Sporttelep

Az első mintaterületem a Volán-Dózsa Sporttelep. Egykor futballpálya volt, a terület egy kis részén ma teniszpályák találhatóak, azonban a nagy része üres füves terület.(11-12. kép) Az elképzelésemben visszahoznám a sportolási funkciót a telepre. Egy olyan multifunkcionális, közösségi sportközpontot javasolnék, ahol több korosztály is megtalálja a számára kedvező mozgásformát. Ezt azért tartanám fontosnak, mivel a városban nincsenek több funkcióval is ellátott közcélú terek, ahol sportolni lehetne. A környéken jelen van a lakófunkció így az itt élők számára, de a város többi lakójának is használható tér jönne létre. Többféle labdajátékra alkalmas pályákat, kültéri konditermi eszközöket, játszóteret, futókört, pihenőzónát és köztéri mosdót helyeznék el erre a területre. Előképként a Dunaharasztiiban 2023-ban átadott Bezerédi Sportparkot említeném. A park itt elkerített, felújított zöldfelülettel és számos sport funkcióval rendelkezik. (INT-16)



11-12. Kép Volán-Dózsa Sporttelep jelenlegi állapota (Saját kép)

Székelykert

A következő mintaterületem Nagykanizsa keleti városrészébe esik. A településnek ez a legnépesebb része, köszönhető ez a magas szintszámmal rendelkező lakóépületeknek. A lakótelep településképet befolyásoló sűrű beépítése, és a lakónépség miatt esett a választásom erre a területre. A Székelykert egy nagy kiterjedésű zöldterület melyet panelházak vesznek körül. Az államalapítás 1000. évfordulója alkalmából alakították ki, melyre egy székelykapu, illetve két szobor és egy kopjafa emlékeztet. (INT-17) Ezekon az alkotásokon kívül nem található más egyéb funkció a területen. (13-14. kép)

A javaslatom a Székelykertre egy szabadidőközpont lenne. Főleg a vendéglátás kerülne előtérbe, és egyfajta romkocsmahangulat elérése lenne a cél. Könnyűszerkezetes kioszkokkal, szabadtéri színpaddal, kertmozival és kültéri bútorokkal látnám el. Előképem erre a területre a Kertem nevű vendéglátóhely lenne, amely jelenleg Budapesten a Könyves Kálmán körúton található. A kültéri kerthelységben számos szórakoztatásra szolgáló esemény, kerül megrendezésre, az étel és ital kínálat mellett.

Habár a Kertem egy nyári időszakban üzemelő hely, fontos lenne, hogy a Székelykert a hideg időszakban is kihasználható legyen, melyre a megoldást én a vendéglátóegységek ideiglenes sátras lefedésében látom. A lakótelep közelsége miatt az üzemelését a hétvégi időszakra tenném. A cél elsősorban ezzel a területtel a közösség összehozása lenne.

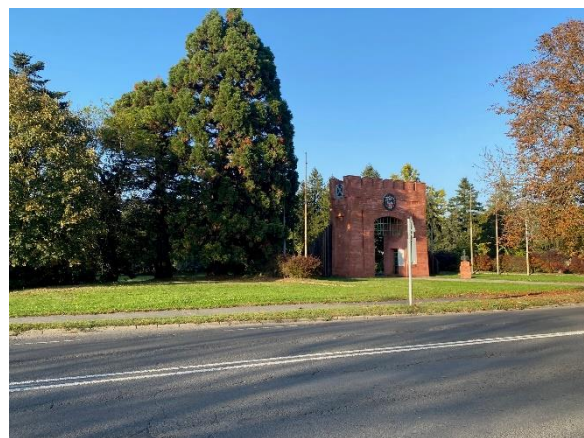


13-14. Kép Székelykert jelenlegi állapota (Saját kép)

Az egykori Kanizsa vár területe

Nagykanizsa egykori végvárának területén ma csupán egy kőkapu emlékeztet a történelmi múltra. A város Integrált Vagyonkataszterének térinformatikai adatbázisa szerint, a kijelölt terület egy része közpark, a másik része pedig a Dynamic Technologies Hungary Kft. tulajdonában van. Azonban a teljes egésze művelés alól kivett terület. (INT-18) (15-16. kép)

A történelmi múltat felhasználva a javaslat a családokat és a gyerekeket célozná meg. Egy olyan játszóparkot létesítenék ide, amely tematikusan a Nagykanizsai végvár tematikájára épülne. A játszótéri elemek ebben a szellemben készülhetnének, és felállítanék egy játékra használható várat is a gyerekek számára. Ezek mellett sportpályát és pihenő részeket helyeznék el. A terület jelenleg is rendelkezik fákkal azonban tovább fásítanám a kellemes környezet kialakítása érdekében. Erre jó példa a csepeli Rákóczi kert, ahol játszótér, kondi park, futókör és számos rendezvény várja a látogatókat. (INT-19) A vár-tematikát azért tartanám fontosnak, mivel nincs a városban olyan emlék, amivel végvári múltat őrizni lehetne, és ha ezt játszótér formában vissza lehetne adni, akkor már a legfiatalabb korosztály számára is átörökíthető lenne ez a fontos emlék.



