



NAGYKANIZSA

MEGYEI JOGÚ VÁROS

POLGÁRMESTERE

ELŐTERJESZTÉS

NAGYKANIZSA MEGYEI JOGÚ VÁROS KÖZGYŰLÉSÉNEK

2025. októberi soros ülésére

Napirend címe: **Javaslat Nagykánizsa Megyei Jogú Város Fenntartható Mobilitási tervének (SUMP) elfogadásra**

Készítette: Nagykanizsai Városfejlesztő Kft.

Ellenőrizte: Nyeste Péter – Nagykánizsai Városfejlesztő Kft. – ügyvezető

Egyeztetve: Dr. Fodor Csaba alpolgármesterrel
Kunics György osztályvezetővel
Tárnok Ferenc osztályvezetővel

Tárgyalta: Város- és Gazdaságfejlesztési Bizottság

Meghívott: Nyeste Péter ügyvezető
Dr. Mérei András - Exante Kft.

Melléklet: Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) végleges verzió

Törvényességi szempontból ellenőrizte:

Dr. Gyergyák Krisztina
jegyző

Tisztelt Közgyűlés!

Nagykanizsa MJV Város Önkormányzata és a Nagykanizsai Városfejlesztő Kft. konzorciuma a „**Fenntartható városfejlesztés Nagykanizsán**” című, **TOP_PLUSZ-1.3.1-21-ZA1-2022-00004** azonosító számú pályázatával 79.999.999 Ft vissza nem térítendő támogatást nyert el a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program keretében. A projekt célja olyan stratégiai dokumentumok elkészítése, amelyek kijelölik a város fejlesztési irányait a 2021–2027 közötti időszakra. A támogatásnak köszönhetően elkészült Nagykanizsa Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP), amelynek kidolgozása elengedhetetlen, mivel a város útfelújítási projekteket is tervez, melyek megvalósításához a SUMP megléte kötelező előírás. A lefolytatott beszerzési eljárás eredményeképpen szerződés jött létre a Nagykanizsai Városfejlesztő Kft. és a "EX ANTE" Tanácsadó Iroda Kft. között.

Fenntartható Mobilitási Terv (SUMP)

A projekt célja egy olyan komplex, hosszú távra szóló stratégiai dokumentum kidolgozása volt, amely hozzájárul a város közlekedési rendszerének környezetbarát, biztonságos, hatékony és fenntartható módon történő fejlesztéséhez. A Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan) elkészítése során kiemelt figyelmet kapott az érintett szervezetek bevonása, véleményének megismerése, valamint a közösségi közlekedés, a kerékpáros és gyalogos közlekedés fejlesztésének lehetőségei. A tervezés során a tanácsadó cég széleskörű adatgyűjtést, helyzetértékelést és közlekedési igényfelmérést végzett. A dokumentum alapját a város jelenlegi közlekedési helyzetének elemzése, a közlekedési szokások feltérképezése, valamint a környezeti és társadalmi hatások értékelése képezte. A terv célkitűzései között szerepel a közösségi közlekedés vonzóbbá tétele, az egyéni gépjárműhasználat csökkentése, valamint az alacsony kibocsátású és alternatív közlekedési módok arányának növelése. A SUMP figyelembe veszi az európai uniós és hazai szakpolitikai célkitűzéseket is, különös tekintettel a klímavédelmi szempontokra, az energiahatékonyságra és a fenntartható városi fejlődésre. A dokumentum konkrét intézkedési javaslatokat és ütemezett fejlesztési terveket is tartalmaz, amelyek megvalósítása hozzájárulhat Nagykanizsa élhetőségének, gazdasági versenyképességének és környezeti fenntarthatóságának javításához.

Nagykanizsa Megyei Jogú Város Közgyűlésének Város- és Gazdaságfejlesztési Bizottsága a 2025. október 16-i soron kívüli ülésén megismerte és áttanulmányozta Nagykanizsa Megyei Jogú Város Fenntartható Városi Mobilitási Tervét. A Bizottság a tervvel szemben kifogást nem emelt, azt a felmerült észrevételek vállalkozó általi átvezetése után megvalósításra alkalmasnak tartja. (határozatszám: 109/2025.(X.15.). A jelen előterjesztéshez csatolt dokumentum tartalmazza a kért módosításokat.

Fentiek alapján kérem a Tisztelt Közgyűlést, hogy az alábbi határozati javaslatot elfogadni szíveskedjen.

Határozati javaslat:

Nagykanizsa Megyei Jogú Város Közgyűlése elfogadja a jelen előterjesztéshez mellékelt „Nagykanizsa Megyei Jogú Város Fenntartható Városi Mobilitási Terve” című dokumentumot.

(A határozat elfogadása egyszerű szótöbbséget igényel.)

Nagykanizsa, 2025. október 28.



Horváth Jácint
polgármester

Nagykanizsa Megyei Jogú Város

Fenntartható Városi Mobilitási Terve

Készítette:
EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft.

Dr. Mérei András	Projektmenedzser, okl. terület- és településfejlesztő geográfus, térinformatikus
Dávid Gábor	Okl. közlekedésmérnök, KÉ-KK, Tkö, KÉ-VK 13-9485
Felker Domonkos	Környezetmérnök

Megbízó:

**Nagykanizsa Megyei Jogú Város
Önkormányzata**

Cím: 8800 Nagykanizsa, Erzsébet tér 7.

Tel.: 06 20 995 0700

E-mail: pmh@nagykanizsa.hu

Honlap: <http://www.nagykanizsa.hu>



Dátum: 2025. október 27.

KÖZGYŰLÉSI ELFOGADÁSRA ELŐKÉSZÍTETT MUNKAKÖZI VERZIÓ

A tanulmány a TOP_Plusz-1.3.1-21-ZA1-2022-00004 azonosítószerű
projekt keretében valósult meg.

www.exante.hu



1	ÖSSZEFOGLALÁS	6
2	BEVEZETÉS	9
2.1	A mobilitási tervezés céljai.....	9
2.2	A mobilitási tervezés módszere	9
2.2.1	A tervezés folyamata és főbb lépései	10
2.2.2	A tervezés során alkalmazott módszerek ismertetése és adatháttér	12
3	A MOBILITÁSI TERV MEGALAPOZÁSA	15
3.1	Stratégiai, szabályozási háttér	17
3.1.1	Nemzetközi szintű dokumentumok	17
3.1.2	Országos szintű dokumentumok	19
3.1.3	Vármegyei szintű dokumentumok.....	23
3.2	A mobilitást befolyásoló háttér.....	25
3.2.1	Nagykanizsa Megye Jogú Város Településfejlesztési Konceptiója, Integrált Településfejlesztési Stratégiája	25
3.2.2	Településszerkezeti terv, Szabályozási terv, Helyi Építési Szabályzat	26
3.2.3	Nagykanizsa Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia (FVS).....	27
3.2.4	Nagykanizsa Megyei Jogú Város klímastratégiája 2020-2030	28
3.3	Nagykanizsa vonzáskörzetének jelenlegi közlekedési helyzete	30
3.3.1	A gyalogos infrastruktúra jellemzői.....	30
3.3.2	A kerékpáros közlekedés hálózata	31
3.3.3	A közforgalmú közlekedési szolgáltatások jellemzői	34
3.3.4	Közúti közlekedés, parkolás	38
3.3.5	Elektromobilitás.....	45
3.3.6	Utazási szokások, igények felmérése	48
3.3.7	Nagykanizsa vonzáskörzetének forgalmi modellje	59
3.4	A problémák azonosítása	62
3.4.1	Közlekedési módok használata és egyensúlytalanságok.....	62
3.4.2	Térbeli különbségek és hozzáférhetőség.....	62
3.4.3	Társadalmi-demográfiai különbségek.....	63
3.4.4	Közösségi közlekedési rendszer fő problémái	63
3.4.5	Kerékpáros és mikromobilitási problémák.....	64
3.4.6	Környezeti és életminőségi problémák.....	64
3.4.7	Forgalomfelvételi adatokból azonosított problémák.....	64
3.4.8	Utastforgalmi adatokból azonosított problémák	66
3.4.9	Forgalmi modell adataiból azonosított problémák és javaslat három hálózati jelentőségű intézkedésre	66

4	CÉLRENDSZER.....	70
4.1	Jövőkép.....	70
4.2	Átfogó célok.....	70
4.3	Közlekedés-stratégiai célok.....	71
4.4	Rövid távon megvalósítandó célok	73
4.5	Összefüggések	73
5	ESZKÖZRENDSZER.....	76
5.1	Célok és eszközök kapcsolódása.....	76
5.2	Eszközök kifejtése	77
5.3	Projektek.....	78
5.4	A projektek összehasonlító értékelése	81
5.4.1	Projektértékelési módszertan	81
5.4.2	Illeszkedés vizsgálat (ILL)	81
5.4.3	Többszempontú értékelés (MCA)	86
5.4.4	Az értékelés eredményei.....	88
6	MOBILITÁSI TERV MEGVALÓSÍTÁSA.....	96
6.1	Indikátorok megfogalmazása	96
6.2	Cselekvési terv	100
6.3	Költség- és finanszírozási terv	107
6.4	Kockázatkezelési terv.....	114
7	MELLÉKLETEK	122
7.1	A SUMP készítése során végzett kérdőíves felmérés kérdéssora	122
7.1.1	Általános kérdések	122
7.1.2	Helyi autóbusz-közlekedés.....	124
7.1.3	Helyközi autóbusz közlekedés	125
7.1.4	Vasúti közlekedés	126
7.1.5	Kerékpáros/elektromos rolleres közlekedés	127
7.1.6	Gyalogos közlekedés.....	129
7.1.7	Autós közlekedés.....	129
7.2	Forgalomszámlálási módszertan	130
7.2.1	Csomópont forgalmi mátrixok	134
7.2.2	Utasforgalmi adatok	166

7.3	Forgalmi modell.....	171
-----	----------------------	-----

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra	A fenntartható városi mobilitástervezés 12 lépése – áttekintés döntéshozók számára	10
2. ábra	A Fenntartható Városi Mobilitási Terv kidolgozásának folyamata.....	12
1. Táblázat	A Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia főbb mérföldkövei	18
3. ábra	Városhálózat (külső és belső városi gyűrűk)	20
4. ábra	Nagykanizsa térsége az országos szerkezeti tervben.....	22
5. ábra	Zala Vármegye Területrendezési Terve – szerkezeti terv (részlet).....	24
6. ábra	Nagykanizsa Településszerkezeti terve	27
7. ábra	Meglévő közlekedési rendszer SWOT elemzése.....	29
8. ábra	Nagykanizsa jelenlegi kerékpáros hálózata.....	32
2. Táblázat	Önkormányzati kerékpárutak és járdák jellemzői	34
9. ábra	helyközi autóbusz-hálózat Nagykanizsa környezetében.....	35
10. ábra	Nagykanizsa helyi autóbuszvonalai.....	37
11. ábra	Nagykanizsa vonzáskörzetének vasúthálózata	38
12. ábra	Nagykanizsa vonzáskörzetének közúthálózata	39
13. ábra	Nagykanizsa vonzáskörzetének forgalmi adatai	40
3. Táblázat	Önkormányzati utak jellemzői	41
4. táblázat	Állami utak jellemzői	42
14. ábra	ezer főre jutó gépkocsik számának alakulása (2014-2023).....	42
15. ábra	Gépkocsiállomány összetétele	44
16. ábra	Parkolási övezetek Nagykanizsán	44
17. ábra	elektromos töltőhálózat kiépítettsége Nagykanizsán.....	46
18. ábra	egyéb üzemű személygépkocsik számának változása Nagykanizsán (2014-2023)	47
19. ábra	Nagykanizsa vonzáskörzetének forgalmi modellje (részlet).....	60
20. ábra	Nagykanizsa vonzáskörzetének forgalmi modellje	61

1 ÖSSZEFOGLALÁS

A 2021-2027-es Európai Unió programozási időszak két kiemelt fejlesztési területe a klímasemlegességet elősegítő megoldások térnyerése és a digitalizáció a települési stratégiai tervezésben is új eszközöket hozott:

- Nagykanizsa Megyei Jogú Város Zala Vármegye Integrált Területi Program 2021-2027 5.0 (továbbiakban: ITP) értelmében kiemelt város, a vármegye által kijelölt fenntartható városfejlesztés forrásfelhasználásra jogosult település. Ezek a városok az ERFA 11. cikk alapján kerültek kiemelésre, és fenntartható városfejlesztési stratégiát (a továbbiakban FVS) és TOP Plusz városfejlesztési programtervet (a továbbiakban TVP) készítenek a 2021-2027-es programozási időszakban. A SUMP cél- és eszközrendszere az FVS és a TVP dokumentumokkal összhangban készül. Nagykanizsa Megyei Jogú Város Önkormányzata a TOP_Plusz-1.3.1-21-ZA1-2022-00004 azonosítószámú projekt keretében készíti el a SUMP-ot.
- A SUMP módszertanát két dokumentum tartalmazza. A 2014-2020-as ciklusra a TRENECON Kft. elkészítette a „Módszertani útmutató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) készítéséhez” tervezési útmutatót. Ezt követően, 2020-ban megjelent a European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans gondozásában, a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. és a Mobilissimus Kft. által magyar kiadásban az „Útmutató a fenntartható városi mobilitási terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához” második kiadás c. útmutató.

A hagyományos tervezési modellektől eltérően a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) kiemelt figyelmet szentel a lakosság és a különböző érintettek aktív bevonásának. Emellett hangsúlyozza a szoros együttműködés és koordináció fontosságát az egyes szakpolitikák között – különösen a közlekedés, területhasználat, környezetvédelem, gazdaságfejlesztés, szociálpolitika, egészségügy, közlekedésbiztonság és energiagazdálkodás területén. A SUMP alapelvei szerint a különböző kormányzati szintek, valamint az állami és magánszféra szereplőinek széles körű partnersége nélkülözhetetlen a hosszú távon működőképes és fenntartható mobilitási rendszer kialakításához.

A koncepció lényege, hogy az emberek és áruk mobilitását, a közlekedési módokat és kapcsolódó szolgáltatásokat nem elszigetelten, hanem egységes, rendszerszintű megközelítéssel kell kezelni. A tervezésnek túl kell mutatnia az egyes települések közigazgatási határain, és a teljes funkcionális várostériséget kell figyelembe vennie.

Nagykanizsa Megyei Jogú Város Önkormányzata a partnerségi egyeztetések és kommunikációs tevékenységek során arra törekszik, hogy minden, a város közigazgatási területén jelen lévő állami, önkormányzati, civil és gazdasági szereplőt, valamint a lakosság valamennyi tagját elérje és bevonja a tervezési folyamatba.

A város a fenntartható mobilitás fejlesztésében a következő irányokhoz kíván igazodni:

- **Dekarbonizált közlekedési rendszer:** a gépjárműhasználatból fakadó környezetterhelés mérséklése, a gyalogos- és kerékpáros közlekedés, valamint a közösségi közlekedés erősítése.
- **Biztonság és elérhetőség:** a közlekedésbiztonság javítása a város minden pontján, különösen az oktatási intézmények környezetében, és az elérhetőség növelése a térségi kapcsolatokban.
- **Modern és innovatív városüzemeltetés:** a közlekedési infrastruktúra megújítása, digitális és intelligens megoldások alkalmazása.
- **Közösségi identitás és élhetőség:** a fejlesztések során a város arculatának erősítése, kulturális és természeti értékek védelme, valamint a lakosság bevonása a közlekedéstervezésbe.

Az MCA-értékelés fő megállapításai

A 39 projekt szakértői becslésen alapuló többszemponútú értékelése alapján az alábbi általános tanulságok vonhatók le:

- **Nagyprojektek (M9, elkerülő, négynyomúsítás):** magas hatásúak az elérhetőség és a városfejlesztés szempontjából, de jelentős költség- és megvalósíthatósági kockázatokkal járnak. Ezek stratégiai jelentőségűek, de hosszabb távon és külső források bevonásával célszerű kezelni őket.
- **Kis- és közepes beavatkozások (utcafelújítások, csomópontok, járdák, kerékpárutak):** jól illeszkednek a város élhetőségi és klímacéljaihoz, mérsékelt költségűek és könnyen kivitelezhetők. Az MCA szerint ezek biztosítják a **legjobb költség–haszon arányt**.
- **Kerékpárutak és gyalogos kapcsolatok:** a környezeti hatás és a közlekedésbiztonság szempontjából kiemelkedőek, hozzájárulnak a klímabarát városfejlesztéshez és a lakossági elégedettség növeléséhez.
- **Parkolási projektek:** többnyire alacsony stratégiai értékkel bírnak, helyi problémákat oldanak meg, de városi szinten kisebb hatásúak.
- **Közösségi közlekedési fejlesztések (pl. buszpályaudvar felújítása):** magas szolgáltatási színvonalat és városfejlesztési hozzáadott értéket képviselnek, ezért a közlekedési stratégia fontos pillérei.

Prioritások a stratégiai célokhoz illesztve

Az értékelés eredményei összhangban állnak a város FVS-ben és SUMP-ban rögzített jövőképeivel és átfogó céljaival:

- **Élhető Nagykanizsa:** járdafelújítások, gyalogátkelők, kisebb utcafelújítások.

- **Klímbarát és Ellenálló Nagykanizsa:** kerékpárutak, gyalogosbarát fejlesztések, közösségi közlekedési projektek.
- **Gondoskodó és Befogadó Nagykanizsa:** iskolák környékének biztonságosabbá tétele, akadálymentes közlekedési infrastruktúra.
- **Versenyképes és Együttműködő Nagykanizsa:** nagy közlekedési infrastruktúra-fejlesztések (M9, elkerülő, négy nyomúsítás), logisztikai és ipari területek elérhetőségének javítása.
- **4.4 Rövid távon javasolt fókusz**
- Kis- és közepes léptékű, gyorsan megvalósítható projektek előtérbe helyezése (járdák, kerékpárutak, csomóponti fejlesztések).
- A közlekedésbiztonság erősítése a forgalmas csomópontoknál és az oktatási intézmények közelében.
- Községi közlekedés szolgáltatási színvonalának javítása és az e-mobilitás alapjainak lefektetése.

2 BEVEZETÉS

2.1 A mobilitási tervezés céljai

A fenntartható városi mobilitási terv (SUMP) egy stratégiai szemléletű, hosszú távra szóló tervezési dokumentum, amelynek célja, hogy Nagykanizsa és térsége közlekedési rendszerét olyan módon alakítsa, hogy az hatékonyan szolgálja a helyi lakosok, az ingázók, a gazdasági szereplők és a látogatók mobilitási igényeit, miközben hozzájárul az életminőség javításához, a környezeti terhelés csökkentéséhez és a város fenntartható fejlődéséhez.

A terv kiindulópontját a városban és térségében eddig megvalósult közlekedési fejlesztések és tervezési tapasztalatok képezik. A SUMP ugyanakkor túllép a hagyományos közlekedéstervezési kereteken, hiszen nagy hangsúlyt fektet az **integrációra** – azaz az ágazatok, közlekedési módok és területi szintek összehangolására –, a **társadalmi részvételre** – vagyis a lakosság és érintett szereplők aktív bevonására –, valamint a **monitorozásra és értékelésre**, amely biztosítja a folyamatos visszacsatolást és fejlesztést.

A dokumentum célja, hogy egy **integrált, fenntartható közlekedési rendszer** kialakítását támogassa, amely visszaszorítja az indokolatlan személygépkocsi-használatot, miközben **előnyben részesíti az alternatív közlekedési módokat** – úgymint a közösségi közlekedést, a kerékpározást, a gyaloglást, valamint a telekocsi- és autómegosztó rendszereket. E közlekedési formák fejlesztésével és összehangolásával egy jól szervezett, környezetkímélő, biztonságos és mindenki számára hozzáférhető mobilitási környezet jöhet létre.

Nagykanizsa város vonatkozásában a fenntartható városi mobilitás kialakításának folyamata során az alábbi stratégiai célok fogalmazhatók meg:

1. **Tudatos mobilitás – szemléletformálás és tudásátadás**
2. **Fenntartható közlekedési rendszer kialakítása**
3. **Térségi kapcsolatok és vonzáskörzeti mobilitás fejlesztése**
4. **Városi közösségi közlekedés fejlesztése**
5. **Elektromobilitás elterjesztése**
6. **Digitális és intelligens közlekedési megoldások**

A fenntartható mobilitás tehát nem csupán közlekedési kérdés: a város élhetőségének, gazdasági versenyképességének és társadalmi igazságosságának egyik alappillére. A jelen terv ennek a komplex célrendszernek az elérését szolgálja, figyelembe véve Nagykanizsa adottságait, kihívásait és lehetőségeit.

2.2 A mobilitási tervezés módszere

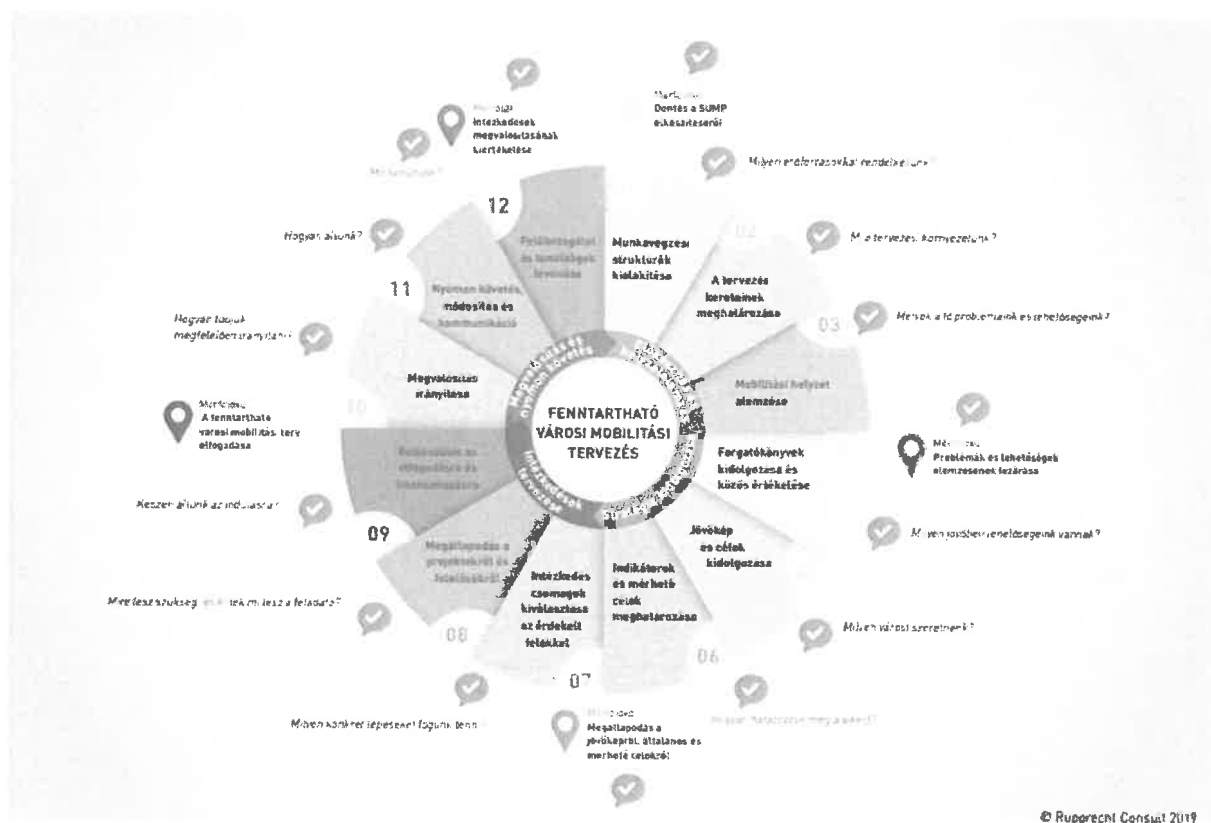
A fenntartható városi mobilitási terv a városi közlekedéstervezés egyik kulcsfontosságú stratégiai dokumentuma, amely meghatározza a város közlekedésfejlesztésének hosszú távú irányait. A tervezési folyamat során kiemelt jelentőséggel bír a nemzetközi és hazai szakmai útmutatások követése, amelyek biztosítják a terv szakmai megalapozottságát és összehangoltságát az európai elvárásokkal.