15-16. Kép Egykori vár területe jelenlegi állapota (Saját kép)

Sétakert

Az utolsó rekreációs mintaterületemként a Sétakertet választottam. Jelenleg ez a város legnagyobb parkja. Egykor a közösségi élet virágzó színtere volt, ma viszont nem népszerű a lakosság körében. A területre ezt a közösségi-tér szerepet szeretném visszahozni. Fontos lenne, hogy ez a park rehabilitáláson essen át, mivel ma a terület leromlott állapotban van. A zenepavilont elbontották, a szökőkút és a díszmedence felújításra került, azonban nincsenek utcabútorok és a közvilágítás sem megfelelő (17-18. kép). Karbantartást, új bútorokat és a növényállomány frissítését javasolnám elsődlegesen a területre. A funkciók tekintetében az

egykor itt működő cukrászda miatt vendéglátó egységet is telepítenék, illetve hétvégi termelői piacot is terveznék ide. Kiemelendő itt, hogy a Sétakert mellett található uszodára már tervben volt egy fejlesztés, ami a zöldfelület felújításával is járna, ehhez kapcsolódóan szorgalmaznám ennek a beruházásnak a megvalósítását.

Zöld Város



17-18. Kép Sétakert jelenlegi állapota (Saját kép)

A rekreáció témakör utolsó és egyben átfogó célja egy zöldinfrastruktúra hálózat kialakítása lenne. A fent említett mintaterületeket és a már meglévő zöldet bővíteném. Ehhez a közlekedési koncepcióban megfogalmazott kerékpárút hálózat bővítést is figyelembe venném, oly módon, hogy az egyes mintaterületek közt mikromobilitási kapcsolat lenne. Ezeket az útvonalakat zöldíteném elsősorban utcafásítással és út menti zöldfelület bővítéssel. Másodsorban, figyelembe véve a parkolók miatti magas burkolati arányt, javasolnám, hogy ezeket a területeket fákkal, cserjékkel és zöldsávokkal lássák el. (37. ábra)



37. ábra Rekreáció javaslat (Saját ábra)

9.3 Funkciók

A harmadik javaslati kategória a funkciók köré épül. A városban kritikus pont a fontos szolgáltatások egy helyre való koncentrálódása és egyhangúsága. Ezeknek a feloldására tennék javaslatot a fejezet zárásaként.

Alközpont létrehozása

Ahogy azt a feltáró részben megvizsgáltam, a város összes fontos funkciója a belvárosra és közvetlen közelére korlátozódik. Ez kedvezőtlen a távolabb élő lakosság számára, mivel megközelítéshez az elkerülő út hiánya miatt rendszerint át kell utazniuk a városon. Ennek megoldására a Kiskanizsát és Nagykanizsát összekötő Vár úton található, ipari területek közé ékelődő területre egy kereskedelmi alközpontot javasolnék. (19-20. kép) A létesítmény kizárólag földszint vagy földszint plusz egyemeletes épületekből állna, melyeket extenzív zöldtetővel, agorával és vízáteresztő burkolattal látnék el. Az épületkomplexumban főként üzletek és vendéglátó egység helyezkedne el, amely kiszolgálná az ipari parkban működő cégek dolgozóit is.

Mivel a terület egy erősen ipari jellegű környezetben fekszik, így a jövőre nézve számításba kell venni, hogy esetlegesen ez a jelleg megszűnik vagy átalakul és egy modernebb irányt vesz. A jövőben ezt egy olyan központként képelném el, ahol zöld és innovatív környezetben dolgozhatnak a munkavállalók és mindemellett vonzó beruházási terület lesz fejlesztéssel is foglalkozó cégek részére. Erre a hatásra példaként Párizst említeném, ahol a Szajna parti ipari környezet folyamatos átalakuláson megy keresztül. (INT-20)



19-20. Kép Alközpont mintaterület jelenlegi állapota (Saját kép)

Autómentes utca

Ezt az elképzelést a belvárosi részen valósítanám meg. Ennek oka, hogy ez az a része a városnak, ami kiemelkedő mennyiségben rendelkezik értékes épületekkel és a legjobban őrzi a város történelmét. A javaslat irányt adó elve, hogy ezen a központi részen csökkenjen az autós forgalom és teret kapjon a mikromobilitás. Ennek megteremtésére részlegesen zárnám le a Fő út egy jelentősebb szakaszát. Ennek lépésnek nem csak rövidtávú és ideiglenes eredményt, hanem hosszútávú célt is szolgálnia kell. A jövőben számolni kell azzal a lehetőséggel, hogy a város történelmileg és esztétikailag is kiemelkedő része teljes mértékben gyalogossá válhat ezáltal növelve a város élhetőségét és turisztikai potenciálját. Erre véleményem szerint apró lépésekben, de törekedni kell a hosszútávú városfejlesztésben.

Első lépésként ehhez a Zárda utca és Hunyadi János utca közötti főút szakaszt időszakosan - kezdetben havonta később, ha népszerű az ötlet akkor hetente- autómentes zónává változtatnám. A választásomat több tényező is indokolja. Ahogy korábban említettem ez az egyik legmeghatározóbb része történelmi szempontból a városnak. Az elmúlt években számos épületet újítottak fel ezen a szakaszon, illetve a Zöld Város Zöld Nagykanizsa projekt is jelentősen érintette a területet. A másik tényező a szokásokon alapul. A lehatárolt területbe csatlakozik be az Erzsébet tér, amely nemcsak a hétköznapi fontos találkozási pont, de a város legtöbb közösségi eseménye is itt zajlik. Ebből adódóan gyakorta zárják le az útszakaszt és terelik a forgalmat, tehát a korlátozás nem lenne teljesen új a város életében. Fontos kiemelni, hogy ebben a kezdeti próbaidőszakban, a forgalmi rend csak akkor változna, ha a lezárás fennáll. A terelés ekkor a Zrínyi Miklós utca, Rozgonyi utca és Vásár utca szakaszra tevődne és leginkább a helyi buszjáratokat érintené.

Amint említettem a Fő út ezen részén gyakran rendeznek közösségi eseményeket, amely útlezárással is jár. Ezekben a rendezvényeken az úttesten kirakodóvásár, vendéglátó sátrak kapnak helyet. Javaslatomban ezekhez hasonló, közösséget formáló, taktikai urbanizmus adta eszközöket alkalmaznák a tér kihasználására.

Az új ideiglenes gyalogos és kerékpáros zóna lehetőséget adna termelői piac létesítésére, amely így a gépjármű forgalom zajától mentes környezetben kerülhetne megrendezésre. A piacot kiegészíteném még pop-up kávézókkal vagy éttermekkel. A vendéglátás mellett, ez a kezdeményezés alkalmas lehet arra, hogy kerékpáros napokat, sportolást népszerűsítő rendezvényt vagy egyéb edukációs eseményeket rendezzenek. Mindezek mellett azonban,

fontosnak tartom, hogy az autómentes zóna programjait és jövőjét a városlakók igényei alakítsák, mindezt közösségi szervezéssel.



21.Kép Előkép az autómentes utcára (New York <https://secretnyc.co/car-free-earth-day-nyc/>)