Nagykanizsa Fenntartható Városi Mobilitási Tervének kidolgozása során alapul szolgált az Európai Unió „Fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozása és végrehajtása” című útmutatója, valamint a hazai „Útmutató a Fenntartható Városi Mobilitási terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához” című dokumentum. Ezek az útmutatók részletes iránymutatást adnak a tervezési folyamat főbb lépéseiről, a javasolt módszertanról, valamint a tervezett intézkedések és beavatkozások elvárt hatásairól.

2.2.1 A tervezés folyamata és főbb lépései

A fenntartható városi mobilitási terv kidolgozása összetett, többlépcsős, strukturált tervezési folyamat, amelyet a hazai módszertani útmutató alapján négy fő fázisra lehet bontani, és ezek további részfázisokra tagolódnak.

1. ábra A fenntartható városi mobilitástervezés 12 lépése – áttekintés döntéshozók számára



Forrás: SUMP útmutató, 2. kiadás

1. Előkészítő fázis

Az **előkészítő szakasz** célja a tervezés szervezeti, intézményi és szakmai kereteinek lefektetése volt. A tervezési folyamat elején megtörtént a vizsgálatba bevont terület – Nagykanizsa város

közigazgatási területe és agglomerációs kapcsolatai – kijelölése, az érintettek körének meghatározása, valamint a politikai és szakmai koordinációs mechanizmusok kialakítása. Rögzítésre kerültek a tervezési szereplők feladatai és felelősségi körei, megkezdődött az érintettekkel folytatott kommunikáció rendszerezése, valamint meghatározásra került az ütemterv és az erőforrás-allokáció.

Kiemelt figyelmet fordítottunk a korábbi és aktuális területfejlesztési és közlekedési dokumentumok áttekintésére, beleértve a nemzetközi, országos és helyi szintű stratégiákat, terveket, programokat. Ezek alapján rendszereztük a városra és térségére jellemző trendeket, fejlesztési irányokat, valamint meghatároztuk a mobilitás szempontjából releváns problématerületeket és lehetőségeket.

A helyzetfeltárás során a dokumentumelemzést további adatforrásokkal egészítettük ki. Kiemelt szerepet kaptak a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) adatbázisai, valamint az önkormányzat által rendelkezésre bocsátott városi szintű adatok. Az adatelemzés mellett célzott kérdőíves kutatást is végeztünk, amelynek célja Nagykanizsa jelenlegi közlekedési helyzetének, valamint a lakossági véleményeknek, igényeknek és preferenciáknak a feltérképezése volt. A kérdőív 2025 júliusában és augusztusában volt elérhető, és széles körben népszerűsítésre került a város hivatalos csatornáin (honlap, közösségi média).

A fázis zárásaként elkészült a **helyzetelemzés**, amely a mobilitási problémák és kihívások rendszerezett feltárását tartalmazza, beleértve a közlekedési módok közötti aránytalanságokat, az elérhetőségi egyenlőtlenségeket, a környezeti terhelés mértékét és a közlekedésbiztonsági problémákat. A részleteket a dokumentum 3. fejezete tartalmazza.

2. Cékitűzések és jövőkép kialakítása

A **második szakaszban** megalkottuk Nagykanizsa fenntartható közlekedésének jövőképét 2030-ig, amely meghatározza, milyen irányba kívánjuk elmozdítani a város mobilitási rendszerét. A jövőképalkotás során figyelembe vettük a társadalmi, gazdasági, környezeti és területi szempontokat, valamint a lakossági és szakmai visszajelzéseket.

A jövőképhez kapcsolódva meghatározásra kerültek a hosszú távú átfogó célok, horizontális célkitűzések, valamint a stratégiai prioritások. A célrendszer kidolgozása párbeszédre épült, amelyben a helyi érintettek (lakosság, civil szervezetek, gazdasági szereplők, szakmai intézmények) véleményét is integráltuk. E szakasz eredményeit a dokumentum 4. fejezete mutatja be.

3. Intézkedések meghatározása és terv kidolgozása

A **harmadik fázisban** került sor a konkrét intézkedések, projektek és beavatkozási csomagok megfogalmazására. A prioritások alapján összeállítottuk a cselekvési tervet, amely tartalmazza az egyes intézkedések végrehajtásának ütemezését, a felelős szereplőket, a szükséges forrásokat és a finanszírozási lehetőségeket.

Egyúttal kialakítottuk a monitoring és értékelési rendszert is, amely lehetővé teszi a célok teljesülésének nyomon követését és a beavatkozások hatásainak értékelését. A tervtervezetet

a politikai döntéshozók és a lakosság számára is bemutattuk, biztosítva a visszajelzések lehetőségét. A fázis eredményeit a dokumentum 5. fejezete részletezi.

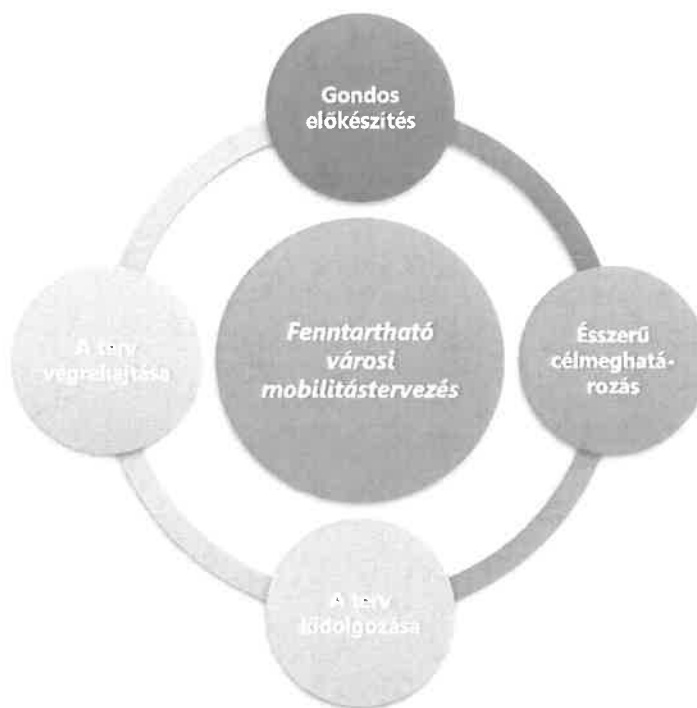
4. Végrehajtás, nyomon követés

A **negyedik szakasz** a terv végrehajtására és operatív működtetésére irányul. Ennek részeként részletes végrehajtási stratégiát dolgoztunk ki, amely tartalmazza a menedzsment struktúrákat, a kommunikációs mechanizmusokat, valamint az információáramlás és visszacsatolás biztosításának módját.

A megvalósítás során különös hangsúlyt helyeztünk a partnerségben való működésre: a kulcsszereplők (önkormányzat, közlekedési szolgáltatók, intézmények, civil szervezetek) folyamatos együttműködésére. A végrehajtási kereteket a dokumentum 6. fejezete ismerteti.

Fontos hangsúlyozni, hogy a fenntartható városi mobilitás tervezése ciklikus, tanuló folyamat, amely nem zárul le a terv elfogadásával. A megvalósítás során szerzett tapasztalatokat, az elért eredményeket és az új kihívásokat folyamatosan be kell építeni a következő tervezési ciklusba. A tervet rendszeres időközönként felül kell vizsgálni, szükség esetén aktualizálni kell, ezzel biztosítva a stratégiai célkitűzésekhez való tartós illeszkedést.

2. ábra A Fenntartható Városi Mobilitási Terv kidolgozásának folyamata



Forrás: saját szerkesztés

2.2.2 A tervezés során alkalmazott módszerek ismertetése és adatháttér

A fenntartható városi mobilitás megtervezése nem csupán egyes intézkedések azonosítását, hanem azok következetes, egymásra épülő rendszerének kialakítását is megköveteli. A

tervezési folyamat során ezért kiemelt figyelmet fordítottunk a **logikai koherencia** biztosítására, vagyis arra, hogy az egyes fázisok és beavatkozások világos szerkezetben kapcsolódjanak egymáshoz, és támogassák a hosszú távú stratégiai célkitűzések elérését.

1. fázis:

- A projekt keretrendszerének és ütemezésének meghatározása
- A közösségi kommunikáció csatornáinak kialakítása, érintettek azonosítása
- A tervezésben részt vevő szakmai szereplőkkel történő kapcsolatfelvétel
- A meglévő országos, vármegyei és helyi területi, ágazati dokumentumok (pl. STRATÉGIA, ITS, Településszerkezeti Terv stb.) értékelése
- Országos és térségi adatbázisok (KSH, TEIR, KIRA, KENYI) elemzése közlekedési módok szerinti bontásban
- A lakossági kérdőíves felmérés lebonyolítása, az eredmények beépítése
- A fő közlekedési problémák, hiányosságok és kihívások azonosítása
- Helyzetelemzés elkészítése

2. fázis:

- A hosszú távú jövőkép kidolgozása
- Kétszintű célrendszer meghatározása
- A célrendszer érintetti egyeztetése, kommunikációja
- A célok és eszközök összefüggésének rendszerezése

3. fázis:

- Konkrét beavatkozások, projektek és projektcsomagok meghatározása
- A cselekvési terv kidolgozása intézkedési ütemezéssel
- A költségvetési keretek, forrásigények és finanszírozási lehetőségek feltérképezése
- A projekteket többszemponú értékelési rendszer (MCA) segítségével vizsgáltuk, különös tekintettel a megvalósíthatóságra, hatásra és szinergiákra
- Monitoring rendszer megalkotása az indikátorok és felelősök kijelölésével

4. fázis:

- Indikátorrendszer kialakítása eredmény- és hatásindikátorokkal
- Célértékek meghatározása 2030-as és 2040-es időtávra
- A megvalósítás kétlépcsős ütemezése:

- Első ciklus: 2025–2030 közötti időszak intézkedései
- Második ciklus: 2030–2040 közötti szakasz fejlesztései

Az uniós módszertan szellemiségét követve a terv nem zárul le annak elfogadásával. A ciklikus tervezés keretében elengedhetetlen a megvalósítás folyamatos követése, a mutatók értékelése, valamint a beavatkozások szükség szerinti újrakalibrálása. Ezáltal a SUMP nem csupán egy dokumentum, hanem egy **dinamikus irányítási eszköz**, amely képes reagálni a társadalmi, környezeti és technológiai változásokra.

3 A MOBILITÁSI TERV MEGALAPOZÁSA

A fenntartható városi mobilitás tervezése az elmúlt két évtized során az európai közlekedéspolitika egyik meghatározó pillérévé vált. Az Európai Bizottság 2005 óta kiemelten foglalkozik a városi mobilitás kérdésével, amelynek egyik mérföldköve a 2013 végén megjelent Városi **Mobilitási Csomag (Urban Mobility Package)** volt. E dokumentumban a Bizottság meghatározta a **fenntartható városi mobilitási tervek (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMP)** keretrendszerét és alapelveit, kiemelve, hogy Európa városainak elengedhetetlen szerepük van az uniós klíma- és energiahatékonysági célok elérésében, valamint egy versenyképes, erőforrás-hatékony közlekedési rendszer kialakításában.

A Bizottság által támogatott **SUMP Útmutató** részletesen bemutatja a tervezés lépéseit, gyakorlati módszereit és a bevált gyakorlatokat. A Városi Mobilitási Csomag elfogadása óta a SUMP szemléletmód széles körben elterjedt Európában, és egyre több település ismeri fel a mobilitás hosszú távú, stratégiai alapú és integrált tervezésének szükségességét.

A SUMP alapelvei az alábbiakban foglalhatók össze:

- A tervezésnek a teljes **funkcionális várostérségre** kell kiterjednie, nem csupán az önkormányzati határokon belülre.
- A tervezés során **kiemelt figyelmet kell fordítani a minőségbiztosításra.**
- Minden közlekedési módot **integráltan kell kezelni.**
- Elengedhetetlen a **közüntézmények és szakmai szereplők közötti együttműködés,** beleértve a különböző kormányzati szinteket is.
- Biztosítani kell a **folyamatos monitoringot és értékelést.**
- A **lakosság és az érintettek bevonása** a folyamat minden szakaszában alapvető fontosságú.
- A jelenlegi helyzet alapos elemzése, valamint a **jövöbeli teljesítmény értékelésének lehetősége** kulcstényező a hatékony tervezéshez.
- A folyamat hosszú távú **jövöképre és világos, ütemezett megvalósítási tervre** épül.

A fenntartható városi mobilitási tervek célja, hogy:

- hozzájáruljanak a **klímavédelmi célok** teljesítéséhez;
- javítsák a közlekedés **hozzáférhetőségét** és a lakosság **életminőségét**;
- elősegítsék az **alacsony kibocsátású, biztonságos, egészséges és gazdaságilag hatékony** mobilitási rendszerek kialakítását.

A hagyományos közlekedéstervezési megközelítésekkel szemben a SUMP:

- különösen nagy hangsúlyt fektet az **érintettek aktív részvételére** (pl. lakosság, civil szervezetek, vállalkozások);

- ösztönzi az **ágazatközi koordinációt**, különös tekintettel a közlekedés, területhasználat, környezetvédelem, egészségügy, gazdaság és energiapolitika összhangjára;
- előmozdítja a **kormányzati és önkormányzati szintek közötti partnerséget**, valamint a **magánszektorral való együttműködést**.

A SUMP-ok átfogó célja az elérhetőség javítása, valamint a magas színvonalú, fenntartható közlekedési szolgáltatások biztosítása a teljes várostérségben. A koncepció középpontjában egy olyan közlekedési rendszer kialakítása áll, amely egyszerre gazdaságilag életképes, társadalmilag méltányos, környezetileg fenntartható és technológiailag hatékony.

A fenntartható közlekedési rendszer:

1. **Mindenki számára hozzáférhető:** Akadálymentesen elérhető, figyelembe veszi a különböző társadalmi csoportok – köztük a mozgáskorlátozottak, idősek, gyermekek – sajátos igényeit, és kielégíti az alapvető mobilitási szükségleteket.
2. **Erőforrás-hatékony:** A közlekedési rendszerek tervezése és működtetése során előtérbe helyezi az energiahatékonyságot, valamint a pénzügyi és környezeti szempontból költséghatékony megoldásokat.
3. **Integrált és sokszínű:** Elősegíti a különböző közlekedési módok – közösségi, egyéni, aktív (gyalogos, kerékpáros), áruszállítás – közötti együttműködést és integrációt.
4. **Kiegyensúlyozottan szolgálja a szereplőket:** Arányosan és méltányosan reagál a lakosság, a gazdasági szereplők és az ipar mobilitási elvárásaira.
5. **Élhető városi környezetet teremt:** Hozzájárul a városi életminőség javításához, a közegészség védelméhez és az élhetőbb települési környezet kialakításához.
6. **Fenntartható működésű:** Egyensúlyt teremt a gazdasági teljesítmény, a társadalmi igazságosság, valamint a környezeti és egészségügyi szempontok között.
7. **Térhasználatban hatékony:** Optimálisan használja a rendelkezésre álló városi teret, és maximalizálja a meglévő infrastruktúra és szolgáltatások kihasználtságát.
8. **Biztonságos közlekedést biztosít:** Csökkenti a közlekedési balesetek számát, súlyosságát és következményeit, különös figyelmet fordítva a védtelen közlekedők – gyalogosok, kerékpárosok – védelmére.
9. **Környezeti hatásokat mérsékel:** Jelentősen csökkenti a légszennyezést, a zajterhelést, az üvegházhatású gázok kibocsátását, valamint a fosszilis energiafelhasználást.
10. **Európai szintű kapcsolódás:** Illeszkedik a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztési céljaihoz, és hozzájárul az európai közlekedési rendszer hatékonyságának és összekapcsoltságának növeléséhez.

A következő alfejezetek a település funkcionális várostérségi szerepkörére és közlekedési sajátosságaira alapozva kijelölik a mobilitási terv területi hatókörét. Ezt követően részletesen bemutatásra kerülnek a város és agglomerációja társadalmi, gazdasági, környezeti, jogszabályi

és közlekedésszakmai jellemzői, amelyek a beavatkozási területek és fejlesztési irányok megalapozásához szolgálnak kiindulási pontként.

3.1 Stratégiai, szabályozási háttér

Ebben a fejezetben ismertetésre kerülnek a mobilitási tervezés szempontjából releváns szakpolitikai dokumentumok – EU-s, országos, vármegyei és települési szintű –, települést érintő fejlesztések, a települést és vonzáskörzetét érintő tervezett jelentősebb közlekedésfejlesztési beruházási projektek.

3.1.1 Nemzetközi szintű dokumentumok

Az Európai Bizottság már 2007-ben, „A városi mobilitás cselekvési terve” című dokumentumában hangsúlyozta, hogy Európa lakosságának mintegy 72%-a városi térségekben él, amelyek a gazdasági növekedés és a foglalkoztatás szempontjából kulcsszerepet töltenek be. E városi központok hosszú távú versenyképessége és élhetősége azonban hatékony, fenntartható és integrált közlekedési rendszereket igényel, amelyek egyszerre támogatják a gazdasági teljesítményt és a lakosság életminőségének javítását.

A városi mobilitás fenntarthatóvá tétele korunk egyik legösszetettebb kihívása, amelynek megoldása a szén-dioxid-kibocsátás és a légszennyezés mérséklését, a zajterhelés csökkentését, valamint a forgalmi torlódások kezelését egyaránt megköveteli. E mellett elengedhetetlen a társadalmi dimenziók integrálása is, különös tekintettel az egészségügyi kockázatok csökkentésére, a demográfiai átalakulásokra való reagálásra, a társadalmi kohézió előmozdítására, valamint a kiszolgáltatott csoportok – így a csökkent mozgásképességű személyek, gyermekek és családok – specifikus igényeinek figyelembevételére.

A cselekvési terv ennek érdekében hat tematikus területen keresztül húsz célzott intézkedést fogalmaz meg a fenntartható városi mobilitás előmozdítására. Az első intézkedés a fenntartható városi mobilitási tervek (SUMP) kidolgozásának és elterjesztésének felgyorsítására irányul, amelyek integrált, hosszú távú megközelítést kínálnak a közlekedés környezeti, társadalmi és gazdasági szempontból is fenntartható fejlesztéséhez. A további intézkedések a következő kulcsterületeket ölelik fel:

- Tiszta és energiahatékony járművek elterjesztése
- A városi áruszállítás hatékonyságának javítása
- A közösségi közlekedés, a kerékpározás és a gyaloglás ösztönzése
- Intelligens közlekedési rendszerek fejlesztése
- A városok közötti mobilitás fejlesztése
- Fenntartható mobilitási beruházások előmozdítása

A városi mobilitás jövője a fenntarthatóság, a versenyképesség és a társadalmi befogadás közötti kiegyensúlyozott kapcsolat megteremtésén alapul. Az Európai Bizottság által kidolgozott cselekvési terv ebben a folyamatban kulcsszerepet játszik, mivel irányt mutat a városok számára abban, hogyan biztosíthatnak élhetőbb, környezeti és társadalmi szempontból is fenntarthatóbb jövőt lakosaik számára.

E stratégiai gondolkodás másik jelentős mérföldköve az Európai Bizottság 2020. december 9-én közzétett „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című közleménye. A dokumentum – a 2021–2024-es időszakra vonatkozó cselekvési terv kíséretében – átfogó útmutatóként szolgál az európai közlekedéspolitika jövőjének alakításához. Alapvetése szerint a mobilitás nem csupán a gazdaság egyik motorja – hiszen a közlekedési ágazat az EU GDP-jének mintegy 5%-át adja és közel 10 millió munkahelyet biztosít –, hanem a társadalom egészére is közvetlen hatással van.

Ugyanakkor a mobilitási rendszerek nem nélkülözik a kihívásokat sem. Az üvegházhatású gázok kibocsátása, a levegő-, víz- és zajszennyezés, valamint a balesetek és a forgalmi torlódások egyaránt negatív hatást gyakorolnak a lakosság életminőségére, miközben jelentős gazdasági terheket is generálnak. Különösen aggasztó, hogy a közlekedési szektor ÜHG-kibocsátása az elmúlt években folyamatos növekedést mutatott, és jelenleg az Európai Unió teljes kibocsátásának mintegy egynegyedéért felelős.

A stratégia fő célkitűzése, hogy 2050-re a közlekedési ágazat kibocsátása 90%-kal csökkenjen, amit intelligens, versenyképes, biztonságos, hozzáférhető és megfizethető mobilitási rendszerek kialakításával kíván elérni. Ez a célrendszer a zöld átállás egyik kulcsfontosságú elemeként jelenik meg, hozzájárulva az EU hosszú távú klímacéljaihoz és gazdasági rezilienciájához.