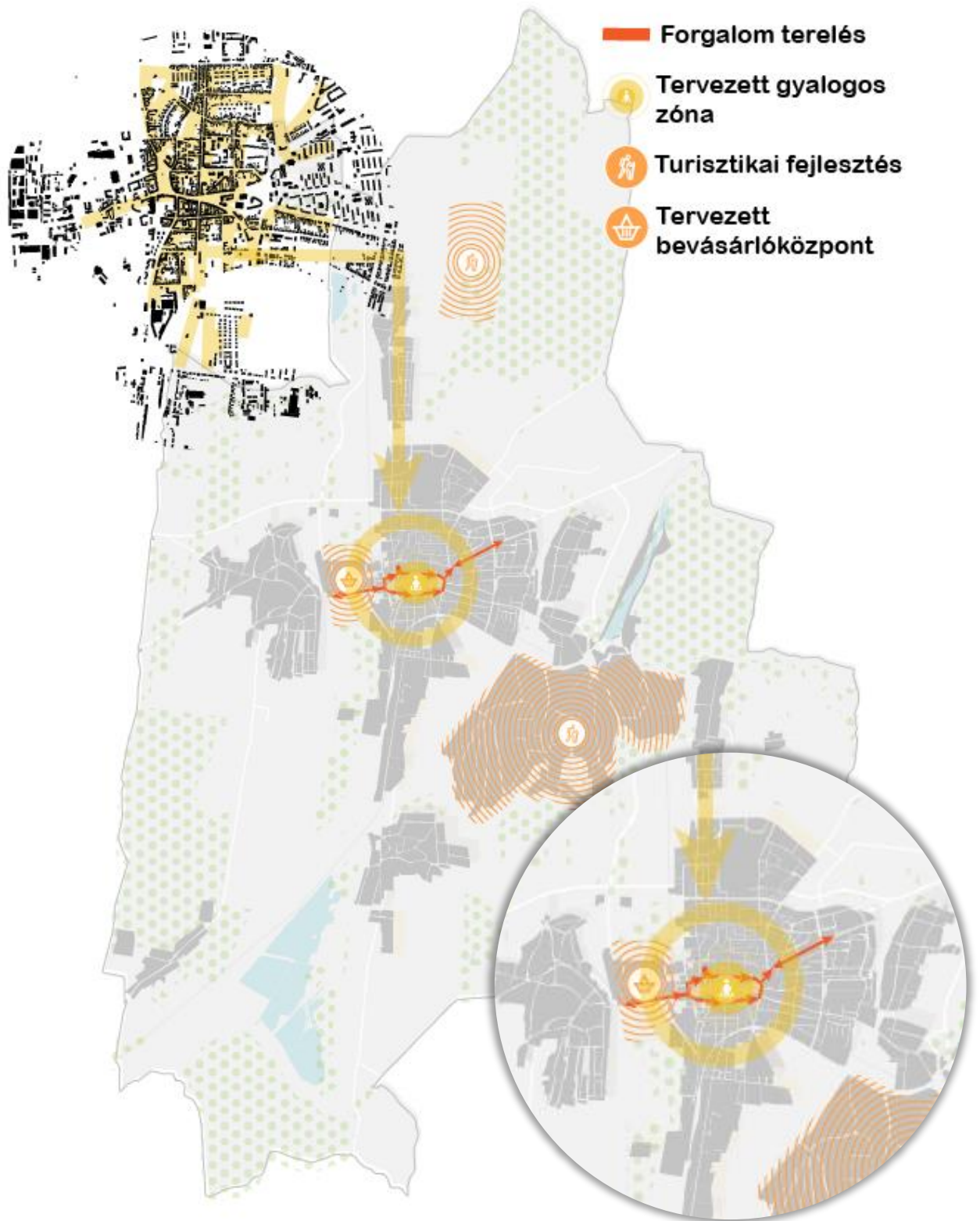
Természeti értékek népszerűsítése

Nagykanizsa környékére jellemző, hogy a gazdag erdőszűrés mellett a zártkertes hétfélig házas területen, a saját felhasználásra mezőgazdasággal is foglalkoznak az emberek. Több szőlővel beültetett rész és préház is található a Főrhénc hegy és a Csónakázó-tó környékén. Habár a város környékén festői látképpel és számos természeti kincsel találkozhatunk, a terület mégse kap kellő hangsúlyt. Annak érdekében, hogy Nagykanizsa is felkerüljön azon települések közé, amelyek turisztikai potenciállal rendelkeznek, szükség lenne ezeknek a területeknek kiemelésére a túraútvonalak bővítésével és tematizálásával. Hangsúlyt fektetnék a préházak és a helyi táj jellegzetességeire ezeken információs táblák és tanösvények elhelyezésével. Mindezt pedig összekapcsolnám a Csónakázó-tóval, ami jelenleg is rekreációs központ ezáltal pedig további fejlődés mehetne végbe területén. Továbbá a Csónakázó-tó alkalmas lehet arra, hogy Nagykanizsa is becsatlakozzon a fesztivál turizmusba. A terület több olyan jelenleg funkció nélküli füves területtel is rendelkezik, amely alkalmas lehet egy nagyobb volumenű zenei rendezvény megszervezésére, amely tovább növelhetné a város népszerűségét.

Értékvédelem

A város jelenlegi fejlesztési tervei közé tartozik egy konkrét értékvédelmet és funkciót is befolyásoló intézkedés; a Ferences Rendház rehabilitálása. A program keretein belül új vendéglátó és szabadidőhöz köthető funkciók és zöldfelület újítás is megvalósulna. Ezt a fejlesztési irányt megőrzendőnek tartom és iránymutató intézkedésnek is tekintem. A javaslatomban Nagykanizsa értékes épületei és területei nagyobb figyelmet kapnának. Ezt a célt a funkciók bővítésében látom, ami a Ferences rendház esetében is megvalósulna. Az értékes

területekhez igazodna a korábbi javaslatokban említett összes útvonal és intézkedés is. Mindezek mellett pedig a közösség számára is elérhetővé kell tenni az épületeket új, hiányzó funkciók telepítésével. A rendház projekt kivitelezését azért is tartom különösen fontosnak, mert megvalósulásával egy új turisztikai központ alakulna ki a városon belül, ami tovább erősítené a város élhetőségét. (38. ábra)



38. ábra Funkció javaslat (Saját ábra)

10.Összegzés

A dolgozatomban Nagykanizsa városát számos szempontból tekintetem át és ismertem meg részletesebben. Igyekeztem a vizsgálataimmal a várost nem csak szerkezeti elemenként hanem összességében is megvizsgálni és megismerni azokat a folyamatokat, amelyek a múltban és ma is befolyásolják, alakítják a város életét. Habár a személyes tapasztalat volt elsősorban a témaválasztásom oka, mégis sok olyan témakört érintett a dolgozatom, amely addig számomra ismeretlen volt. Az első ilyen a Zalaegerszeg és Nagykanizsa összehasonlító vizsgálata során vált világossá számomra, melynél az eredmény arra mutatott rá, hogy az említett városok különbségei több évszázados múltra tekintenek vissza. Mindemellett az agglomeráció kialakulása Zalaegerszegen egy olyan tényező, amely Nagykanizsa esetében még távoli jövő így a fejlődésnek ez az iránya sem tud még végbemenni a városban.

A vizsgálatok nagy részét Nagykanizsán folytattam. A szerkezetet különböző kategóriákra bontva ismertetem és értékeltem, amely során világossá vált számomra, hogy a városi problémák összefüggenek egymással. Mindezeket összevetve a város problémái legfeltűnőbbben a forgalom intenzitásában, a funkciók központosulásában, illetve a rekreációs helyszínek hiányában nyilvánulnak meg. Ugyanakkor Nagykanizsa egy olyan település, amelyben kihasználatlan potenciál rejlik. A természetközelsége és történelmi múltja révén turisztikailag és élhetőségben is fejleszthető lenne. Közigazgatási szempontból jelentős, mivel járásközpontként is szolgál a környező településeknek így gazdasági szerepe növelhető a jövőben.

A feltárt problémák feloldására és enyhítésére három javaslati koncepciót készítettem közlekedés, rekreáció és funkciók témakörben. A közlekedési javaslat a forgalom csökkentésére irányult. A cél itt a belváros tehermentesítése, a jobb közlekedési kapcsolatok biztosítása és a mikromobilitás népszerűsítése volt. A rekreációt érintő kezdeményezésben a jelenleg alacsony kihasználtságú zöldfelületekre javasoltam új funkciókat, illetve a városi zöldinfrastruktúra bővítésére tettem ajánlást. Funkciók tekintetében egy új alközpontot és lehetséges autómentes zónát jelöltem ki, továbbá kiemeltem Nagykanizsa azon részeit melyek turisztikailag fejleszthetőek lennének.

Összegzésképp elmondható, hogy a város rendelkezik olyan adottságokkal, melyekkel a kompaktabb szerkezet a jövőben megvalósítható lenne. A legfontosabb irány a közlekedési infrastruktúra fejlesztése kell, hogy legyen, mivel jelenleg ez az a tényező a városban, ami a legtöbb problémát generálja.

Irodalomjegyzék

A Zalaegerszegi Járás Esélyteremtő Programterve, 2015. Zalaegerszeg

Bakonyi Erzsébet, 2020. Mérlegen a Kanizsa Bike. Kanizsa Újság, 2020. január 25.

Burgess, R. (2000) The Compact City Debate. In: M. Jenks & R. Burgess, szerk. Compact Cities: sustainable Urban Forms for Developing Countries. London and New York: Spon Press, p. 13.

Burton, E., Jenks, M. & Williams, K., (1996): The Compact City-A Sustainable Urban Form?. első szerk. Routhledge, London.

Csapó Tamás (1990): Nagykanizsa funkcionális morfológiája. Földrajzi Értesítő, XXXIX. évf.(1-4.), pp. 164-168.

dr. Cseke Ferenc, Tóth Kálmánné, dr. Horváth László, dr. Kercsényi Edit (1984): Nagykanizsa, Panoráma kiadó, Budapest.