1. Táblázat A Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia főbb mérföldkövei

Mérföldkövek	
2030-ig	2050-ig
Az 500 km-nél rövidebb útvonalú, menetrend szerinti közösségi közlekedés váljon karbonsemlegessé	Szinte valamennyi személygépkocsi, kistehergépkocsi, autóbusz és új nehéz-tehergépjármű kibocsátásmentes legyen
100 európai város váljon klímaseglegessé	A vasúti teherforgalom megkétszereződjön
A nagysebességű vasúti közlekedés megkétszereződjön	A nagysebességű vasúti forgalom megháromszorozódjon
Az európai utakon legalább 30 millió kibocsátásmentes jármű közlekedjen	A törzshálózat esetében váljon működőképesé a fenntartható és

Az automatizált mobilitás széles körben kerüljön alkalmazásra	intelligens, nagy sebességű összeköttetéssel rendelkező közlekedésre felszerelt multimodális transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T).
A kibocsátásmentes hajók piaci bevezetésre kerüljenek	
A belvízi szállítás és a rövid távú tengeri fuvarozás növekedjen 25%-kal	A belvízi szállítás és a rövid távú tengeri fuvarozás növekedjen 50%-kal

Forrás: Fenntartható és intelligens mobilitás stratégia (2020), saját szerkesztés

A tárgyi dokumentum kidolgozása során kiemelt szempontként vettük figyelembe az Európai Bizottság *Fehér Könyv – Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé* című szakpolitikai dokumentumában megfogalmazott célkitűzéseket. A dokumentum iránymutatásaival összhangban Nagykanizsa közlekedésfejlesztési törekvései is a versenyképes, fenntartható és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer kialakítását célozzák.

A Fehér Könyv egyik központi célja, hogy 2050-re legalább 60%-kal csökkenjen a közlekedésből származó üvegházhatású gázok kibocsátása, miközben a mobilitási szolgáltatások minősége és elérhetősége javul. Ennek mentén Nagykanizsa számára is prioritást élvez az alacsony kibocsátású közlekedési módok előtérbe helyezése, a közösségi közlekedés versenyképességének erősítése, valamint a gyalogos- és kerékpárosbarát infrastruktúra fejlesztése.

A helyi stratégiai dokumentum integrálja az Útitervben megfogalmazott további kulcselemeket is, így például a hagyományos, fosszilis energiahordozóval működő járművek fokozatos háttérbe szorítását, az alternatív hajtásláncok elterjesztését, valamint az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazását a városi mobilitás hatékonyságának növelése érdekében.

Kiemelt cél, hogy Nagykanizsa a városi mobilitás fenntartható átalakításával helyi szinten is hozzájáruljon az uniós közlekedéspolitikai célok eléréséhez, biztosítva, hogy a tervezés összhangban legyen az Európai Unió hosszú távú irányelveivel.

3.1.2 Országos szintű dokumentumok

3.1.2.1 Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia

A **Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (2014–2050)** célja, hogy a közlekedési hálózat olyan módon fejlődjön, amely közvetlenül támogatja a gazdaság működését, ezáltal hozzájárul Magyarország versenyképességének erősítéséhez. A dokumentum ugyanakkor hangsúlyozza, hogy a gazdasági növekedés előmozdítása nem választható el a természeti környezet és az emberi erőforrások megóvásától, a fenntartható

fejlődés feltételeinek biztosításától, valamint az uniós és hazai környezetvédelmi és gazdasági célok összehangolásától – még akkor sem, ha ezek között esetenként ellentétes érdekek feszülnek.

A stratégia a mobilitás fejlesztését kiegyensúlyozott módon képzei el, vagyis nem az egyéni gépjárműhasználat visszaszorításával, hanem az egyéni és közösségi közlekedési formák közötti arány újragondolásával. Kiemelt célként jelenik meg a környezetbarát meghajtási technológiák, illetve innovatív közlekedési megoldások elterjedésének támogatása.

A **stratégiai célkitűzések** között szerepel a közlekedés környezeti terhelésének csökkentése és a klímavédelmi szempontok erőteljesebb érvényesítése; a gazdaság teljesítőképességének és hatékonyságának erősítése; a közlekedésbiztonság javítása – különös tekintettel a balesetek számának visszaszorítására –; valamint a munkába járás és a mindennapi közlekedés feltételeinek fejlesztése. Ugyanilyen fontos a lakosság jólétének növelése, a mobilitási lehetőségek bővítése, a leszakadó térségek felzárkóztatása, valamint a sérülékeny társadalmi csoportok – például az idősek, a fogyatékkal élők vagy az alacsony jövedelműek – közlekedési esélyeinek javítása. A nemzetközi kapcsolatok megerősítése is a célok között szerepel, különös tekintettel a Magyarország kedvező földrajzi elhelyezkedéséből adódó lehetőségek jobb kihasználására, valamint a határon átnyúló együttműködések fejlesztésére.

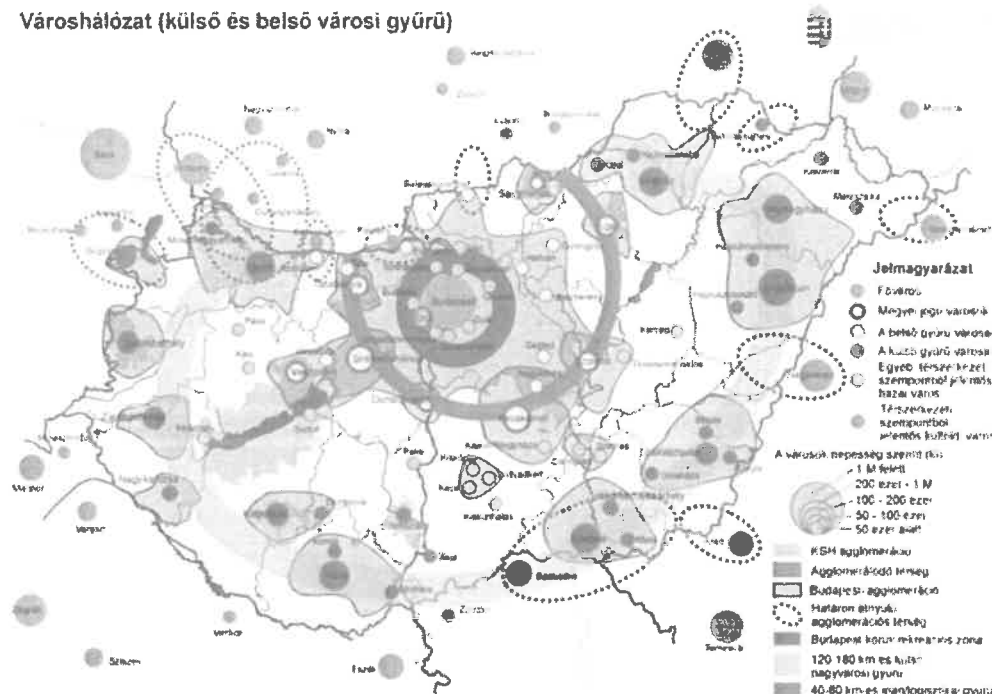
A **közlekedésfejlesztési célkitűzések** közé tartozik egy olyan társadalmilag előnyös közlekedési struktúra kialakítása, amely a személy- és áruszállítás terén a fenntarthatóbb, hatékonyabb és a közösség számára hasznosabb megoldásokat részesíti előnyben. Ez magában foglalja az erőforrás-hatékony közlekedési módok megerősítését, valamint azon szállítási formák támogatását, amelyek hosszú távon kedvezőbb társadalmi hatással bírnak. A stratégia továbbá kiemelt figyelmet fordít a közlekedési szolgáltatások minőségének javítására, azok összehangolására, illetve az infrastruktúra korszerűsítésére – annak érdekében, hogy a különböző térségek közötti elérhetőség javuljon, és a rendszer hosszú távon is fenntartható módon legyen működtethető.

3.1.2.2 Országos fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (Nemzeti Fejlesztés 2030)

A 2014–2020 közötti európai uniós fejlesztési ciklusra való felkészülés során Magyarországon jelentősen átalakultak a terület- és településfejlesztés jogszabályi és intézményi keretei. Az Országgyűlés 2014. január 3-án elfogadta a **Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepciót**, amely új alapokra helyezte az országos, térségi és helyi fejlesztések irányát és szemléletét.

3. ábra Városhálózat (külső és belső városi gyűrűk)

Városhálózat (külső és belső városi gyűrű)



Forrás: OFTK

Az országos városhálózatot bemutató ábrán Nagykanizsa a 120-180-km-es külső nagyvárosi gyűrűn kívül helyezkedik el, erőteljes nyugati fekvése ellenére határon átnyúló agglomerációs térséget nem érint.

3.1.2.3 Országos Területrendezési Terv (OTrT)

2018. december 12-én az Országgyűlés elfogadta Magyarország és a kijelölt kiemelt térségek területrendezési tervét, amely a 2018. évi CXXXIX. törvényben került kihirdetésre. A törvény rendelkezései – a területrendezést érintő részekkel együtt – 2019. március 15-én léptek hatályba. Az OTrT, az Ország Szerkezeti Tervét, valamint az Országos Övezeti Tervet és az ezekre vonatkozó szabályokat foglalja magában.

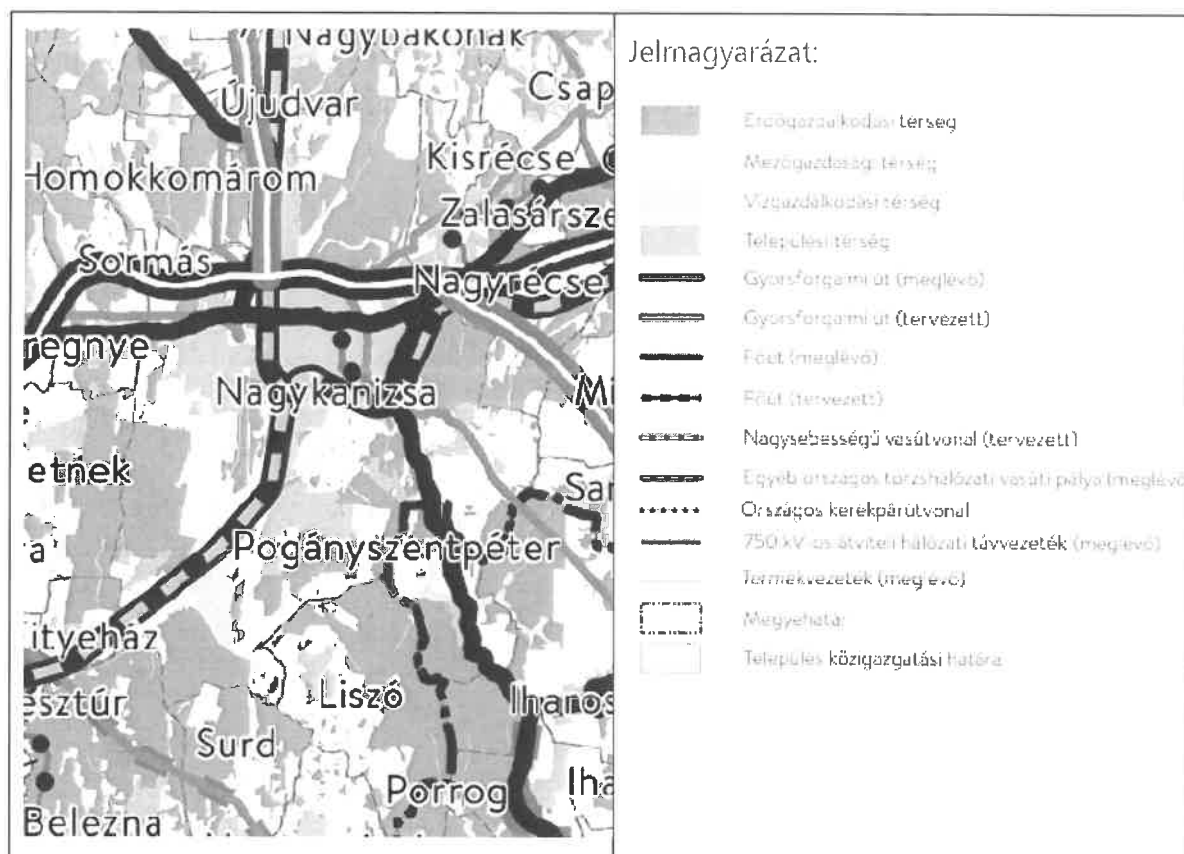
Az országos terv célja, hogy meghatározza a teljes országra, illetve egyes kiemelten kezelt térségekre vonatkozóan:

- a térségi területfelhasználás alapelveit,
- a műszaki infrastruktúrahálózatok összehangolt térbeli elrendezését,
- valamint a fejlesztési célok térbeli orientálását.

Mindezt a fenntartható fejlődés elveit figyelembe véve, a természeti, táji, ökológiai, kulturális értékek, valamint a honvédelmi érdekek és a hagyományos tájhasználat védelme érdekében szabályozza.

A korszerű, hatékony területrendezés egy folyamatosan frissülő, összehangolt rendszerként működik, amely összekapcsolódik az ország területi fejlődését meghatározó fejlesztési stratégiákkal.

4. ábra Nagykanizsa térsége az országos szerkezeti tervben



Forrás: Országos Területrendezési terv (OTrT 2. melléklet)

A fenti ábra az Ország Szerkezeti Tervének Nagykanizsára és annak térségére vonatkozó részletét mutatja be (OTrT 2. melléklet). A térképen szürkével jelölt város hozzávetőlegesen 150 km² nagyságú, Zala vármegyében, az ország délnyugati részén, a horvát határ közelében helyezkedik el. Nagykanizsa a térség egyik legjelentősebb városa, amely fontos szerepet tölt be közigazgatási, gazdasági és közlekedési szempontból egyaránt. A város gazdasági jelentőségét ipari hagyományai, logisztikai központként betöltött szerepe és közúti-vasúti kapcsolatai is erősítik.

A települést északi irányból főként mezőgazdasági területek, nyugatról pedig erdős, természetközeli területek övezik, amelyek részben az ökológiai hálózat magterületéhez tartoznak. Keleti és déli irányban a város külső részein ipari és kertgazdálkodási területek, valamint zöldfelületi fejlesztés alatt álló városi peremövezetek találhatók. Nagykanizsa térségét az országos jelentőségű ökológiai hálózat, valamint a nagyvízi meder övezete is érinti, ami a térség természeti értékeinek és vízgazdálkodási funkcióinak megőrzését szolgálja.

Közlekedési szempontból a város stratégiai helyzetben van: a 7-es számú főút, valamint az M7-es autópálya révén könnyen elérhető, és fontos szerepet tölt be a horvát határhoz vezető közúti kapcsolatokban. Nagykanizsa vasúti csomópontként is jelentős: a Budapest–Murakeresztúr vasútvonal részeként nemzetközi vasúti összeköttetéssel rendelkezik, és fontos szereplő a teherforgalomban. A várost országos jelentőségű kerékpárút-hálózat is érinti, amely a

turisztikai fejlesztések szempontjából is kiemelkedő, és bekapcsolja Nagykanizsát a regionális kerékpáros útvonalak rendszerébe.

Összességében Nagykanizsa várostérsege az Országos Területrendezési Terv szerint olyan térségi központként jelenik meg, amely összekapcsolja a gazdasági, közlekedési és természeti adottságokat, és mindezek figyelembevételével kulcsszerepet tölt be a nyugat-dunántúli térszerkezet alakításában.

3.1.3 Vármegyei szintű dokumentumok

3.1.3.1 Zala Megyei Területfejlesztési Koncepció

Zala Megye Területfejlesztési Koncepciója 2020-ban készült el azzal a céllal, hogy hosszú távon irányt mutasson a vármegye társadalmi, gazdasági, környezeti és térszerkezeti adottságaira épülő fejlesztésekhez. A dokumentum összehangolja a helyi adottságokra építő törekvéseket az országos és uniós célkitűzésekkel, így biztosítva a fenntartható és kiegyensúlyozott térségi fejlődés alapjait. A koncepció kiemelt figyelmet fordít az élehető térségek kialakítására, a közlekedési kapcsolatok javítására, valamint az észak-déli és kelet-nyugati tengelyek erősítésére, különös tekintettel a vármegye két megyei jogú városának – Zalaegerszeg és Nagykanizsa – szerepére.

A dokumentum külön hangsúlyt helyez a térségi kohéziót biztosító, összehangolt közlekedési infrastruktúra fejlesztésére, kiemelve a vasúti és közúti hálózatok, valamint az intermodális kapcsolódások megerősítésének szükségességét.

A koncepció megállapítja, hogy Zala vármegyében az észak-déli közlekedési kapcsolatok fejlesztése sürgető térszerkezeti kihívás, különösen a városhiányos középső térségek felzárkóztatása szempontjából. E tekintetben Nagykanizsa kulcsszerepet tölt be a Nyugat-Dunántúl és a horvát határ közötti közlekedési és logisztikai kapcsolatok erősítésében, különös tekintettel arra, hogy a város a V/B jelű Helsinki közúti közlekedési folyosó részeként – valamint a Murakeresztúr felé vezető vasútvonal mentén – stratégiai pozíciót tölt be. A koncepció szerint ezek a fejlesztések nem csupán helyi, hanem regionális és nemzetközi jelentőséggel is bírnak.

Kiemeli továbbá, hogy a városi mobilitás fejlesztése hozzájárul a térségi versenyképességhez, a gazdasági szereplők jobb elérhetőségéhez, valamint a lakosság életminőségének javításához. Nagykanizsa mobilitási kihívásai közé sorolja a városközpont és az ipari, illetve lakóövezetek közötti kapcsolatok javítását, a közösségi közlekedés versenyképességének növelését, a kerékpáros és gyalogos infrastruktúra fejlesztését, valamint a közlekedési hálózat környezeti hatásainak csökkentését.

3.1.3.2 Zala Megye Területrendezési Terve

Az Országos Területrendezési Tervvel összhangban az ország egyes vármegyéinek is rendelkezniük kell területrendezési tervvel. **Zala Vármegye Területrendezési Tervét a Zala**

A rendelet célja, hogy meghatározza Zala vármegye térségi területfelhasználásának rendjét, a műszaki infrastruktúrahálózatok térbeli elrendezését, valamint a területfejlesztési szempontokkal összhangban biztosítsa a fenntartható fejlődést. Kiemelt figyelmet fordít a vármegye természeti, táji, ökológiai és kulturális értékeinek megőrzésére, továbbá a tájhasználat hagyományos szerkezetének, valamint az erőforrások védelmének fenntartására. A rendelet hatálya **Zala vármegye teljes közigazgatási területére** kiterjed.

Településközpont

Területrendelkezési tervek

Geotektonikus határok és egyéb építési környezet

Egyéb művelési infrastruktúra határai és egyéb építési környezet

Forrás: Magyar Állam, Magyar Állam, Magyar Állam

3.1.3.3 Zala Vármegye Integrált Területi Programja 2021-2027

EX ANTE
TANÁCSADÓ IRODA

programban megfogalmazott célok konkrét, finanszírozható projektek formájában realizálódnak.

A program céljai közt szerepel a térségi közlekedési kapcsolatok javítása, a települések közötti és településen belüli mobilitás fejlesztése, a közösségi közlekedés versenyképesebbé tétele, valamint a fenntartható és környezetbarát közlekedési módok arányának növelése.

Az ITP Nagykanizsát megyei jogú városként kiemelt fejlesztési szereplőnek tekinti, és prioritásként kezeli az ipari parkokhoz, logisztikai központokhoz és nagyforgalmú létesítményekhez való biztonságos eljutás feltételeinek javítását.

3.2 A mobilitást befolyásoló háttér

3.2.1 Nagykanizsa Megye Jogú Város Településfejlesztési Konceptiója, Integrált Településfejlesztési Stratégiája

Nagykanizsa Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája (ITS) 2014-ben készült el, a város hosszú távú fejlesztési céljainak rendszerszintű meghatározása érdekében. A dokumentum célja, hogy a város jövőképéből kiindulva középtávú célokat és fejlesztési irányokat határozzon meg, amelyek térségi beágyazottságban, gazdasági szerkezetben, társadalmi viszonyokban és környezeti szempontokban is biztosítják a fenntartható fejlődést.

A városi mobilitás kérdése szorosan kapcsolódik a stratégiában megfogalmazott jövőképhez, amely szerint Nagykanizsa „virágzó ipari, kereskedelmi és kulturális központ”, valamint „vonzó és befogadó város”, amely a Nyugat-Dunántúl déli részének egyik kapujaként működik. A stratégia különösen nagy hangsúlyt fektet a városi környezet minőségi fejlesztésére, a közlekedési rendszerek fenntarthatóságára, valamint az elérhetőség javítására.

A dokumentum közlekedési helyzetelemzése a városi szövetbe ágyazott, integrált közösségi közlekedési rendszer kialakítását, valamint az elővárosi vasúti kapcsolatok fejlesztését emeli ki. A cél az, hogy a városi lakosság gépjármű-használat nélküli, kényelmes és energiatakarékos közlekedési módokat vehessen igénybe, ideértve a gyalogos, kerékpáros, valamint alacsony emissziójú járművekkel történő közösségi közlekedést. A stratégia a vasúti csomóponti szerepből adódó lehetőségek kiaknázását is hangsúlyozza, a határon átnyúló térségi integráció, valamint az ipar és logisztika kiszolgálása érdekében.

A stratégiai célok között megjelenik a városi és térségi közlekedési rendszerek összehangolt fejlesztése, különösen az alábbi területeken:

- **a város és a funkcionális várostérség integrált közösségi közlekedési rendszerének kialakítása**, beleértve az elővárosi vasutat és a helyközi buszhálózatot;
- **a kerékpárút-hálózat bővítése és fejlesztése**, elsősorban a városközpont, a lakóterületek, gazdasági övezetek és rekreációs zónák (pl. Csónakázó-tó) összekötésével;

- **a közúti tranzitforgalom városon kívüli elvezetése**, a tehermentesítő utak fejlesztésével, ezáltal a város élhetőségének javítása.

A dokumentum a város jövőképehez illeszkedve kiemelt fejlesztési elvként rögzíti, hogy 2030-ra a közúti tranzitforgalmat elkerülő utakon kell levezetni, valamint hogy a környezetkímélő közlekedési módok – így az integrált közösségi közlekedési rendszer és a kerékpáros infrastruktúra – támogatása elsődleges feladat.

3.2.2 Településszerkezeti terv, Szabályozási terv, Helyi Építési Szabályzat

Nagykanizsa Város hatályos Településszerkezeti Terve, Szabályozási Terve és Helyi Építési Szabályzata integrált módon szabályozza a város térbeli fejlődését, a funkcionális területek elhelyezkedését, valamint az egyes területhasználatok közlekedési feltárását és összekapcsolását. A dokumentumok legutóbbi módosítása (a záródokumentáció alapján) kiemelten foglalkozik a közlekedési infrastruktúra fejlesztési kérdéseivel, a városi szerkezethez igazodó közúthálózattal és a közlekedési módok integrációjával.

A város településszerkezeti koncepciójának közlekedési vonatkozásai az alábbi főbb elveken és célokon alapulnak:

- **A városszerkezethez illeszkedő közlekedési hierarchia kialakítása**, amely biztosítja a fő közlekedési útvonalak és a gyűjtőutak funkcionális kapcsolatát a városrészekkel és a térségi hálózattal.
- **A teherforgalom városon kívüli elvezetésének ösztönzése**, amely hosszú távon csökkenti a belső városrészek terhelését, és javítja a belváros élhetőségét.
- **A közösségi és kerékpáros közlekedési módok támogatása** a városszerkezetbe illesztett infrastruktúrával, pl. új kerékpáros nyomvonalak kijelölésével és a buszközlekedés csomóponti kapcsolatainak biztosításával.
- **A közlekedési hálózat városrészi szintű integrációja**, amely támogatja a lakófunkciók, gazdasági területek és intézmények elérhetőségét.

A dokumentum kiemelten kezeli az **M9-es gyorsforgalmi út** megépítését, mint a várost érintő egyik legjelentősebb, jövőbeni közlekedési fejlesztést, amelyhez Nagykanizsa területi és infrastrukturális adottságai, valamint fejlesztési törekvései is szorosan kapcsolódnak. Az M9-es gyorsforgalmi út Nagykanizsát országos szinten is fontos közlekedési tengellyé emelheti, mivel a város már jelenleg is csomópontja több fő közúti (pl. M7, 7-es főút) és vasúti korridornak. Az útvonal várható kialakítása – a dokumentum szerint – fokozza a város logisztikai és gazdasági potenciálját, különösen a dél-dunántúli és nyugat-dunántúli régiók összekapcsolásában, valamint az országhatárok felé történő kapcsolat erősítésében.

6. ábra Nagykanizsa Településszerkezeti terve



Forrás: Nagykanizsa MJV Településszerkezeti terv melléklet

3.2.3 Nagykanizsa Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia (FVS)

Nagykanizsa városának **Fejlesztési Városfejlesztési Stratégiája** (FVS) 2022-ben készült el azzal a céllal, hogy kijelölje a 2021–2027-es európai uniós programozási időszakra vonatkozó fejlesztési irányokat, ugyanakkor középtávon – 2030-ig – is meghatározza a város fejlődésének főbb pályáit.

Az FVS kiemelten foglalkozik a város közlekedési rendszerének helyzetével és fejlesztési lehetőségeivel. A dokumentum helyzetelemzése megállapítja, hogy a városban – a belső úthálózat túlterheltsége és a közlekedési csomóponti szerepből adódó kihívások miatt – szükséges a közlekedési rendszer fenntarthatóbb irányba történő átalakítása. A dokumentum hangsúlyozza a közösségi közlekedés, a kerékpáros közlekedés és a gyaloglás arányának növelését, továbbá a városközpont tehermentesítésének szükségességét.

A mobilitási témához közvetlenül kapcsolódó megállapításai és fejlesztési irányai az alábbi fő területeken határozhatók meg:

- **Közlekedési csomóponti szerep megerősítése:** Nagykanizsa vasúti és közúti csomópontként regionális és nemzetközi összeköttetésekkel is bír. Az FVS ennek kiaknázását szorgalmazza a logisztikai szolgáltatások bővítésén és a közösségi közlekedés fejlesztésén keresztül.
- **Közösségi közlekedés fejlesztése:** A dokumentum a városi és térségi közlekedési rendszer összehangolására, a buszmegállók infrastruktúrájának korszerűsítésére, valamint egy átlátható és utasbarát közlekedésszervezési rendszer kialakítására tesz javaslatot.
- **Kerékpárosbarát város:** Az FVS stratégiai célja a kerékpáros közlekedés arányának növelése, a meglévő hálózat fejlesztése, összeköttetések biztosítása a gazdasági övezetek és a lakóterületek között, valamint kerékpártámaszok és más kiegészítő infrastruktúra létesítése.
- **Zöld közlekedés ösztönzése:** A dokumentum kiemelten kezeli a környezetkímélő mobilitási formák – elektromos járművek, alternatív meghajtású közlekedési eszközök – alkalmazásának elősegítését.
- **Fenntartható városszerkezet és mobilitás:** A közlekedési rendszer alakítása szorosan összekapcsolódik az akcióterületi fejlesztésekkel, különösen a belváros, a Csónakázó-tó és az ipari területek közlekedési kapcsolatainak megerősítése révén.

A SUMP olyan operatív javaslatokat fogalmaz meg – az ITS és az FVS által meghatározott keretek között –, amelyek hozzájárulnak a városi közlekedés dekarbonizációjához, a közösségi közlekedési módok reneszánszához, valamint a városi életminőség javításához. A stratégia akcióterületeinek megközelíthetősége, a logisztikai központok és ipari parkok kiszolgálása, valamint az oktatási, egészségügyi és rekreációs funkciók jobb elérhetősége szintén kiemelt fontossággal bír tárgyi dokumentum célrendszerében is.

3.2.4 Nagykanizsa Megyei Jogú Város klímastratégiája 2020-2030

Nagykanizsa Megyei Jogú Város Klímastratégiája 2021 februárjában készült el, a 2021–2030 közötti időszakra, kitekintéssel 2050-re. A dokumentum célja, hogy átfogó módon határozza meg a város éghajlatváltozással kapcsolatos kihívásaira adható válaszokat, különös tekintettel az üvegházhatású gázok kibocsátásának mérséklésére és a klímaváltozás hatásaihoz való

alkalmazkodásra. A stratégia részletesen elemzi a város kibocsátási szerkezetét, amelyben a közlekedési szektor a harmadik legnagyobb kibocsátóként szerepel, az összes üvegházhatású gáz kibocsátás 18%-áért felelős. Ezen belül az egyéni motorizált közlekedés domináns, a közlekedési kibocsátások kétharmadát teszi ki.

A Klímastratégia rögzíti, hogy a közlekedésből származó kibocsátások 2030-ban nem haladhatják meg a 2017-es szintet, amely egyértelműen a jelenlegi trendek megfordítását, a modalitásváltás elősegítését, valamint a közösségi és környezetbarát közlekedési módok térnyerését feltételezi. A dokumentum megállapítja, hogy az egyéni dízelüzemű gépjárművek számának növekedése különösen kedvezőtlen a kibocsátások és a levegőminőség szempontjából is.

7. ábra Meglévő közlekedési rendszer SWOT elemzése

Erősségek	Gyengeségek
- a tranzit-forgalom legnagyobb része a belterületről távol halad (M7) - villamosított vasútvonal - gépjárművek hatékonyságának folyamatos javulása - megvalósult kerékpárhálózat-fejlesztési projektek - Kanizsabike közösségi bérkerékpár-rendszer üzemeltetése	- a közösségi közlekedés kihasználtsága folyamatosan csökken; - parkolási helyzet megoldatlan - foglalkoztatottak között legelterjedtebb személyszállítási mód a személyautó (40%) - a szőlőhegyi ingatlanok megközelítése, különösen csapadékos időszakokban nehézkes
Lehetőségek	Veszélyek
- közösségi közlekedés kínálatának javítása, igényekhez igazítása; - klímaszempontokat érvényesítő parkolásmenedzsment - elektronikus ügyintézés, távmunka ösztönzése - a kerékpárutak és kerékpáros kiszolgáló infrastruktúra további fejlesztése, hivatásforgalmi céllal - gyalogos közlekedés feltételeinek javítása (további gyalogátkelőhelyek, járdák létesítése) - közlekedés elektrifikációjának ösztönzése, elektromos töltőhálózat bővítése	- személygépkocsik számának folyamatos – és jövőre vonatkozóan is prognosztizált – növekedése - a foglalkoztatottak jelentős része ingázik - jelentős mértékű tranzit teherforgalom

3.3 Nagykanizsa vonzáskörzetének jelenlegi közlekedési helyzete

3.3.1 A gyalogos infrastruktúra jellemzői

A gyalogos közlekedés jelenlegi helyzete

Nagykanizsán a gyalogos infrastruktúra általános állapota vegyes képet mutat. Míg a belvárosi övezet és a főbb csomópontok mentén jellemzően felújított, esztétikus és korszerű járdaszakaszok találhatók, addig a város peremkerületeiben – különösen a régebbi lakóövezetekben – még előfordulnak rossz minőségű, burkolathiányos vagy szűk járdák. A járdák fizikai állapota, szélessége és akadálymentesítettsége nem egységes, ami különösen az idősek, kisgyermekes családok, valamint a mozgásukban korlátozott személyek számára jelent nehézséget.

A gyalogos útvonalak hálózata alapvetően kielégítő lefedettséget biztosít, ugyanakkor több helyen tapasztalható hiányosság az összefüggő, biztonságos és kényelmes kapcsolatokat illetően, különösen az oktatási intézmények, buszmegállók és közintézmények környezetében. A forgalmasabb útszakaszoknál gyakran hiányoznak a megfelelő fizikai elválasztások (pl. szegélyek, korlátok), valamint a vizuális figyelemfelhívó elemek (felfestések, burkolati jelek), ami rontja a gyalogosok biztonságérzetét.

Az akadálymentesítés terén az utóbbi években történtek előrelépések – például alacsony padkák, taktilis burkolatok, rámpák létesítése –, azonban a városi hálózat teljes körű hozzáférhetősége még nem valósult meg. A gyalogosbarát közterek aránya növekszik, de a közösségi használatú terekben – különösen a lakótelepi környezetben – még nem általános a gyalogos priorítás.

Intézményi és projektszintű fejlesztések

Nagykanizsa gyalogos közlekedési infrastruktúrája jelentős átalakuláson megy keresztül, több uniós és hazai támogatású projekt formájában. A városi fejlesztések középpontjában a belváros és a kertvárosi zónák járda- és úthálózatának modernizálása áll, különös tekintettel a gyalogosbiztonsági szempontokra és a közterületi élhetőség fejlesztésére.

A korábban megvalósult "Zöld Város – Zöld Nagykanizsa" program keretében átfogó fejlesztések zajlottak: a belváros főbb területén (Eötvös tér, Deák tér, Széchenyi tér, Szent József tér) nem csupán zöldfelület-központú rehabilitáció történt, hanem az útszélesség optimalizálása révén gyalogosbarát sétányok, térköves járdaszakaszok, kültéri padok és ivókutak kerültek kialakításra (Magyar Hírlap). A kerékpárút-hálózattal való összekötés is része

volt a programnak (pl. Eötvös tér és Fő út csomópontja), ami a gyalogos- és kerékpáros forgalom egységes rendszerét erősíti.

A Fő utca autóforgalmi sávjainak csökkentésével (2→1 sáv) és a felújított járdákkal, új közvilágítással, valamint vendéglátói teraszok kialakításával a gyalogos priorizálása volt a cél: a járdafelületek kiszélesítése, komfortosabb közlekedés és közösségi élet elősegítése történt meg.

Gyalogosátkelők és biztonság

A város aktívan korszerűsíti a gyalogátkelőhelyeket, például a Dózsa György–Petőfi Sándor kereszteződésben tervezett átkelőhely már engedélyezési fázisban van, hozzájárulva a kiemelt forgalmú csomópontok biztonságához. Emellett az állami támogatásból létrejött Petőfi–Honvéd utca átkelőhely tervezett kivitelezéséről is tájékoztatás érkezett: jól megvilágított „szuperzebra” ezt is szolgálja, hozzáteve az érintett járdaszakaszok csatlakozását térkövezéssel.

Forgalomcsillapítás és forgalomszervezés

A Erzsébet tér rekonstrukciója során az áthaladó utak megszüntetésre kerültek, mely lépés radikálisan átalakította a tér közösségi jellegét, igazi gyalogos funkciójú városterré alakítva azt. A Zrínyi–Teleki, Magyar–Petőfi utcák csatlakozásai a forgalom csökkentésével, átirányításával – egyfajta forgalomcsillapítással – szolgálják a gyalogos biztonságot is.

Jelenlegi és tervezett járdafejlesztések

Jelenleg is zajlik a belterületi közút- és járdarendszer üzemeltetése és karbantartása: Nagykanizsán a 130km-nyi út és az 180km-nyi járda–kerékpárút hálózat sokszor EU-pályázatokból finanszírozott felújítása folyik. Kiemelt feladat a csapadékvíz-elvezetés javítása: lefolyók és árkok rendszeres – legalább félévenkénti – tisztítása is része a stratégiának.

A TOP-Plusz programból támogatott projektek keretében jelenleg folyik a Tripammer Gyula utca teljes körű korszerűsítése, beleértve járda- és útfelújítást, útalap-erősítést és aszfaltozást (összesen 316millió Ft támogatással, várhatóan 2024 nov.–2026 szept. között). Hasonló jelleggel készül a Sugár utca rekonstrukciója is, térköburkolat és járdaszakasz-fejlesztést magába foglalva, ez mintegy 193 millió Ft EU-támogatásból indult 2025-ben.

A lakosság részéről egyre erőteljesebb az igény a zöld, árnyékos és biztonságos gyalogos útvonalakra, valamint a rövid, mindennapi utak (iskola, bolt, posta) kényelmes gyalogos elérhetőségére. E szempontokat a jövőbeli fejlesztések során hangsúlyosan szükséges figyelembe venni, különösen a kertvárosi és városrészi csomópontok esetében.

3.3.2 A kerékpáros közlekedés hálózata

Nagykanizsa, mint Zala vármegye második legnagyobb népességű városa, kiemelt szerepet tölt be a dél-zalai térség közlekedési és gazdasági kapcsolatrendszerében. A város kerékpáros közlekedési infrastruktúrája az elmúlt évtizedben fokozatos fejlődésen ment keresztül, elsősorban a fenntartható mobilitási célkitűzések, valamint a turisztikai potenciál kihasználása érdekében. A város kedvező domborzati adottságai – jellemzően enyhén hullámos síkvidéki

térszín – alapvetően kedveznek a kerékpáros közlekedésnek, ugyanakkor a városszerkezet, a széttagolt külterületi településrészek és az országos főútvonalak nagy arányú jelenléte a közlekedésszervezés szempontjából jelentős kihívásokat támaszt.

Az elmúlt években Nagykanizsa törekedett arra, hogy a kerékpáros közlekedés feltételeit célzott beruházásokkal és hálózatfejlesztéssel javítsa. Ennek részeként több új kerékpárútszakasz létesült – részben önálló nyomvonalon, részben közutak melletti megosztott felületen –, valamint egyre nagyobb hangsúlyt kapott a térségi kapcsolatok kiépítése is. A hálózat jelenlegi jellemzője, hogy bár több irányban is megvalósultak fejlesztések, a rendszer még nem teljes mértékben összefüggő: a különböző városrészeket – például Miklósfa, Palin, Kanizsaihegy, Csónakázó-tó környéke – érintő szakaszok egy része nem alkot folytonos hálózatot, ami a kerékpáros közlekedés versenyképességét és biztonságát is korlátozza.

A főbb kerékpáros tengelyek elsősorban a belváros, az ipari park, a Csónakázó-tó és a keleti városrészek közötti kapcsolatokat célozzák. Kiemelkedő fejlesztés volt a Csónakázó-tó körüli rekreációs célú kerékpárút és a hozzá kapcsolódó zöldfelületi infrastruktúra kialakítása, amely jelentős vonzerőt képvisel mind a helyi lakosság, mind a turisztikai felhasználók számára. Emellett fontos hálózati elemként jelent meg a várost délnyugatról elérő, a horvát határ felé vezető kerékpárút-szakasz, amely nemzetközi kapcsolódást is biztosít a térség számára. A „Zala kétkeréken” projekt révén Nagykanizsa és több környező település – pl. Nagyrécse, Zalasárszeg – között új kerékpárutak épültek ki, ezáltal térségi szinten is javult az elérhetőség.

A város területén több ponton elérhetők kerékpártárolók, amelyek jellemzően forgalmas közterületeken, oktatási intézmények, közintézmények és turisztikai célpontok közelében kerültek elhelyezésre. A legnagyobb koncentrációban a belvárosban – például a Fő út mentén, a könyvtárnál, a vasútállomás környékén és a Kanizsa Centrum környezetében – található, valamint a Csónakázó-tó térségében is több kerékpártároló szolgálja a rekreációs céllal érkezőket.

Közösségi kerékpárrendszer vonatkozásában a városban 2016-ban indult el a **KanizsaBike** nevű szolgáltatás, amelyet 80 kerékpárral és 10 dokkolóállomással indítottak, majd 2017-ben 12 állomásra bővült. A rendszer azonban alacsony kihasználtság és magas fenntartási költségek miatt 2021 augusztusában megszűnt.

A jelenlegi kerékpárút-hálózat elsősorban rekreációs célokra alkalmas, míg a mindennapi közlekedési igényeket – például az iskolába, munkahelyre történő kerékpáros eljutást – csak korlátozott mértékben képes kiszolgálni. A hálózat hiányosságai közé tartoznak a nem megfelelő csomóponti átvezetések, a szakaszosság, valamint a fedett és biztonságos tárolók alacsony száma a külvárosi zónákban. A város különböző szerkezeti adottságai – eltérő sűrűségű beépítés, főúti átkelések, ipari területek jelenléte – további komplexitást adnak a kerékpáros közlekedés teljes körű integrálásához.

8. ábra Nagykanizsa jelenlegi kerékpáros hálózata



Forrás: KENYI alapján saját szerkesztés

Összességében Nagykanizsa kerékpáros közlekedési rendszere fejlődő pályán van, de jelenlegi formájában még nem képes teljes mértékben kielégíteni a mindennapos kerékpározás követelményeit. A hosszú távú mobilitási célok eléréséhez szükséges a hálózat összefüggővé tétele, a csatlakozási pontok és csomópontok biztonságos kialakítása, valamint a kerékpárosbarát szemléletmód további erősítése a városi közlekedés- és területrendezési gyakorlatban.

Az elmúlt kilenc év adatai alapján megfigyelhető, hogy Nagykanizsán az önkormányzati tulajdonban lévő kerékpárutak, illetve a közös gyalog- és kerékpárutak hossza hosszú ideig változatlan maradt: 2015 és 2018 között mindössze 17,7 km-t tett ki. Ezt követően 2019-ben jelentős fejlesztés történt, ekkor 4,7 km-rel bővült a hálózat, elérve a 22,4 km-es hosszúságot. A bővülés üteme ezt követően lelassult, 2020-tól 2023-ig már csak minimális növekedés volt tapasztalható (22,7 km), tehát a fejlesztések az elmúlt négy évben lényegében stagnáltak. Ez

arra utalhat, hogy a város elsősorban egy nagyobb léptékű, egyszeri kerékpárút-fejlesztési projektet valósított meg, majd azóta nem történt számottevő bővítés ezen a területen.

A kiépített önkormányzati járdahálózat hossza szintén stabil értékeket mutatott a vizsgált időszak első felében: 2015 és 2018 között nem történt változás, a járdák hossza végig 222,5 km volt. 2019-től kezdődően azonban itt is megfigyelhető egy kisebb mértékű, fokozatos növekedés: a hálózat 2023-ra elérte a 224,2 km-t. Bár a növekedés mértéke csekély, az adatok arra utalnak, hogy a város a járdák fejlesztését kisebb, folyamatos lépésekben végzi, az aktuális igényekhez, beruházási lehetőségekhez és felújítási ütemezéshez igazítva. Ez a tendencia a gyalogos közlekedés szempontjából kedvező, hiszen a hálózat bővítése hozzájárul a biztonságosabb és kényelmesebb gyalogos infrastruktúra kialakításához.

2. Táblázat Önkormányzati kerékpárutak és járdák jellemzői

Mutatók	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Önkormányzati kerékpárút, közös gyalog- és kerékpárút hossza (km)	17,7	17,7	17,7	17,7	22,4	22,7	22,7	22,7	22,7
Önkormányzati kiépített járda hossza (km)	222,5	222,5	222,5	222,5	223,4	223,9	223,9	223,9	224,2

Forrás: KSH alapján saját szerkesztés

3.3.3 A közforgalmú közlekedési szolgáltatások jellemzői

3.3.3.1 Helyközi buszközlekedés

Nagykanizsa helyközi autóbusz-közlekedése jól strukturált és a térségközponti szerepkörhöz illeszkedően kiépített, hiszen a város régóta betölti a dél-zalai közlekedési csomópont szerepét. A buszhálózat vizsgálatából jól kirajzolódik a sugaras szerkezetű hálózat, amely közvetlen összeköttetést biztosít több kistérségi központtal, köztük Letenyével, Zalakarossal, Marcalival, Lenti irányába, valamint észak felé Zalaegerszeg és Kaposvár felé is. A járáshálózat különösen sűrű a Nagykanizsától számított 20–30 kilométeres körzetben, ami elősegíti a térségben élők mobilitását, különösen a napi ingázók – például tanulók és munkavállalók – számára. Ezt a hálózatot egészíti ki a kisebb településeket elérő, kevésbé sűrű, de stratégiaiag fontos járatrendszer, amely alapvető közszolgáltatási funkciókat is ellát, különösen a kistépüléseken élő idősebb lakosság számára.

A helyközi buszállomás városon belüli elhelyezkedése miatt – a vasútállomástól viszonylag távol – az intermodalitás nem valósul meg. A közlekedési szolgáltatások összehangolása és az eljutási idők optimalizálása különösen fontos a közlekedésszervezés szempontjából, különösen az agglomerációs térségekből (pl. Miklósfa, Palin, Bagola) való bejutás megkönnyítése érdekében. A megállóhelyek korszerűsítése, az utastájékoztató digitalizálása és a menetrendi integráció további lehetőségeket kínál a szolgáltatási színvonal emelésére. Kiemelt cél továbbá

9. ábra helyközi autóbusz-hálózat Nagykanizsa környezetében

Pusztamagyaród	720 770	Fény Póloskő	6401 6472	
----------------	------------	-----------------	-----------	--



fokozva a belvárosi (autóbusz-állomás) kapcsolatrendszer a vasútállomással. 5-ös és 7-es es járatok közvetlenül is bekapcsolják a sűrűn lakott keleti városrészt a város többi részével. 8-as és 18-as járatok Palintól és Napraforgó tértől érintik a Ligetváros és Miklósfa városrészeket, 9-es járatok Városkapu körüttől érintik Ligetvárost és Miklósfa. A 10-es vonal a Kalmár utcától Bagolán, Nagyfakoson át vezet – ezzel bevonva a dél-nyugati külterületeket. A 16-os körjárat a város több jelentős utasforgalmú pontját köti össze, szinkronizálva a Kalmár utca, Napraforgó tér, Városkapu körút, Kórház, Eötvös tér, Gépgyár, Kiskanizsa autóbuszos kapcsolatait. A 28-as járat az autóbusz-állomást, Kiskanizsa temetőt és a bajcsai településrészt köti össze, míg a 24-es, 25-ös, 26-os 27-es céljáratok az iskolai és hivatásforgalmi utazásokat biztosítják kiskanizsai és keleti városrészből.

Ezek mellett az évről-évre a vasúti menetrendhez hangolt Vasútállomás-Kalmár utca viszonylatot is kiszolgáló 5,15,7,17 járatok tovább erősítik a belvárosi és közlekedési csomópontok közötti kapcsolatot.

Kiemelendő a közvetlen elérést biztosító, tehát átszállást nem igénylő Palin, Miklósfa, Városkapu körút városrészek helyi hálózatba történő hatékony bekapcsolása.

A városi buszközlekedést egészítik ki a helyi tarifával meghirdetett helyközi járatok igénybevétele, amelyek javítják a nagykanizsai utasok utazási lehetőségeit.