Horváth Ferenc (2001): A nagykanizsai vasút pályagazdálkodási szolgálata (1860-2000), MÁV Nagykanizsai Pályagazdálkodási Főnökség, Nagykanizsa.

Kapitány Balázs (szerk.) (2015): Demográfiai Fogalomtár, KSH Népeségtudományi Kutatóintézet, Budapest.

Karmazin József (1999): A helyi védelem tapasztalatai Nagykanizsán. In: E. Kovács & J. Karmazin, szerk. Nagykanizsa honismereti füzetek: Az építészeti értékek helyi védelme-Országos konferencia. Nagykanizsa: Nagykanizsa Városvédő Egyesület, Nagykanizsa MJV Önkormányzata, pp. 19-25.

Kovács László, Keller Krisztina, Tóth-Kaszás Nikoletta, Knausz Livia (2020): Nagykanizsa mint márka: Középközelgések körében végzett városmárka-asszociációs vizsgálatok eredményei. Vezetéstudomány Budapest Management Review, 2. március, 51(3). kötet, pp. 17-29.

Kovács Margit, (1985): A nagyvárosok környezete, Gondolat Kiadó, Budapest

Központi Statisztikai Hivatal, (2011): Évi népszámlálás Területi adatok Zala megye

Nagykanizsa MJV Településképi Arculati Kézikönyv, 2017.

Nagykanizsa MJV Önkormányzata, (2022): Nagykanizsa Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének 10/2019. (V. 31.) önkormányzati rendelete Nagykanizsa Megyei Jogú Város helyi építési szabályzatról és szabályozási tervéről, 2.függelék, Nagykanizsa

Nagykanizsa MJV Önkormányzata, (2017): Nagykanizsa Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének 28/2017. (IX. 05.) önkormányzati rendelete a településképi védelméről, Nagykanizsa

Nagykanizsa MJV Önkormányzata, (2017): Nagykanizsa Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének 91/2011. (XI.04.) Önkormányzati Rendelete Az épített környezet értékeinek helyi védelméről, Nagykanizsa

Nagykanizsa MJV Önkormányzata, (2022): Előterjesztési Javaslat a nagykanizsai 6047 hrsz-ú 8Szent Flórián tér 17. szám alatti) egykori Nagykokcsma ingatlan értékesítésére, Nagykanizsa

Nagykanizsa MJV Önkormányzata, (2022): Előterjesztési Javaslat a településrendezési terv tárgyalásos eljárásban történő módosításnak megindítására, Nagykanizsa

Nagykanizsa MJV Polgármesteri Hivatala, (2020): Javaslat a Generali a Biztonságért Alapítvány által kiírt, Okos zebra-gyalogosvédelmi rendszer kiépítésre vonatkozó pályázat benyújtásával kapcsolatos döntések meghozatalára, Nagykanizsa

Nagykanizsa Fenntartható Városfejlesztési Stratégia, 2021-2027

Nagykanizsai Járás Esélyteremtő Programterve, (2014): Területi együttműködést segítő programok a nagykanizsai járásban.

Városfejlesztés Zrt., (2014): Nagykanizsa MJV Településfejlesztési Konceptiója, Integrált Településfejlesztési Stratégiája. Budapest

Vida Judit, Cserta Orsolya, Gerse József, Kovács Andrea, Kólyáné Sziráki Ágnes, Németh Tibor, Hidas Zsuzsanna, Novák Zoltán, Restyánszky Valéria, Szilágyi Dániel (2014): Magyarország településhálózata 1. Agglomerációk, településegységek, Központi Statisztikai Hivatal, Budapest

Zalaegerszeg MJV Településképi Arculati Kézikönyve, (2016)

Internetes források

INT-01 Központi Statisztikai Hivatal, 2022.01.01. Helységnévtár. [Online]
Elérhető: https://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=30933
[Letöltés dátuma: 2023 január 6.]

INT-02 Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer, Helyzet Tér-Kép. [Online]
Elérhető: <https://www.oeny.hu/oeny/teir/#/>
[Letöltés dátuma: 2023. május 21.]

INT-03 Volánbusz.hu. [Online]
Elérhető: <https://www.volanbusz.hu/hu/menetrendek/helyi-jaratok/nagykanizsa>
[Letöltés dátuma: 2023. március 14.]

INT-04 Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., (2022): 74. számú főút, Zalaegerszeg és Nagykanizsa közötti Szakaszcso Négynyomúsítása. [Online]
Elérhető: <https://archivum.nif.hu/projektek/2022/01/74-szamu-fout-zalaegerszeg-es-nagykanizsa-kozotti-szakasz-negynyomusitasi-2/>
[Letöltés dátuma: 2023 március 16.]