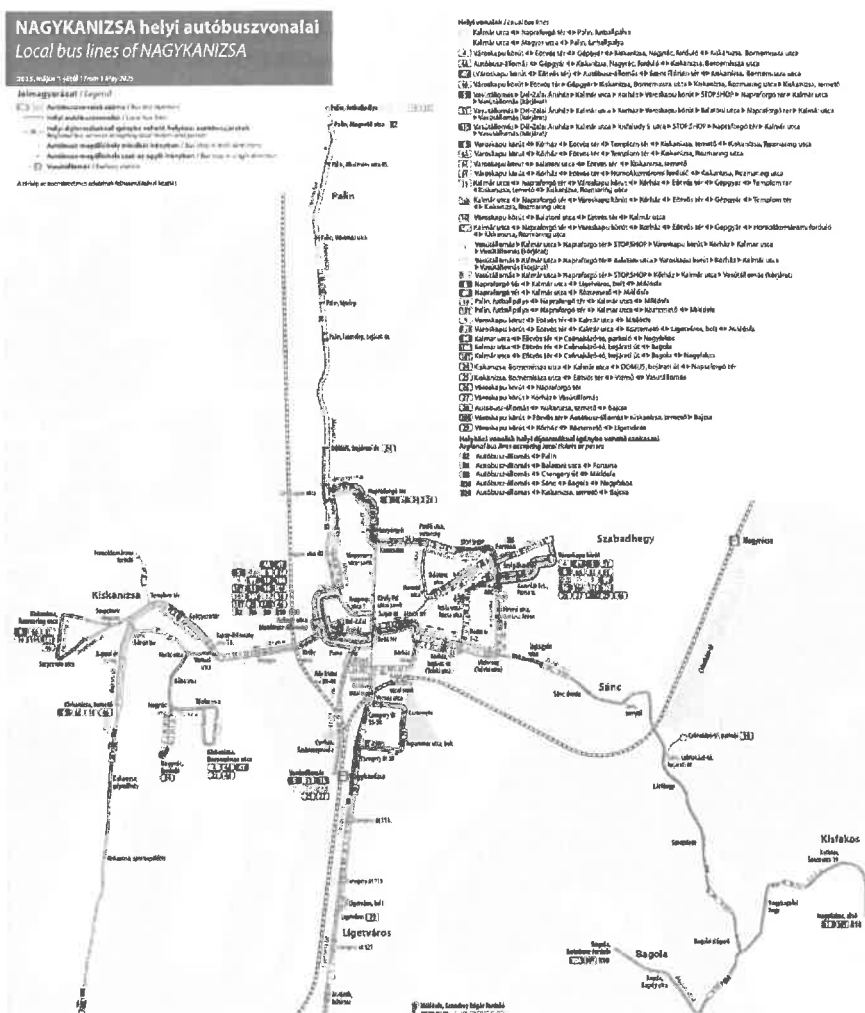
Összefoglaló:

2, 2E, 4, 4A, 4Y, 46, 5, 15, 5Y, 6, 6A, 6Y, 6E, 16, 16A, 16Y, 7, 7Y, 17, 8, 8Y, 18, 18Y, 9, 9Y, 29, 10, 10A, 10Y, 24, 25, 26, 27, 28, 28B

Helyközi vonalak helyi díjtermékkel igénybe vehető szakaszai:

- 6246 6400 6401 6465 6470 6472 Autóbusz-állomás – Palin
- 6425 Autóbusz-állomás – Csengery út – Miklósfa
- 6420 6421 Autóbusz-állomás – Sánc – Bagola – Nagyfakos
- 6428 Autóbusz-állomás – Kiskanizsa, temető – Bajcsa
- 6403 6405 6415 Autóbusz-állomás – Balaton utca – Fortuna

10. ábra Nagykanizsa helyi autóbushálózata



Forrás: www.helyimenetrend.mavcsoport.hu

3.3.3.3 Vasúti közlekedés

Nagykanizsa vasúti közlekedési hálózata a város közlekedésföldrajzi szerepkörének egyik alapvető pillére, amely regionális és országos viszonylatban is fontos kapcsolatokat biztosít. A város a Murakeresztúr–Gyékényes–Nagykanizsa–Székesfehérvár vasútvonalon fekszik, amely része a nemzetközi TEN-T közlekedési folyosónak, és összeköttetést biztosít Budapest, valamint Horvátország (Zágráb és Rijeka) irányába is. A 30a és 60-as számú vasútvonalak részeként Nagykanizsa egyike a délnyugati országrész azon településeinek, amelyeket mind a belföldi távolsági, mind a nemzetközi vonatforgalom kiszolgál. A rendszeresen közlekedő InterCity járatok révén a főváros 2,5–3 óra alatt elérhető, ami a térség mobilitási lehetőségeit jelentősen növeli.

A regionális vasúti forgalom szempontjából Nagykanizsa fontos szerepet tölt be a kisebb zalai települések elérésében is: Gyékényes, Murakeresztúr, Zalakomár, illetve a Balaton irányába (pl. Balatonszentgyörgy, Keszthely) közlekedő vonatok kiszolgálják a napi ingázókat, különösen a turisztikai szezonban. Ugyanakkor a mellékvonali elágazások hiánya, illetve az észak–déli irányú

vasúti kapcsolat korlátozottsága miatt a hálózat nem teljes körűen lefedett, ami hosszabb távon fejlesztési lehetőséget jelent a vasúti közlekedési kínálat bővítésére.

11. ábra Nagykanizsa vonzáskörzetének vasúthálózata



forrás: www.mavcsoport.hu

3.3.4 Közúti közlekedés, parkolás

Nagykanizsa, mint Zala vármegye egyik kiemelt közlekedési csomópontja, meghatározó szerepet tölt be a térségi közúti hálózatban. A város kiváló földrajzi elhelyezkedése – a 7-es számú főútvonal, az M7-es autópálya, valamint számos országos mellékút találkozási pontján – előnyös feltételeket teremt a regionális és nemzetközi tranzitforgalom számára. Az M7-es autópálya és a 7-es főút párhuzamos nyomvonalú elkerülő szakaszai lehetővé teszik a teherforgalom részleges kivonását a belső városi hálózatból, ugyanakkor a csatlakozó csomópontokon (például a 6830, 6804 és 6101 jelű utaknál) fokozott torlódások is jelentkezhetnek a csúcsidőszakokban.

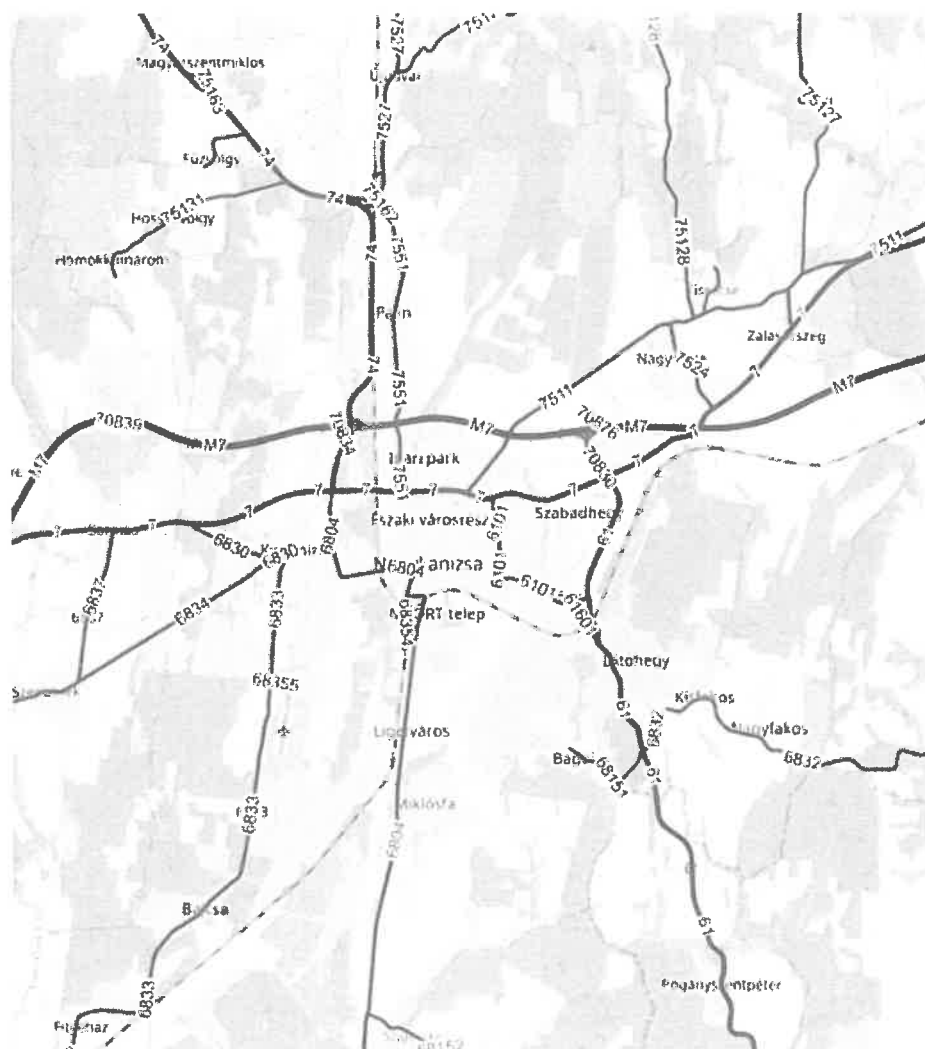
A várost több országos mellékút is feltárja: a 6801-es, 6833-as, 6834-es és 61-es utak a délkeleti és délnyugati térségek felől biztosítanak kapcsolatot, míg a 74-es, 7551-es és 7511-es jelű utak az északkeleti, illetve északi irányú forgalmat szolgálják ki.

A város belső úthálózata több városrészre tagolódik, amelyek közötti elérhetősége és bekötöttsége eltérő. A történelmi belvárostól északra fekvő városrészek (pl. Palin, Szabadhegy) jobb elérhetőséggel bírnak, köszönhetően az M7-es közeli le- és felhajtóinak, míg az délre

fekvő Ligetváros vagy Miklósfá térsége esetenként korlátozottabban integrált a fő közlekedési tengelyekbe, ami forgalomszervezési és kapacitásbeli kihívásokat eredményez.

A közúti infrastruktúra fizikai állapota vegyes képet mutat: míg az országos fő- és mellékutak állapota túlnyomórészt megfelelő, a városi mellékutak esetenként elhasználódott burkolattal, hiányos vízelvezetéssel és nem megfelelő forgalomtechnikai eszközökkel rendelkeznek. A csomóponti kialakítások egy része (pl. körforgalmak, jelzőlámpás csomópontok) nem tudja hatékonyan kezelni a növekvő forgalmi igényeket, ezért közlekedésbiztonsági és áteresztőképességi szempontból is fejlesztésre szorulnak.

12. ábra Nagykanizsa vonzáskörzetének közúthálózata

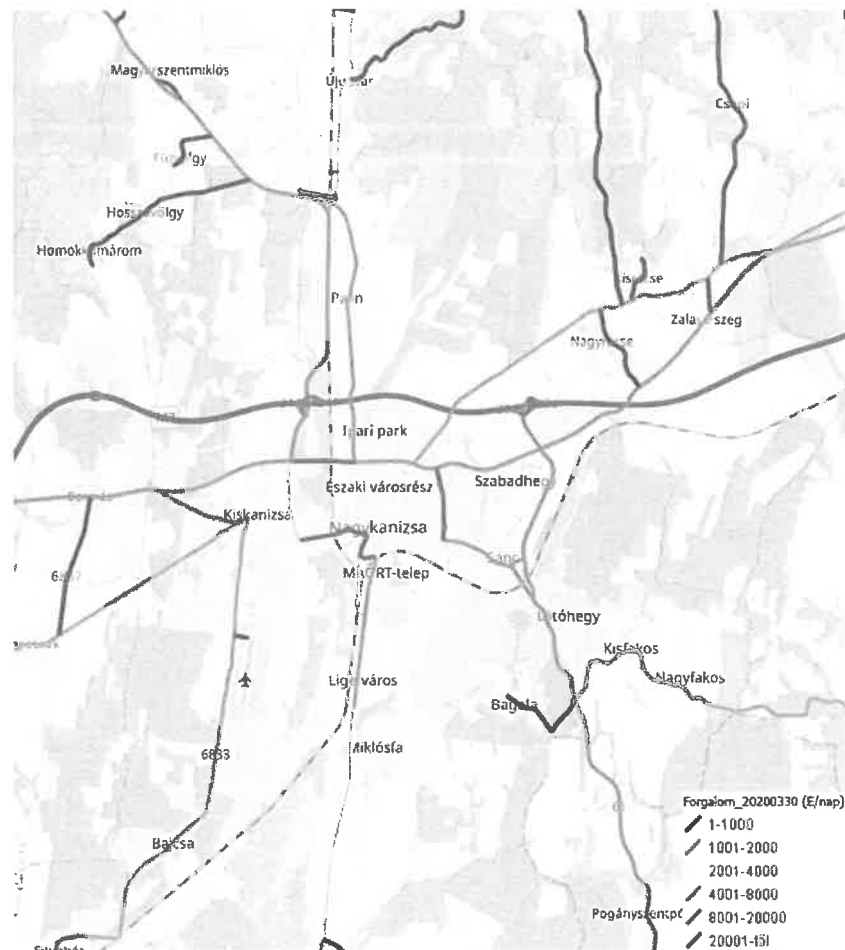


Forrás: Közlekedési Információs Rendszer (KIRA)

Nagykanizsa térségi központként sok környező település lakója számára jelent mindennapos célpontot, elsősorban munkavégzés, iskolába járás vagy ügyintézés céljából. Az olyan települések felől, mint Újudvar, Sormás, Zalaszentjakab, Pogányszentpéter vagy Újudvar, rendszeresen érkezik jelentős számú ingázó. Ennek megfelelően a városba vezető főbb közutakon – például a 7511-es, 74-es, 7-es, 61-es és 6804-es utakon – különösen a reggeli és délutáni órákban erős a napi közúti forgalom.

A közúti kapcsolatok szempontjából meghatározó szerepet töltenek be azok az utak, amelyek közvetlen kapcsolatot biztosítanak a város gazdasági zónáihoz, ipari parkjaihoz és közintézményeihez. Emellett a várost érintő átmenő forgalom – különösen a turisztikai szezonban, a Balaton és a horvát határ felé irányuló mozgások idején – időszakosan tovább növeli a közlekedési terhelést.

13. ábra Nagykanizsa vonzáskörzetének forgalmi adatai



Forrás: Közlekedési Információs Rendszer (KIRA)

Az elmúlt években Nagykanizsa fokozatosan törekedett a közúti infrastruktúra korszerűsítésére, különös figyelemmel a burkolatminőség javítására, a forgalomcsillapítási intézkedésekre és a közlekedésbiztonsági beavatkozásokra. A város üzemeltetési feladatait ellátó Via Kanizsa Zrt. irányításával több útszakasz felújítása és a csapadékvíz-elvezető rendszerek karbantartása is megtörtént. Ugyanakkor a város belső közlekedési rendszerére továbbra is jellemző, hogy a főbb gyűjtőutak – mint a Zrínyi utca, Magyar utca, Petőfi utca és a Teleki út – túlterheltek, különösen csúcsidőszakban. A városközpont forgalmi csillapítása érdekében számos ponton átalakításra került a forgalmi rend, több szakaszon egyirányúsítás, illetve közösségi közlekedés előnyben részesítése valósult meg. Az Erzsébet tér környezetének megújítása és a városi csomópontok átalakítása is a gyalogos- és közösségi közlekedés előtérbe helyezését szolgálta.

Vonzáskörzet vizsgálata

Önkormányzati és állami fenntartású közutak

Nagykanizsa közlekedési hálózatában az önkormányzati kezelésben álló úthálózat alapvetően a város belső mobilitását biztosítja, összekötve a lakóövezeteket, intézményi területeket, gazdasági zónákat és közszolgáltatásokat. A legfontosabb önkormányzati fenntartású utak közé tartozik például az Ady Endre utca, a Király utca, a Zrínyi utca, a Rozgonyi utca, a Rózsa utca, a Hevesi út, valamint a Platán sor és a Teleki utca. Ezek az utak nemcsak forgalmi szempontból kiemelték, hanem intézményi, lakóterületi és közösségi funkciókat is kiszolgálnak, így állapotuk és forgalomtechnikai adottságaik jelentősen befolyásolják a városi közlekedés színvonalát.

A 2014 és 2023 közötti időszakban az önkormányzati kiépített utak és közterek hossza enyhén növekedett: a kezdeti 126,1 km-ről 128,7 km-re emelkedett, ami fokozatos, de stabil bővülést jelez, különösen a 2022–2023-as években tapasztalható növekedés figyelemre méltó. Ebből következően a kiépített úthálózat területe szintén növekedett 683,9 ezer m³-ről 703,7 ezer m³-re. Ezzel szemben a kiépítetlen önkormányzati utak hossza az elmúlt tíz évben nem változott, stabilan 20,9 km maradt, ami arra utal, hogy ezen szakaszok fejlesztése nem történt meg, vagy nem képezte fejlesztési prioritás tárgyát.

3. Táblázat Önkormányzati utak jellemzői

Mutatók	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Önkormányzati kiépített út és köztér hossza (km)	126,1	126,1	126,1	126,1	126,4	126,4	126,3	126,3	128,6	128,7
Önkormányzati kiépített út és köztér területe (1000 m ²)	683,9	683,9	683,9	683,9	686,6	686,6	685,9	685,9	702,1	703,7
Önkormányzati kiépítetlen út és köztér hossza (km)	20,9	20,9	20,9	20,9	20,9	20,9	20,9	20,9	20,9	20,9

Forrás: KSH alapján saját szerkesztés

Nagykanizsa közlekedési hálózatában az állami kezelésű közutak – elsősorban a főutak és az országos jelentőségű összekötő utak – kulcsszerepet töltenek be a város regionális és országos elérhetősége szempontjából. Ezek biztosítják a kapcsolatot az M7-es autópályához, a 7-es és 61-es főutakhoz, valamint a térség többi jelentős településéhez.

A 2014 és 2023 közötti adatok alapján az állami kezelésű közutak hossza gyakorlatilag változatlan maradt: a 2014-es 25,7 km-es érték 2023-ra 25,2 km-re csökkent, ami mindössze minimális mértékű, statisztikai szintű elmozdulást jelent.

4. táblázat Állami utak jellemzői

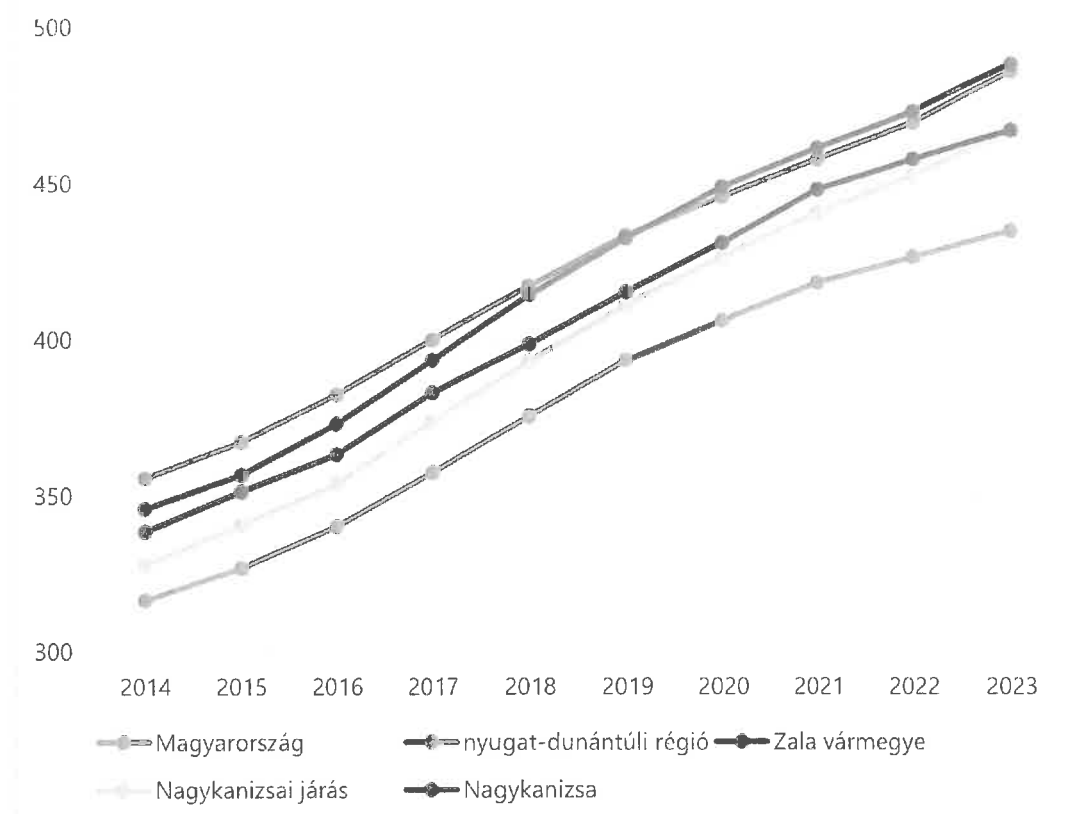
Mutatók	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Állami közutak területe (1000 m ²)	204,8	202,6	202,6	202,6	200,8	202,9	202,9	203,1	203,1	203,1
Állami közutak hossza (km)	25,7	25,2	25,2	25,2	24,9	25,2	25,2	25,2	25,2	25,2

Forrás: KSH alapján saját szerkesztés

Gépjárműállomány

Az ezer főre jutó személygépkocsik számának alakulása jól tükrözi a motorizáció térnyerését Magyarországon, és különösen szembetűnő ez a folyamat Nagykanizsa esetében. A városban 2014-ben még 338,5 személygépkocsi jutott ezer lakosra, míg 2023-ra ez az érték 467,2-re emelkedett, ami közel 40%-os növekedést jelent alig egy évtized alatt. A bővülés üteme összhangban áll a régiós és vármegyei trendekkel, ugyanakkor Nagykanizsa motorizációs szintje tartósan alacsonyabb, mint a nyugat-dunántúli régióé vagy Zala vármegyéé, ahol 2023-ban már 486, illetve 488 gépkocsi jutott ezer főre. Ugyanakkor kedvezőbb képet mutat a város járási összevetésben: a Nagykanizsai járás egészében mért 466,9-es értéket minimálisan, de meghaladja a városi mutató, ami arra utal, hogy Nagykanizsa közlekedési ellátottsága és gazdasági helyzete a járás többi településéhez képest erősebb, és a gépjármű-tulajdonlás szintje is ennek megfelelően magasabb.