INT-05 Országos Rendőr-főkapitányság, Rendőrségi térképtár. [Online]
Elérhető: <https://terkep.police.hu/portal/baleseti>
[Letöltés dátuma: 2022. december 18]

INT-06 Tarnóczy, A., (2020): Hol, mi? Kanizsai házak és lakói. [Online]
Elérhető: <https://holmi.nagykar.hu/irasok/4611/1.html>
[Letöltés dátuma: 2023. október 21.]

- INT-07** Nemzeti Földügyi Központ, dátum nélk. NÉBIH Erdőtérkép. [Online]
Elérhető: <https://erdoterkep.nebih.gov.hu/>
[Letöltés dátuma: 2023. október 09.]
- INT-08** Zöldkalauz, 2001. Zöldkalauz.hu. [Online]
Elérhető: <https://zoldkalauz.hu/nagykanizsa-setakert>
[Letöltés dátuma:2023].
- INT-09** Zöldkalauz, dátum nélk. Zöldkalauz.hu. [Online]
Elérhető: <https://zoldkalauz.hu/>
- INT-10** VIA Kanizsa Nonprofit Zrt., 2023. viakanizsa.hu. [Online]
Elérhető: <https://viakanizsa.hu/tevekenysegi-korok>
[Letöltés dátuma:2023. október 21.]
- INT-11** Nagykanizsa.hu, A Város élete/ Oktatás. [Online]
Elérhető: <https://nagykanizsa.hu/oktatas/intezmenyek>
- INT-12** Központi Statisztikai Hivatal, dátum nélk. Óvoda, a köznevelés első színtere.
[Online]
Elérhető: <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/ovoda/1920/index.html>
- INT-13** Nagykanizsai Városfejlesztő Kft., 2018. kanizsaifejlesztések.hu
Elérhető: <https://kanizsaifejlesztések.hu/projekt/varosi/kerekparos-fejlesztések?page=1>
[Letöltés dátuma: 2023. december 18.]
- INT-14** Nagykanizsa.hu, A Város/ Településfejlesztés
Elérhető: <https://nagykanizsa.hu/varos/telepulesfejlesztes>
[Letöltés dátuma: 2023. augusztus 10.]
- INT-15** Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., (2016): Nagykanizsa délkeleti elkerülő-
Tanulmányterv, EVD, Engedélyezési terv
Elérhető: <https://archivum.nif.hu/projektek/2016/07/nagykanizsa-delkeleti-elkerulo/>
[Letöltés dátuma: 2023. szeptember 27.]
- INT-16** Dunaharaszti.hu, 2023. Bezerédi Sportpark – Dunaharaszti legnagyobb épített
szabadtéri közösségi terét február 11-én adjuk át a városnak!
Elérhető: <https://dunaharaszti.hu/cikk/bezeredi-sportpark-dunaharaszti-legnagyobb-epített-szabadterti-kozossegi-teret-februar-11-en-adjuk-at-a-varosnak>
[Letöltés dátuma: 2023. október 10.]
- INT-17** Köztérkép.hu, 2015. Székelykert
Elérhető: <https://www.kozterkep.hu/25865/szekelykert-szekelykapuja>
[Letöltés dátuma: 2023. október 10.]
- INT-18** info.földhivatal.hu, E-hiteles teljes tulajdoni lap (4918/6-4918/8 hrsz.)
[Letöltés dátuma: 2023 szeptember 24.]
- INT-19** csepelivaroskep.hu, Rákóczi kert-Családok Parkja
Elérhető: <https://www.csepelivaroskep.hu/csaladokparkja/kapcsolat/>
[Letöltés dátuma:2023. szeptember 24.]

INT-20 epiteszforum.hu, 2015. Bor, kenyér, kultúra: ipari rehabilitáció a párizsi Szajna parton. [Online]

Elérhető: <https://epiteszforum.hu/bor-kenyer-kultura-ipari-rehabilitacio-a-parizsi-szajna-parton>

[Letöltés dátuma: 2023. szeptember 25.]