14. ábra ezer főre jutó gépkocsik számának alakulása (2014-2023)



KSH alapján saját szerkesztés

A KSH-n elérhető legfrissebb adatok alapján Nagykanizsa személygépkocsi-állománya továbbra is erősen a hagyományos üzemanyag-fajtákra épül. A járművek 60%-a benzinüzemű, ami a hazai viszonyok között is magas arány, és arra utal, hogy a városban elsősorban a kisebb, városi használatra alkalmas gépkocsik vannak túlsúlyban. A gázolajüzemű személygépkocsik aránya 24%, ami mérsékeltnek tekinthető, és vélhetően az ingázók, illetve hosszabb távra használók körében elterjedtebb típusokat jelzi. Az alternatív – például elektromos vagy hibrid – hajtású személyautók aránya 4%, ami ugyan még viszonylag alacsony, de már érzékelhető jelenlétet mutat, különösen figyelembe véve az országos tendenciákat. Ez a trend a fenntartható közlekedési formák lassú térnyerésére utal, ugyanakkor egyértelművé teszi, hogy a környezetbarát járművek ösztönzése és az infrastruktúrájuk fejlesztése a következő évek egyik kiemelt várospolitikai feladata lehet.

A tehergépkocsik esetében a kép jóval koncentráltabb: az állomány túlnyomó része gázolajüzemű, míg a benzinüzemű és egyéb üzemű teherjárművek gyakorlatilag elhanyagolható arányban vannak jelen. Ez összhangban áll az országos és nemzetközi gyakorlattal, ahol a dízelmotorok hatékonyságuk és hosszú távú használhatóságuk miatt dominálnak a teherfuvarozásban. A nulla százalékhöz közelítő alternatív üzemű tehergépkocsi-állomány ugyanakkor rávilágít arra, hogy a logisztikai szektor dekarbonizációja még nem kezdődött meg kézzelfogható mértékben a városban.

15. ábra Gépkocsiállomány összetétele

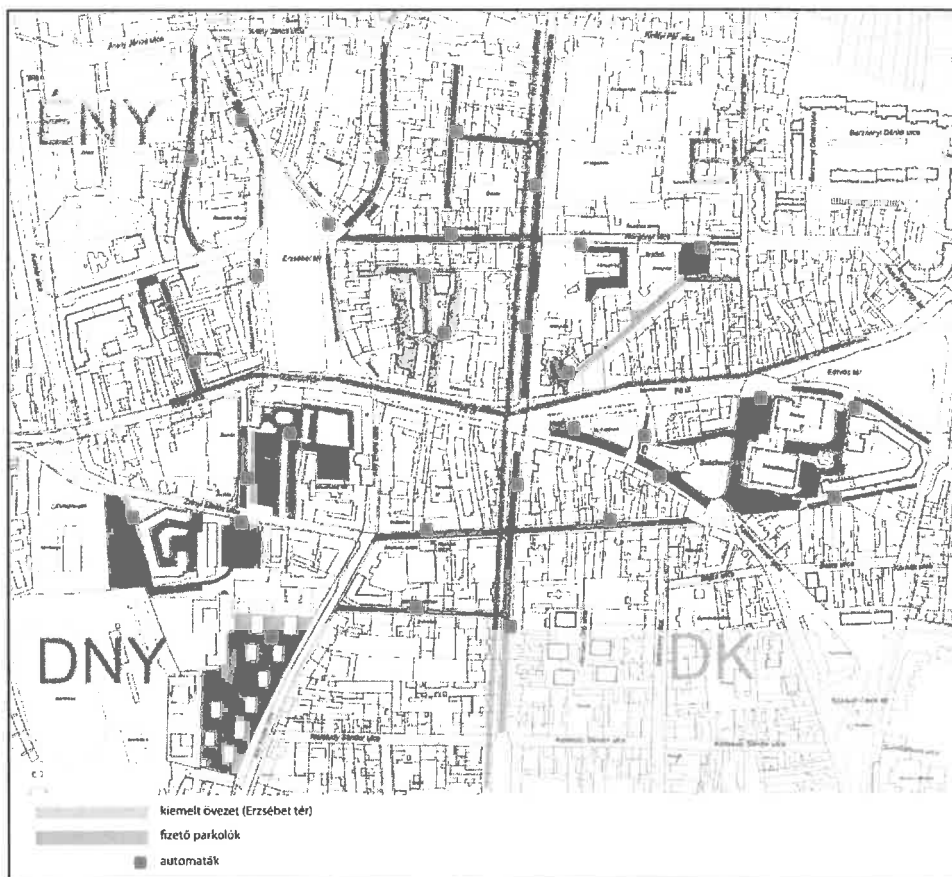


KSH alapján saját szerkesztés

Parkolás

A parkolási rendszer jellemzően zónás elven működik. A belvárosban kijelölt díjköteles parkolási övezetek találhatók, amelyek hétköznapiokon 8:00–16:00 óra között működnek, míg hétvégén és ünnepnapokon a parkolás díjmentes. A parkolási zónák között különbséget tesznek a díjszabás szerint is: a kiemelt övezetbe eső területeken (pl. Erzsébet tér és közvetlen környezete) magasabb díjszabás érvényes, míg a tágabb belvárosi övezetben kedvezőbb tarifa alkalmazható. A rendszerben mobiltelefonos és applikációs fizetés, illetve hagyományos automatás parkolás is elérhető. A fizetős parkolásból származó bevételek jelentős része visszaforgatásra kerül az útfelújításokba és a közlekedési infrastruktúra karbantartásába.

16. ábra Parkolási övezetek Nagykanizsán



Forrás: www.viakanizsa.hu

A város több pontján található nagyobb kapacitású parkolóterek, például a Kórház utca, a Kanizsa Centrum mögötti területek, valamint a Hevesi Sándor Művelődési Központ közelében. Ugyanakkor a belvárosi területeken, különösen a napi ügyintézési csomópontok (okmányiroda, egészségügyi intézmények, bankok) környezetében a parkolási kapacitás időszakosan telített.

3.3.5 Elektromobilitás

Nagykanizsa elektromobilitási rendszere az utóbbi években érzékelhető fejlődésen ment keresztül, bár jelenlegi formájában még nem tekinthető teljes körűen kiépítettnek. A városban működő nyilvános elektromos töltőállomások száma jelenleg 10–17 közé tehető, ezek elsősorban a város kereskedelmi, közintézményi és közlekedési csomópontjaihoz kapcsolódnak. A töltőhálózat heterogén képet mutat: különböző szolgáltatók – így az MVM Mobiliti, az E.ON Drive, a Shell Recharge és az E-Mobi – által telepített eszközök alkotják a rendszert, amely így országos viszonylatban is kompatibilis, ugyanakkor városi szinten még nem egységes.

A töltőpontok között megtalálhatók normál (11–22 kW teljesítményű AC) és gyorsöltésre alkalmas (43–300 kW közötti DC) berendezések is. A normál töltők jellemzően bevásárlóközpontok, például a Lidl és a TESCO parkolóiban, illetve közintézmények közelében, például a Színház utcában kaptak helyet. A nagy teljesítményű DC töltők, mint például az E.ON által működtetett 300 kW-os állomás az Aldi áruház mellett, a tranzitforgalom szempontjából

bírnak jelentőséggel, különösen az M7-es autópálya közelsége miatt. A töltőhálózat időbeli hozzáférhetősége kedvező: a legtöbb állomás 0–24 órás nyitvatartással működik, támogatva a mindennapos és az átmenő elektromos járműhasználatot is.

17. ábra elektromos töltőhálózat kiépítettsége Nagykanizsán



Forrás: www.plugshare.com

Fontos megjegyezni, hogy Nagykanizsa szomszédságában Sormáson található kifejezetten a TESLA elektromos gépkocsik töltésére specializálódott Supercharger állomás is.

A városon belüli töltőállomások elhelyezkedése azonban széttagolt: jelenleg nem alkotnak átgondolt, koncentrált hálózatot, így bizonyos városrészek – különösen a lakóövezetek és az ipari zónák – kevésbé ellátottak. Hiányzik továbbá a töltőhelyek közterületi integráltsága: nem jellemzőek a fedett, kamerázott vagy közösségi funkcióval kombinált töltőállomások. A jelenlegi infrastruktúra elsődlegesen a magánhasználatú, rövid időtartamú töltésre optimalizált, a közösségi célú vagy flottahasználat támogatásához bővítésre és funkcióbővítésre van szükség.

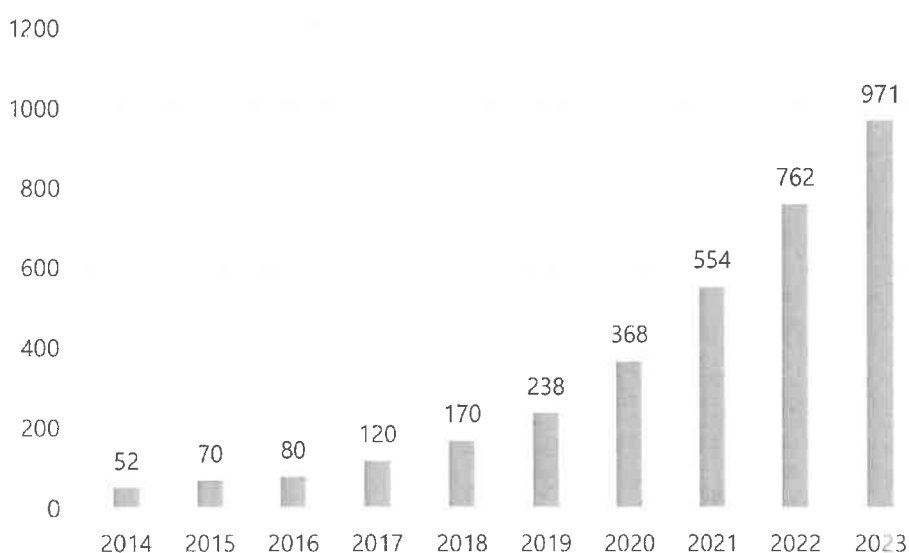
Elektromos autózás

Az elmúlt években Magyarországon dinamikusan emelkedett a tisztán elektromos autók száma, és ez a növekedési trend számos hazai településen, így Nagykanizsán is érzékelhető. A Jövő Mobilitása Szövetség adatai szerint 2023 júniusának végén 41 386 darab tisztán elektromos autó közlekedett az ország útjain, amely szám 2024 júniusára 59 209-re nőtt. Noha településszintű bontásban nem állnak rendelkezésre pontos adatok kizárólag a tisztán

elektromos járművekről, a Központi Statisztikai Hivatal „egyéb üzemű” kategóriába sorolt személygépkocsikra vonatkozó statisztikai megbízhatóan tükrözik az elektromobilitás térnyerését, mivel e kategória jellemzően a teljesen elektromos hajtású járműveket is magában foglalja.

A KSH adatai alapján Nagykanizsán is erőteljes növekedés figyelhető meg az alternatív, jellemzően elektromos meghajtású járművek terén: 2014-ben még csupán 52 darab ilyen jármű szerepelt a nyilvántartásban, 2023-ra azonban ez a szám 971-re emelkedett. Különösen 2019 után gyorsult fel a bővülés üteme, ami a technológiai fejlődés, a növekvő vásárlói bizalom, valamint a központi támogatások és kedvezmények együttes hatására vezethető vissza. Ez a dinamikus növekedés rámutat arra, hogy Nagykanizsa is egyre hangsúlyosabb szerepet vállal az országos szinten megindult fenntartható közlekedési átmenetben.

18. ábra egyéb üzemű személygépkocsi számának változása Nagykanizsán (2014-2023)



Forrás: KSH alapján saját szerkesztés

Elektromos rollerezés

Nagykanizsán az elmúlt években egyre érzékelhetőbbé vált az elektromos rollerek megjelenése a közlekedésben, különösen a fiatalabb korosztály és a rövid távon közlekedők körében. Az eszköz népszerűsége elsősorban annak köszönhető, hogy gyors, rugalmas és viszonylag olcsó megoldást kínál a városon belüli rövid távolságok megtételére – például iskolák, munkahelyek vagy bevásárlóközpontok elérése során.

Jelenleg a városban nem működik szervezett közösségi e-roller szolgáltatás (sharing rendszer), a használat túlnyomórészt magántulajdonú eszközökhöz köthető. Ezek jellemzően spontán, a kerékpáros infrastruktúrán vagy gyalogosfelületeken közlekednek, ami időnként konfliktusokat eredményez más közlekedőkkel, különösen a belvárosi szűkebb terekben vagy forgalmasabb járdaszakaszokon. A rollerezés jelenléte leginkább a városközpontban, az oktatási intézmények környékén, valamint a lakótelepi övezetek és a bevásárlóközpontok között érzékelhető.

Annak ellenére, hogy jelenleg nem áll rendelkezésre hivatalos forgalomszámlálási adat az elektromos rollerek használatáról, helyi tapasztalatok és lakossági visszajelzések alapján kijelenthető, hogy a jövőben egyre nagyobb szerepük lehet a mikromobilitásban.

3.3.6 Utazási szokások, igények felmérése

Az utazási szokások, igények felmérése a lakosság körében egy online kérdőíves felmérés segítségével zajlott. Az anonim kérdőív célja a Nagykanizsán élők és tevékenykedők közlekedési szokásainak, hozzáállásának, igényeinek feltérképezése volt.

A kérdőív első kérdése a válaszadók lakóhely szerinti megoszlására irányult Nagykanizsa egyes városrészei között. Az adatokból kitűnik, hogy a válaszadók jelentős része a központi városrészekben él, ami arra utal, hogy a kérdőív elsősorban azokat szólította meg, akik napi szinten érzékelik a belvárosi közlekedési kihívásokat. A külsőbb, ritkábban lakott városrészek alulreprezentáltak, ami részben a kisebb népsűrűségből, részben abból fakadhat, hogy a közösségi közlekedés iránti igényük eltérő: sokan inkább autót használnak. A megoszlás rávilágít arra, hogy a közlekedésfejlesztési problémák városrészenként más és más hangsúllyal jelentkeznek. Míg a központban a parkolás és a forgalmi torlódások dominálnak, addig a peremkerületekben inkább a járatok ritkasága és a központba jutás nehézségei jelennek meg. Ez a kép tehát fontos alapot ad a közlekedési stratégiák célzott kialakításához.

Összesen 33 olyan válaszadó volt, aki nem Nagykanizsán él, közülük a legtöbben Nagyrécsről (5 fő, 15,2%) jelezték, hogy ott élnek. Ez kiemelkedik a többi településhez képest, hiszen a második leggyakoribb válasz Szepetnek volt 3 fővel (9,1%), míg Iharosberényből 2 válaszadó (6,1%) érkezett. A többi településről (például Becsehely, Budapest, Gelse, Gyékényes, Kistrécs, Miháld, Pölöskefő, Zalakaros, illetve egyéb kisebb falvak) jellemzően csak 1-1 válaszadó érkezett, ami 3%-os arányt jelent.

Az eredményekből jól látszik, hogy a kitöltők köre széles környékről tevődik össze, azonban a jelentősebb arányban képviselt települések inkább a Nagykanizsához közelebb eső kisebb falvak. Ez arra utal, hogy Nagykanizsa vonzáskörzete erős hatással bír a környező községekre, különösen Nagyrécs és Szepetnek esetében. A fővárosból (Budapestről) való válaszadás ugyan ritka, de jelzi, hogy a kérdőív eljutott távolabbi területekre is. Összességében a válaszok azt mutatják, hogy a minta heterogén, de a többség a közvetlen környékről került ki, ami releváns következtetések levonását segíti a régió szempontjából.

A válaszadók körében legnagyobb arányt a 36–55 éves korosztály teszi ki, 47,5%-kal – tehát majdnem minden második kitöltő ide tartozik. Ez egyértelműen jelzi, hogy a középkorú, aktív munkavállalói réteg a legmeghatározóbb a felmérésben.

A második legnagyobb csoport a 19–35 éveseké (19%), őket szorosan követi a 65 év feletti korosztály (18,2%). Érdekes, hogy a fiatal felnőttek és az idősebbek aránya közel azonos, ami azt mutatja, hogy a felmérés nem kizárólag a középkorúak véleményét tükrözi, hanem szélesebb demográfiai réteget ér el. A 56–65 évesek aránya 13,7%, ami szintén jelentős részt

képvisel, míg a legkisebb csoport a 14–18 éveseké (mindössze kb. 1%), tehát a tinédzser korosztály alig képviselteti magát a válaszadók között.

Az eredmények alapján elmondható, hogy a kérdőív leginkább a középkorú felnőtteket szólította meg, akik valószínűleg a legaktívabb résztvevői a helyi közösségi és gazdasági életnek. A fiatalabb (14–18 éves) korcsoport alacsony részvétele azt mutatja, hogy őket nehezebb elérni ilyen típusú felmérésekkel, míg az idősebb (65 év feletti) korosztály viszonylag aktívan bekapcsolódott, ami értékes szempontokat biztosíthat az ő igényeik megértéséhez is.

A fiatal válaszadók nagy többsége, 85,7%-a tanuló vagy hallgató, míg a fennmaradó 14,3%-a munkanélküliek csoportjába tartozik.

Az eredményekből az következik, hogy a kérdőív ezen részében egy erősen fiatal, oktatásban részt vevő csoport képviseltette magát, akik számára a munkaerőpiaci tapasztalat vagy gazdasági önállóság még kevésbé meghatározó. A munkanélküliek jelenléte ugyan kisebb arányt mutat, de jelzi, hogy a mintában van olyan réteg is, amely nem tanul, és jelenleg munkalehetőséghez sem jutott.

A kérdőívet kitöltők mintegy 67%-a gazdasági aktivitását tekintve munkavállaló volt, míg a második legnépesebb csoportot a nyugdíjasok alkották. A kitöltők között voltak továbbá tanulók, vállalkozók, GYED vagy hasonló támogatásban részesülő személyek és munkanélküliek is.

Nagykanizsán a válaszok alapján a két legnépszerűbb közlekedési mód a gyaloglás és a személygépjármű használata, a válaszadók legnagyobb része (47%-47%) naponta él ezzel a két közlekedési móddal. A válaszadók körében a legkevésbé népszerű közlekedési mód a motorkerékpár, amelyet 54% soha nem használ, de a válaszadók 30%-a sosem használ buszt, 24% sosem kerékpározik.

6. Önre melyik jellemző az alábbiak közül?

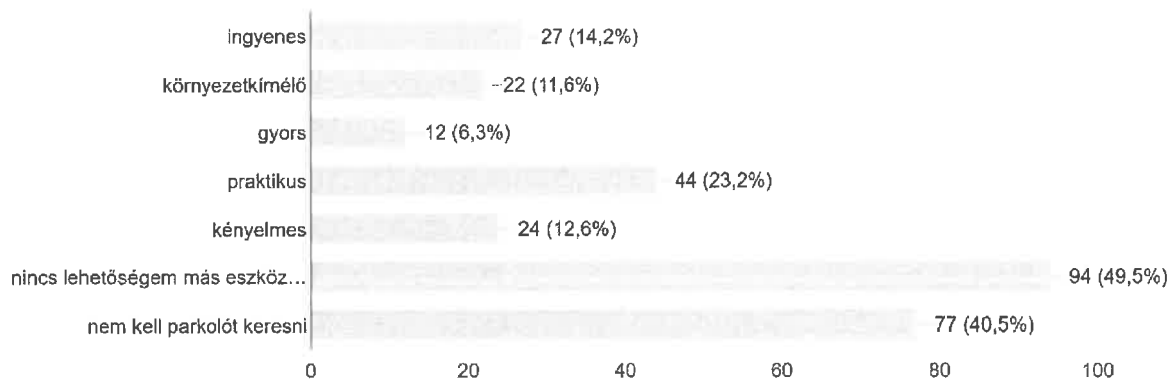
381 válasz



A helyi autóbusz-közlekedés nem mondható népszerűnek a megkérdezettek körében, ugyanis 49% soha, 34% pedig csak eseti jelleggel veszi igénybe azt. A rendszeresen helyi autó busszal közlekedők mindössze a válaszadók 17%-át teszik ki.

7. Mi az oka annak, hogy használja a helyi autóbusz-közlekedést Nagykanizsán? Több válasz is adható!

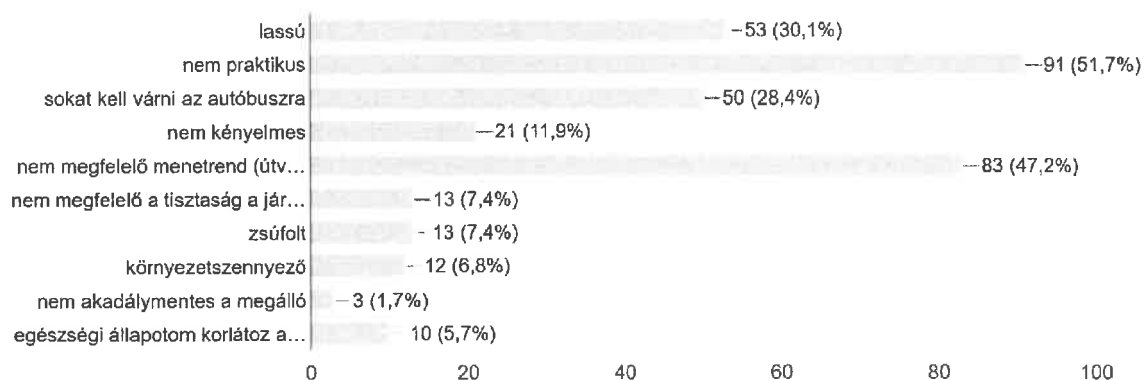
190 válasz



A helyi autóbusz-közlekedést használók felére jellemző, hogy más lehetőség híján veszik igénybe a buszjáratokat. A közlekedési mód legfontosabb előnyeként azt tartják számon, hogy nem szükséges parkolóhelyet keresni.

8. Mi az oka annak, hogy nem használja a helyi autóbusz-közlekedést? Több válasz is adható!

176 válasz



Azok, akik nem használják a helyi buszhálózatot, főleg azt nehezményezik, hogy a közlekedési mód nem praktikus, nem megfelelő a menetrendje és lassú, vagy sokat kell várni rá.

9. Milyen feltételek mellett választaná az autós helyett a helyi menetrendszerinti autóbusz-közlekedést? Több válasz is adható!

351 válasz



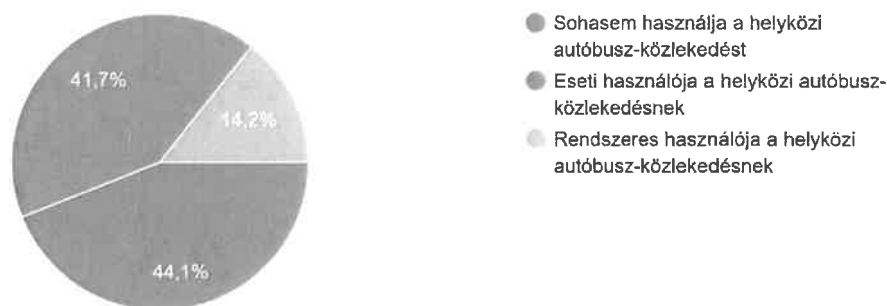
Ha a várakozási idő rövidebb lenne, akkor a válaszadók 60%-a választaná a helyi menetrendszerinti autóbusz-közlekedést az autózás helyett. Az egyéb fő okok, amelyek erre sarkallnák a válaszadókat, a modernebb buszflotta (51%) és az átszállásmentes kapcsolatok (46%) lennének.