Ábrajegyzék

Ábrák

1. ábra Nagykanizsa domborzata (Saját ábra)	11
2. ábra Nagykanizsa városrészeinek lakosság száma (Saját ábra)	11
3. ábra: Zalaegerszeg domborzata (Saját ábra)	12
4. ábra: Zalaegerszeg városrészeinek lakosság száma (Saját ábra).....	13
5. ábra Nagykanizsa katonai térképei (Mapire.hu)	15
6. ábra Zalaegerszeg katonai térképei (Mapire.hu)	16
7. ábra Nagykanizsa és Zalaegerszeg népességváltozása (Saját ábra KSH adatai alapján)	18
8. ábra Nagykanizsai járás települései és úthálózata (Saját ábra)	19
9. ábra Foglalkoztatottak közlekedése nagykanizsai és zalaegerszegi járásban (Saját ábra KSH adatai alapján).....	20
10. ábra Települések száma a nagykanizsai és zalaegerszegi járásban (Saját ábra KSH adatai alapján).....	20
11. ábra Népesség gazdasági aktivitása a nagykanizsai és zalaegerszegi járásban (Saját ábra KSH adatai alapján)	21
12. ábra Foglalkoztatottak és ingázók aránya (Saját ábra KSH adatai alapján).....	21
13. ábra Nagykanizsa és Zalaegerszeg elhelyezkedése és közúthálózata	23
14. ábra Dél-Dunántúl Postaútjai (Fonyódi Valéria: Magyar Atlas)	25
15. ábra Nagykanizsa úthálózata (Saját ábra OSM alapján)	26
16. ábra Nagykanizsa buszközlekedése (Saját ábra).....	27
17. ábra Nagykanizsa délkeleti elkerülő (Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.).....	28
18. ábra: Nagykanizsa forgalma (Saját ábra Magyar Rendőrség és Google adatai alapján) ...	29
19. ábra Nagykanizsa mikromobilitási lehetőségei (Saját ábra)	30
20. ábra Városrészek közlekedési kapcsolatai (Saját ábra Google utazástervező alapján).....	31
21. ábra Helyi buszmegállók és menetidők (Saját ábra)	32
22. ábra Nagykanizsa városrészeinek tömbstruktúrája és funkcionális zónái	36
23. ábra Nagykanizsai erdők (Saját ábra a NÉBIH erdőtérkép adatai alapján)	37
24. ábra Nagykanizsa zöldfelületi zónái (Saját ábra).....	38
25. ábra Nagykanizsa játszótereinek elhelyezkedése (ViaKanizsa.hu).....	39
26. ábra Nagykanizsa terei (Település Arculati Kézikönyv)	40
27. ábra Parkoló zónák (VIA Kanizsa.hu)	42
28. ábra Nagykanizsai iskolás korosztály (Saját ábra KSH 2011-es adatai alapján)	44
29. ábra Nagykanizsa oktatási intézmények térbeli elhelyezkedése (Saját ábra)	45
30. ábra Nagykanizsa kereskedelmi és vendéglátó egységei (Saját ábra).....	46
31. ábra Nagykanizsa értékes területei (Saját ábra)	46
32. ábra Gépjárművek száma háztartásonként (Saját ábra).....	49

33. ábra Leggyakrabban igénybevett közlekedési módok (Saját ábra)	50
34. ábra Problématérkép (Saját ábra)	52
35. ábra Értéktérkép (Saját ábra).....	53
36. ábra Közlekedés javaslat (Saját ábra).....	56
37. ábra Rekreáció javaslat (Saját ábra)	61
38. ábra Funkció javaslat (Saját ábra, Képek forrása: Google Earth, INT-06, INT-16, INT-19,offbeatbudapest.com)	66

A térképi ábrák elkészítésére a MapTiler és a OSM adatbázisát használtam.

Képek

- 1-2. Kép Csónakázó tó és Sétakert (Saját kép)
- 3-4. Kép: Csónakázó-tó (Saját kép)
5. Kép MAORT telep (Saját kép)
- 6-7. Kép Zsinagóga (1960) Uradalmi épület (1890) holmi.nagykanr.hu
8. Kép Nagykanizsa belvárosi látkép ma (Dél-Zala Press)
- 9-10. Kép Nagykanizsa a 20. század elején (nagykar.holmi.hu)
- 11-12. Kép Volán-Dózsa Sporttelep jelenlegi állapota (Saját kép)
- 13-14. Kép Székelykert jelenlegi állapota (Saját kép)
- 15-16. Kép Egykori vár területe jelenlegi állapota (Saját kép)
- 17-18. Kép Sétakert jelenlegi állapota (Saját kép)
- 19-20. Kép Alközpont mintaterület jelenlegi állapota (Saját kép)
21. Kép Előkép az autómentes utcára (New York, <https://secretnyc.co/car-free-earth-day-nyc/>)