A szöveges válaszok alapján az látszik, hogy a válaszadók a buszhálózat esetében a menetrend optimalizálását, például a vonat menetrendjéhez igazítását, egyes településrészek jobb bevonását várnák el.

A helyközi autóbusz-közlekedésnél mind a válaszok számának arányaiban, mind a főbb előnyök, hátrányok tekintetében nagyon hasonló megoszlás látható, mint a helyi autóbusz-közlekedésnél, ahogy azt az alábbi ábrák is szemléltetik:

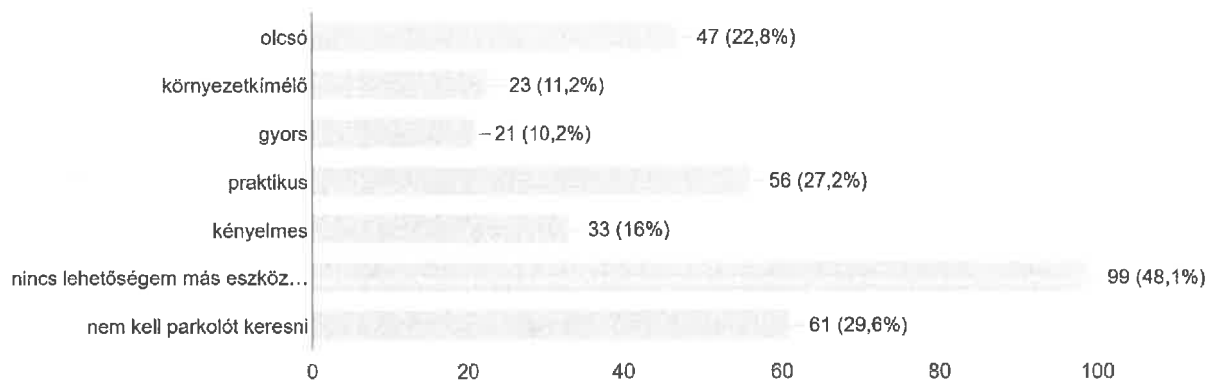
11. Önre melyik jellemző az alábbiak közül?

379 válasz



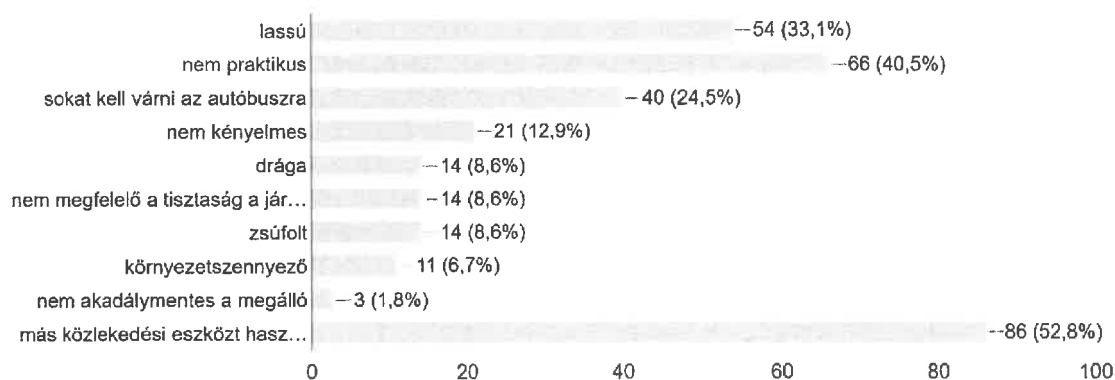
12. Mi az oka annak, hogy helyközi autóbuszal közlekedik Nagykanizsára / Nagykanizsáról? Több válasz is adható!

206 válasz



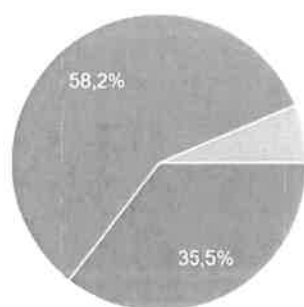
13. Mi az oka annak, hogy nem használja a helyközi autóbuszos közlekedést? Több válasz is adható!

163 válasz



15. Önre melyik jellemző az alábbiak közül?

380 válasz

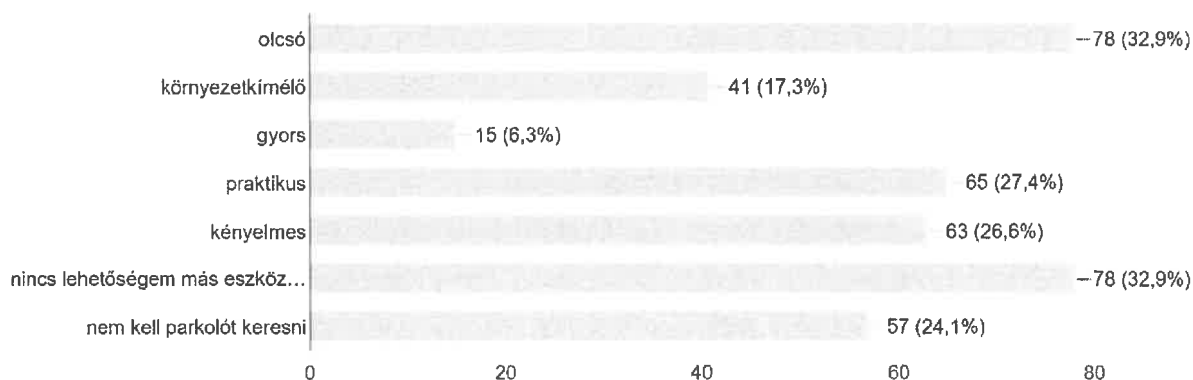


- Sohasem használja a vasúti közlekedést
- Eseti használója a vasúti közlekedésnek
- Rendszeres használója a vasúti közlekedésnek

A válaszadók mindössze 6,3%-a használja rendszeresen a vasúti közlekedést, 35,5% pedig soha nem használja azt.

16. Mi az oka annak, hogy vonattal közlekedik Nagykanizsára / Nagykanizsáról? Több válasz is adható!

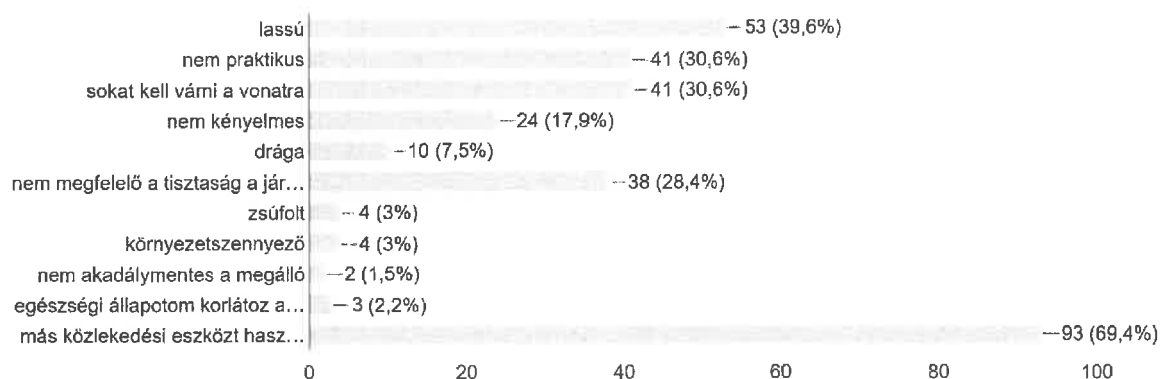
237 válasz



A vasúti közlekedés előnyei között az az azt használók elsősorban annak olcsóságát, praktikusságát említik, de az utasok mintegy harmada azért használja a vasutat, mert nincs más lehetősége.

17. Mi az oka annak, hogy nem vonattal közlekedik Nagykanizsára / Nagykanizsáról? Több válasz is adható!

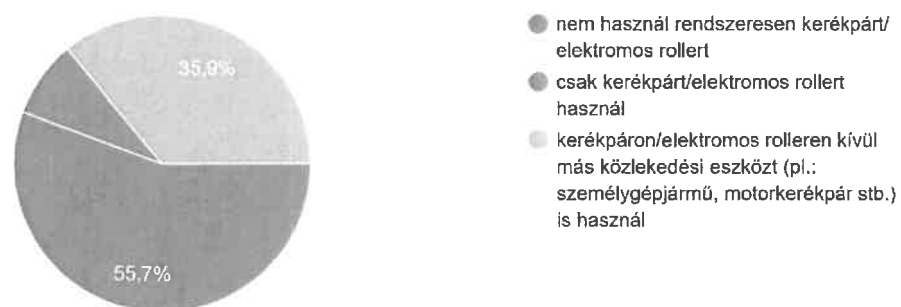
134 válasz



Azok, akik nem közlekednek vonattal elsősorban azért teszik, mert más eszközt preferálnak, de sokan panaszkodnak a közlekedési mód lassúságára, arra, hogy sokat kell várni rá, nem praktikus és a tisztasággal is vannak problémák.

19. Rendszeresen kerékpárt, illetve elektromos rollert használók közül használ-e más közlekedési eszközt?

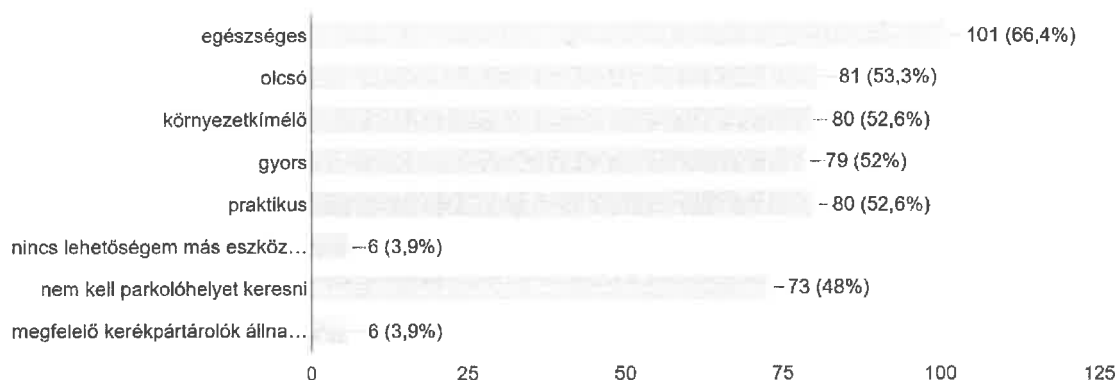
368 válasz



A környezetbarát közlekedési módok viszonyait vizsgálándó, a kerékpárokról / elektromos rollerekről is voltak kérdések. válaszadók többsége nem használ, vagy legfeljebb más közlekedési eszközökkel kombinálva használja ezeket a közlekedési eszközöket.

20. Mi az oka annak, hogy használ kerékpárt/elektromos rollert? Több válasz is adható!

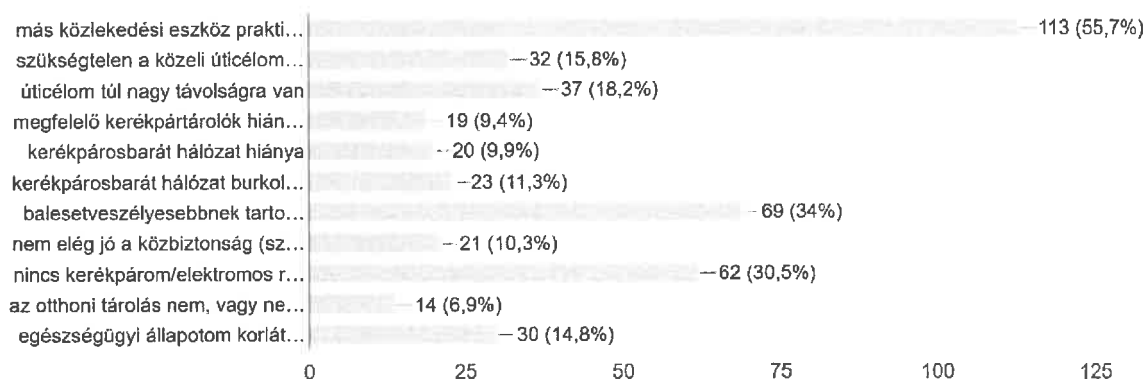
152 válasz



A kerékpárt/elektromos rollert használók körében a legfontosabb előnynek annak egészséges mivoltját tartják. A válaszadók több mint fele szerint ezen közlekedési módok előnye, hogy olcsó, környezetkímélő, gyors és praktikus megoldást jelent.

21. Mi az oka annak, hogy nem használ kerékpárt/elektromos rollert Nagykanizsán? Több válasz is adható!

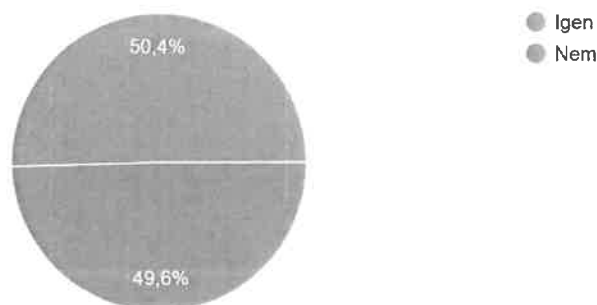
203 válasz



A legtöbben azért nem használnak kerékpárt, vagy elektromos rollert, mert más közlekedési eszközöket praktikusabbnak, kevésbé balesetveszélyesnek tartanak, vagy csak egyszerűen nem is rendelkeznek kerékpárral/e-rollerrel.

22. Választaná-e autó helyett a kerékpárt, esetleg elektromos rollert? (igen/nem)

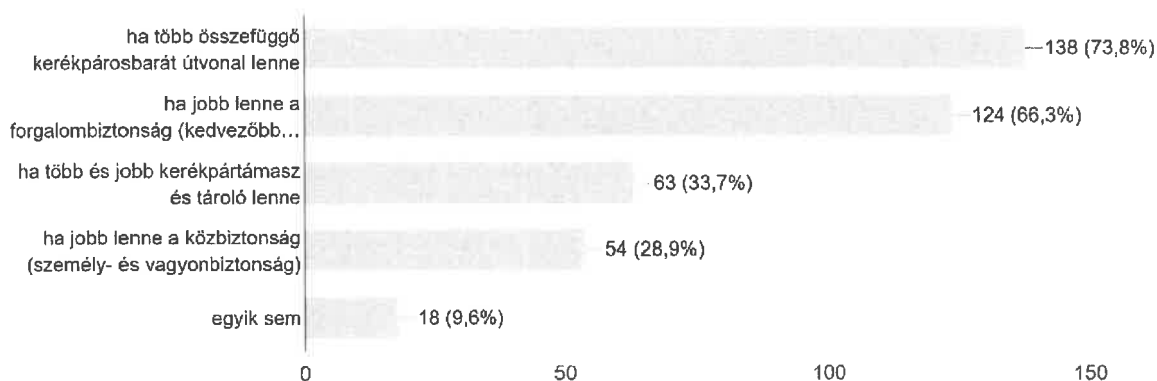
377 válasz



Arra a kérdésre, hogy választaná-e autó helyett a kerékpár, elektromos roller használatát, a válaszadók fele igennel, másik fele nemmel felelt. Azok, akik váltanának a környezetkímélőbb módok valamelyikére elsősorban akkor tennék, ha több összefüggő kerékpárosbarát útvonal, vagy jobb forgalombiztonság lenne. A válaszadók harmada több kerékpártámaszt, tárolót igényel, de 29%-ot a jobb közbiztonság sarkallna kerékpározásra, e-rollerezésre.

23. Milyen körülmények között váltana autóról kerékpárra, esetleg elektromos rollerre? Több válasz is adható!

187 válasz

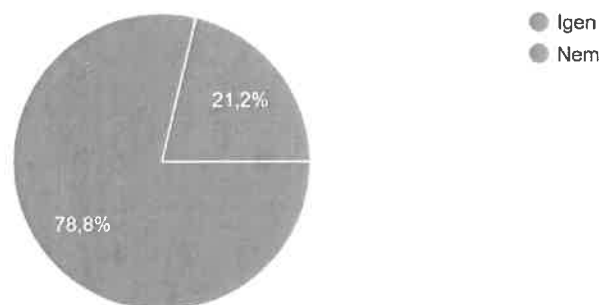


24. Mennyire tartja megfelelően kiépítettnek Nagykanizsa kerékpáros úthálózatát (kerékpárutak/kerékpársávok/kerékpáros nyomok)? T... kerékpárút-hálózat bővítésével kapcsolatban is!
342 válasz



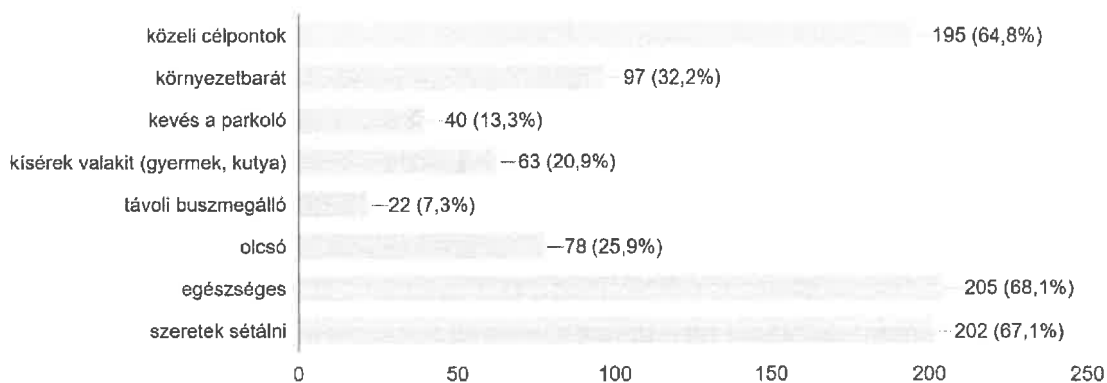
Nagykanizsa kerékpáros úthálózatáról megoszlanak a vélemények. A legjobb véleménnyel a Központi belterületen élők voltak a hálózat elérhetőségéről, használhatóságáról.

26. Szokott rendszeresen gyalogolni? (igen/nem)
382 válasz



27. Mi az oka annak, hogy rendszeresen gyalog közlekedik? Több válasz is adható!

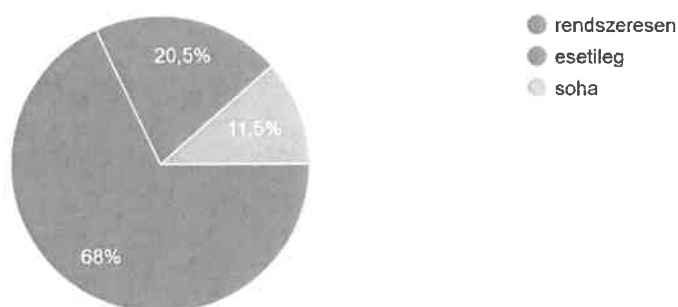
301 válasz



Nagykanizsán a válaszadók 78,8%-a szokott rendszeresen gyalogolni, elsősorban egészségügyi okokból, kedvtelésből, vagy közeli célpontokhoz történő utazás esetén.

29. Milyen gyakran használ autót közlekedésre?

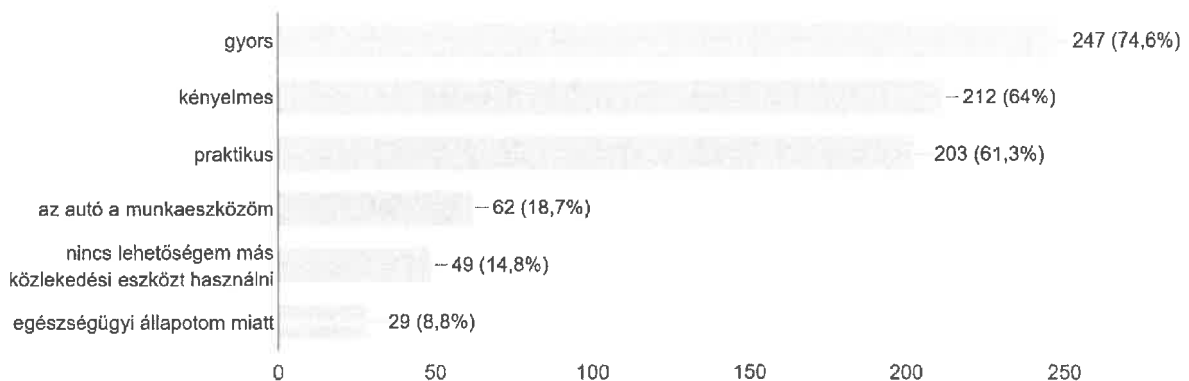
381 válasz



Az autózás népszerűségét jó mutatja, hogy a válaszadók 68%-a rendszeresen, 20,5%-a eseti jelleggel autózik, míg mindössze 11,5%-ot tesznek ki azok, akik soha nem közlekednek autóval.

30. Mi az oka annak, hogy autóval közlekedik? Több válasz is adható!

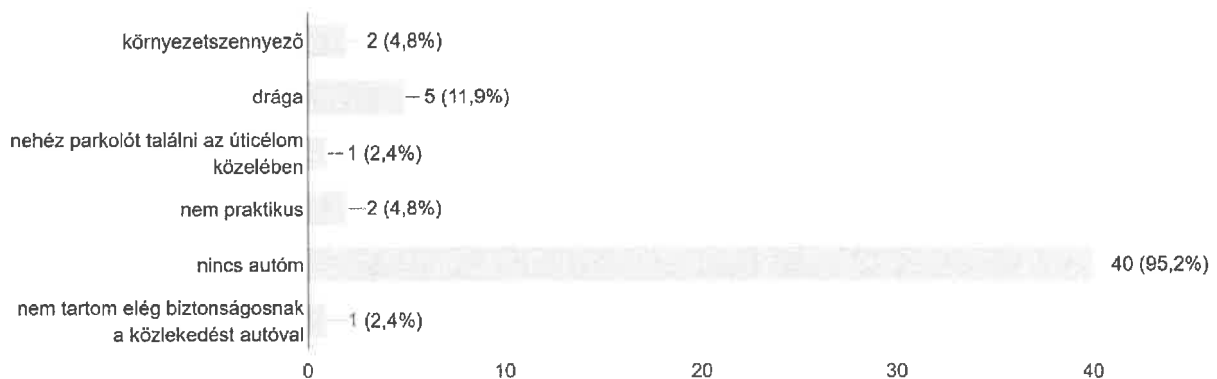
331 válasz



Az autóhasználat mellett annak gyorsasága, kényelmessége és praktikussága szól. Azok, akik nem autóval közlekednek jellemzően azért teszik, mert nincs autójuk.

31. Mi az oka annak, hogy rendszeresen nem autóval közlekedik? Több válasz is adható!

42 válasz

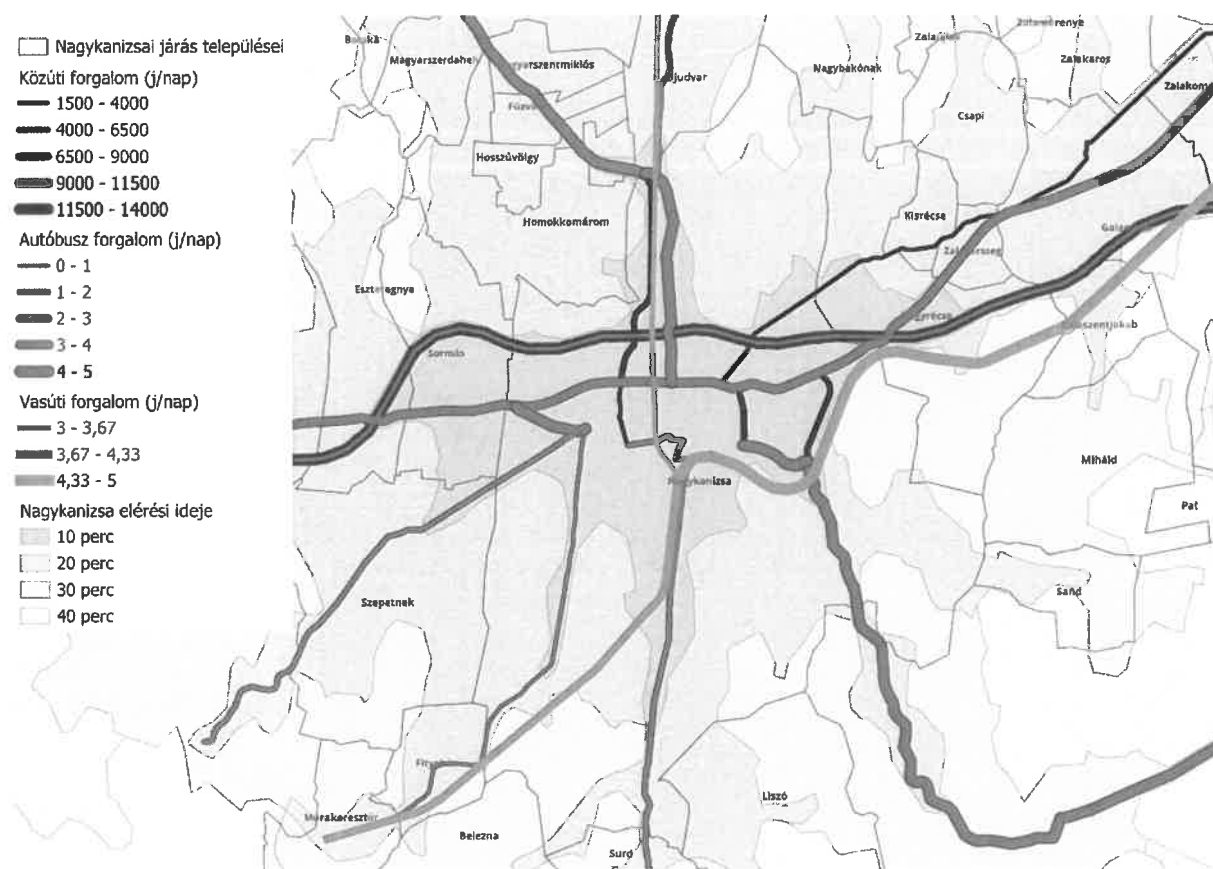


3.3.7 Nagykanizsa vonzáskörzetének forgalmi modellje

A Nagykanizsa és járásának közlekedési helyzetét bemutató forgalmi modell komplex képet ad a közúti, autóbuszos és vasúti forgalom térbeli eloszlásáról, valamint a város elérhetőségi zónáiról (ld. 7.3 melléklet). A közúti forgalom tekintetében jól látható, hogy a legnagyobb terhelést a fő közlekedési folyosók hordozzák: a várost észak–déli irányban átszelő főút vonal, valamint a kelet–nyugati kapcsolatok sávja. A forgalom volumene a belső térségben a napi 11 500–14 000 jármű közötti sávban mozog, ami jelentős közúti terhelést jelez, különösen a város kaputérsegeiben, ahol az átmenő forgalom koncentrálnódik.

Az autóbusz-forgalom sűrűsége ezzel szemben jóval mérsékeltebb, napi 1–5 járat közötti értékekkel. A forgalmi modell alapján a járatintenzitás szorosabban a városhoz közeli településekhez kapcsolódik, míg a távolabbi, kisebb falvak közösségi közlekedési elérhetősége korlátozott. Ez arra utal, hogy a fenntartható mobilitás szempontjából a buszközlekedés hálózati lefedettsége és gyakorisága még fejlesztésre szorul.

19. ábra Nagykanizsa vonzáskörzetének forgalmi modellje (részlet)



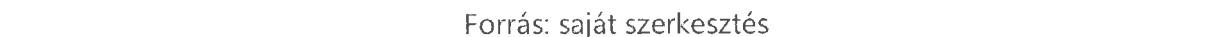
Forrás: saját szerkesztés

A vasúti forgalom szintén korlátozott, napi 3–5 járat közötti értékkel. Bár Nagykanizsa fontos vasúti csomópont, a forgalmi modell jelzi, hogy a vonatközlekedés volumene nem tudja ellensúlyozni a közúti forgalom erőteljes dominanciáját.

Az elérhetőségi idők (10–40 perc) alapján a város vonzáskörzete jól kirajzolódik. Nagykanizsa kb. félórás autóúttal a járás nagyrészből megközelíthető, ami megerősíti regionális központi szerepét. Ugyanakkor a periférikus településeknél már 40 perces utazási idő is megjelenik, ami a közösségi közlekedés alacsony sűrűségével együtt akadályozhatja a városhoz való fenntartható kapcsolódást.

A kisebb méretarányban megjelenített forgalmi modell a Nagykanizsát érintő közúti, vasúti és autóbusz-forgalom mellett a város térségi kapcsolatrendszerét is részletesen szemlélteti, különösen a tágabb környezet – például Zalaegerszeg és a Balaton felé mutató irányok – bevonásával. A közúti forgalom fő teherhordó útvonalai itt is erősen kirajzolódnak: az M7-es autópálya térsége, valamint a nyugat–keleti és észak–déli főutak. A forgalmi intenzitás a várost

20. ábra Nagykanizsa vonzáskörzetének forgalmi modellje



A vasúti forgalom napi 3–5 vonattal itt is szerény volumennel jelenik meg, viszont jól látszik, hogy Nagykanizsa a Zalaegerszeg–Budapest és a dél-dunántúli kapcsolatok fontos csomópontja. Ez hosszú távon lehetőséget biztosíthatna a vasút versenyképességének növelésére, különösen ha a közúti túlterheltség mérséklése a SUMP egyik fő célkitűzése.

EX ANTE
TANÁCSADÓ IRO

3.4 A problémák azonosítása

3.4.1 Közlekedési módok használata és egyensúlytalanságok

- **Autóhasználat túlsúlya**

- A lakosság több mint 2/3-a rendszeresen autóval közlekedik → magas forgalom, parkolási nehézségek a belvárosban.
- Az autó kényelmes és gyors, de környezeti és közlekedésszervezési szempontból terheli a várost.

- **Közösségi közlekedés alacsony vonzereje**

- Helyi busz: a válaszadók fele soha nem használja, csak 17% rendszeres felhasználó.
- Helyközi busz és vasút: szintén alacsony igénybevétel, jellemző panasz a ritka, lassú, rosszul szervezett menetrend.
- **Fő problémák:** hosszú várakozási idők, menetrend összehangolatlansága (pl. vonatokkal), átszállási kényszer, régi buszflotta.

- **Kerékpár és mikromobilitás alulhasználata**

- A lakosság fele nyitott lenne a használatukra, de hiányzik: összefüggő hálózat, biztonságos infrastruktúra, tárolók.
- **Gátló tényezők:** közbiztonság, forgalombiztonság, kerékpár/roller hiánya.

- **Gyaloglás népszerűsége**

- 79% rendszeresen gyalogol → a gyalogosbarát környezet és járdahálózat minősége kiemelten fontos.

3.4.2 Térbeli különbségek és hozzáférhetőség

- **Belváros:**

- Fő probléma: parkolás, torlódások.
- A közlekedési kínálat bőségesebb, de zsúfoltabb.

- **Peremkerületek:**

- Fő probléma: központba jutás nehézsége, ritka járatok, lassú elérhetőség.
- Helyi busz alternatívája sokszor csak az autó.

- **Környékbeli települések (pl. Nagyrécs, Szepetnek):**

- ☒ Erős napi kapcsolat Nagykanizsával, de a közösségi közlekedés minősége nem vonzó.
- ☒ Vasút és helyközi busz alacsony színvonal, sokaknak marad az autó.

3.4.3 Társadalmi-demográfiai különbségek

- **Középkorú aktív munkavállalók (36–55 év):**

- ☒ Legmeghatározóbb csoport → munkahelyre jutás hatékonysága kulcskérdés.
- ☒ Jellemző az autóhasználat.

- **Fiatalok (14–18 év):**

- ☒ Alulreprezentáltak a felmérésben, de közlekedési önállóságuk buszra/kerékpárra épülne.
- Jelenleg kevésbé vonzó számukra a közösségi közlekedés.

- **Idősek (65+):**

- ☒ Meglepően aktívan képviselték magukat.
- Számukra a gyalogos- és közösségi közlekedés kulcsfontosságú.
- **Probléma:** nehézkes buszmenetrend, lassúság, várakozás.

- **Munkanélküliek, GYED-en lévők:**

- ☒ Alacsonyabb mobilitási lehetőségek, nagyobb függés a közösségi közlekedéstől → ha az rossz, az esélyegyenlőségi problémákat is szül.

3.4.4 Községi közlekedési rendszer fő problémái

- Nem praktikus, lassú, ritkán jár.
- Menetrend nincs összehangolva a vasúttal.
- Buszhálózat lefedettsége nem elégséges (peremkerületek, kisebb településrészek kimaradnak).
- Régi buszflotta, kevés korszerű jármű.
- Átszállási kényszer, kényelmetlenség.
- Alacsony társadalmi státuszhoz kötött percepció: „csak akkor használják, ha nincs más lehetőség”.

3.4.5 Kerékpáros és mikromobilitási problémák

- Úthálózat szétterjedett, nem összefüggő.
- Biztonsági problémák (forgalom, közbiztonság).
- Kevés támasz, tároló.
- Infrastruktúra minősége városrészenként eltérő (központban jobb, peremeken hiányos).

3.4.6 Környezeti és életminőségi problémák

- Magas autóhasználat → légszennyezés, zaj, parkolóhely-hiány.
- Közösségi közlekedés nem alternatíva → autóforgalom további növekedése várható.
- Kerékpár, e-roller alacsony használata → potenciál a fenntarthatóbb mobilitás irányába nincs kihasználva.

3.4.7 Forgalomfelvételi adatokból azonosított problémák

3.4.7.1 Forgalmi terhelés és irányfüggőség

- A legtöbb csomópontban nagyon magas a személygépkocsi-forgalom, ami dominálja a teljes áramlást.
- Bizonyos helyszíneken (pl. 61-es és 74-es főút körforgalma) a forgalom egyértelműen két fő irányra koncentrálódik, míg más irányok alig terheltek → egyenetlen forgalomeloszlás.
- A belváros közelében (pl. Csengery–Kisfaludy, Király–Kalmár–Zrínyi) sokirányú forgalom jelentkezik, ami bonyolultabb áramlási mintát és gyakori konfliktushelyzetet eredményez.

3.4.7.2 Időszakos forgalmi terhelés

- A reggeli és délutáni csúcs jelentős eltérést mutat: reggel inkább a város felé tartás, délután inkább a kifelé áramlás dominál.
- Egyes helyszíneken délután kifejezetten nő az oldalirányú forgalom (pl. Kisfaludy utca bekapcsolódása a Csengery forgalmába).
- Ez a kettősség időszakos torlódásokhoz vezethet, főleg a főirányokban.

3.4.7.3 Nehézárművek és teherforgalom

- A nagyobb főutakhoz kapcsolódó körforgalmakban (61-es, 74-es) jelen vannak a közepes és nehéz tehergépkocsik, pótkocsis és nyerges szerelvények, de alacsony számban.
- A belvárosi csomópontokban (Csengery–Kisfaludy, Király–Kalmár–Zrínyi) a teherforgalom minimális, de érzékelhető, ami szűkebb keresztmetszeteknél problémát okozhat.
- A teherforgalom egyenetlen eloszlása torlódást és kapacitásproblémát okozhat a csomópontokban.

3.4.7.4 Közösségi közlekedés

- Az autóbuszforgalom alacsony, csuklós buszok alig, szóló buszok is csak szórványosan jelennek meg.
- Ez azt mutatja, hogy a csomópontok nem közösségi közlekedési súlypontok, inkább átmenő forgalmat bonyolítanak.
- A buszforgalom alacsony aránya miatt a közösségi közlekedés szerepe csekély a teljes forgalmi képen.

3.4.7.5 Kerékpáros közlekedés és mikromobilitás

- Kerékpáros forgalom több csomópontban is jelen van (kiemelten a Király–Kalmár–Zrínyi és Csengery–Kisfaludy térségében), de főként kiegészítő jellegű.
- A kerékpáros áramlások jellemzően a főirányok mellett húzódnak, gyakran a legterheltebb ágakkal párhuzamosan → biztonsági konfliktuspotenciál.
- Motorkerékpár és lassú jármű forgalom alacsony, de előfordul, ami tovább növeli a járműtípusok közötti sebességkülönbségeket.

3.4.7.6 Biztonsági és hálózati problémák

- A domináns főirányok gyakran „letapossák” a kisebb forgalmú ágakat, ami besorolási és elsőbbségadási problémát eredményezhet.
- A sokirányú, kiegyensúlyozottabb forgalmú helyszíneken (pl. Király–Kalmár–Zrínyi) nagyobb a konfliktuspotenciál a forgalom sokszínűsége miatt.
- A kerékpáros és gépjárműforgalom keveredése minden vizsgált csomópontban jelen van, megfelelő infrastruktúra-elválasztás nélkül.

3.4.7.7 Hálózati szintű problémák

- A főutakhoz kapcsolódó csomópontok átmenő forgalmat bonyolítanak, a városi utakhoz kapcsolódó helyszínek inkább elosztó szerepet látnak el.
- A csomópontok közötti funkcionális különbségek miatt az egész hálózat egyensúlytalan terhelést mutat.
- A forgalmi adatok alapján az útvonalválasztás erősen főútvonal-központú, ami a belső hálózat felé tereli a kisebb áramlásokat.

3.4.8 Utasforgalmi adatokból azonosított problémák

- Erős terhelés bizonyos megállóknál (Kalmár utca, Városkapu körút, Templom tér): a nagy forgalom miatt zsúfoltság alakulhat ki, különösen a reggeli órákban.
- Kiemelt csomópontoknál hiányos infrastruktúra: a legforgalmasabb megállóknál szükség lenne nagyobb kapacitású peronokra, fedett váróhelyekre, korszerű utastájékoztatásra.
- Intermodális kapcsolatok korlátozott kihasználtsága a vasútállomásnál: bár a fel- és leszálló forgalom kiegyensúlyozott, az átszállási lehetőségek nincsenek kellően megerősítve. Az autóbuszpályaudvar nagy távolsága az intermodalitást nehezíti.
- Lakóövezeti csomópontoknál (Városkapu, Napraforgó tér, Fortuna) a reggeli-délutáni ingázási hullám miatt időszakosan egyenetlen a kihasználtság, ami menetrendi és kapacitásbeli problémákat okozhat.
- Speciális funkciójú megállók (Kórház utca, Posta) időszakos terhelése: reggel és délután kiugró forgalom jelentkezik, de a nap többi részében kihasználatlan a megálló.
- Periférikus megállók (Csengery utca, Palin–Udvarház) alacsony forgalma: a kihasználtság gyenge, ami gazdaságtalan üzemeltetéshez vezethet.
- Felszálló–leszálló aránytalanságok: egyes megállóknál (pl. Városkapu reggel felszállók dominálnak, délután leszállók) a buszkapacitás kihasználtsága nagyon aszimmetrikus.
- Oktatási intézményekhez kötődő forgalom (Posta megálló) sűrűn jelentkezik, de erősen napszakfüggő, ami csúcsidőben kapacitásproblémákat okoz.
- Tájékoztató és komfort hiánya: a forgalmas csomópontokban valós idejű kijelzők, nagyobb férőhelyű és akadálymentes várók indokoltak lennének.

3.4.9 Forgalmi modell adataiból azonosított problémák és javaslat három hálózati jelentőségű intézkedésre

1. Közúti közlekedés problémái

- A főúti forgalom dominanciája → napi ~10 000–15 000 jármű is megjelenik a főbb bevezető utakon.
- Jelentős átmenő forgalom a városon keresztül, különösen a belváros közeli szakaszokon.
- Torlódási gócpontok a fő sugárirányú kapcsolatok csomópontjaiban.
- Periférikus településekről 30–40 perces elérési idők → a közlekedési esélyegyenlőség sérül.

2. Autóbusz-közlekedés problémái

- Járatsűrűség alacsony → sok település csak napi 1–2 járatral kapcsolódik a városhoz.
- A sugárirányú szerkezet miatt kevés közvetlen kapcsolat van a kisebb települések között.
- A menetrend és a szolgáltatási szint nem versenyképes az egyéni közlekedéssel.
- Az autóbusz-hálózat nem illeszkedik eléggé a vasúti csomóponti lehetőségekhez (gyenge intermodalitás).

3. Vasúti közlekedés problémái

- Napi 3–5 vonat → alacsony kínálat a regionális kapcsolatokhoz képest.
- A vasút jelentős hálózati potenciálja nincs kihasználva → a közúti forgalmat nem tudja érdemben kiváltani.
- Hiányos kapcsolódás a városon belüli közösségi közlekedéssel és a kerékpáros infrastruktúrával.

4. Fenntarthatósági és hálózati problémák

- Közúti forgalom túlsúlya → környezeti terhelés, légszennyezés, zajterhelés.
- A város elérhetősége alapvetően autóhoz kötött, a közösségi közlekedés kevésbé biztosít reális alternatívát.
- A településhálózat peremén élők mobilitási lehetőségei korlátozottak → társadalmi egyenlőtlenségek erősödhetnek.
- Az intermodalitás gyenge → hiányoznak a P+R, B+R lehetőségek és az összehangolt menetrendek.

3.4.9.1 Javaslat három, hálózati szinten ható intézkedésre

1. Átmenő forgalom csillapítása és elterelése

A közúti forgalom koncentrációja egyértelműen a város kaputérsegeiben és belső hálózatában jelenik meg. Nagykanizsa sugaras-szerkezetű közlekedési kapcsolatai miatt az átmenő forgalom jelentős része a város magján keresztül halad. Ennek kezelése érdekében célszerű lenne:

- a várost elkerülő hálózati elemek kapacitásának és vonzerejének erősítése,
- intelligens forgalomirányító rendszerek bevezetése, amelyek a tranzitforgalmat az elkerülő utakra terelik,
- parkolási és behajtási korlátozások alkalmazása a belvárosi térségben. Ez mérsékelné a központ torlódásait, javítaná a levegőminőséget és a közlekedésbiztonságot.

2. Közösségi közlekedés hálózatának sűrítése

2.a. Intermodális csomópont kialakítása

A buszközlekedés a modell szerint sok térségben napi 1–2 járatra korlátozódik, ami nem teszi versenyképpé az egyéni közlekedéssel szemben. Ezen a helyzeten az alábbi hálózati lépések javíthatnak:

- sugárirányú buszvonalak kiegészítése körirányú és átlós kapcsolatokkal, amelyek a kisebb településeket közvetlenül összekötik, nem csak a városközponton keresztül,
- menetrendi sűrítés a 20–30 perces városi elérhetőségi zónán belül,
- a jelenlegi kedvezőtlen helyzet – vasútállomás és autóbusz pályaudvar nagy távolságra egymástól – feloldása: intermodális közlekedési csomópont létrehozása Nagykanizsán, ahol a vasút, a busz és a kerékpáros infrastruktúra összeér, biztosítva a könnyű átszállást.

2.b. Igényvezérelt ingajárat (shuttle) bevezetése

Kisbusz vagy midibusz kapacitású járművek, amelyek folyamatosan ingáznak a vasútállomás és a buszpályaudvar között.

- A járművek indulását részben menetrendhez, részben utasigényhez igazítják,
- menetrendi illeszkedés a fő vonatok érkezési/indulási idejéhez,
- mobilalkalmazáson vagy terminálokon keresztül előrendelhető utazás.
- Vasútállomásnál és buszpályaudvarnál kijelölt, jól látható shuttle megállóhely kialakítása.
- Digitális menetrendi kijelzők elhelyezése, amelyek valós idejű indulásokat mutatnak.
- Jegyrendszer integrációja → az utas egy közösségi közlekedési jeggyel vagy bérlettel veheti igénybe (pl. vasúti + buszbérlet kombináció).

3. Vasút és közút közötti funkcionális újraelosztás

A térképek azt mutatják, hogy bár Nagykanizsa fontos vasúti csomópont, a napi vonatforgalom volumene alacsony. Ez hálózati szinten fejlesztési potenciált jelent:

- a fő vasútvonalak sűrítésével és a regionális vonatközlekedés fejlesztésével (pl. órás ütemes menetrend) a közútról részben átvethető a forgalom a vasútra,
- az elővárosi jellegű kapcsolatok kialakítása Zalaegerszeg, valamint a Balaton térsége felé csökkentheti az autóforgalom dominanciáját,
- a vasútállomás környezetében P+R és B+R parkolók telepítése elősegítené a közlekedési módváltást.

4 CÉLRENDSZER

4.1 Jövőkép

Nagykanizsa Fenntartható Városfejlesztési Stratégiája (FVS) tartalmazza város jövőképét, amelyet a SUMP tervezése és végrehajtása során is érvényesíteni szükséges.

Nagykanizsa az ország délnyugati kapuja, amely a határon átnyúló térség dekarbonizált ipari, logisztikai és szolgáltató központjaként működik. Egy olyan középváros, amely:

- magas életminőséget nyújt az éghajlatváltozás kihívásai ellenére is,
- széleskörűen alkalmazza a körforgásos működési modellt,
- büszke hagyományaira, identitására, ápolja kulturális és épített örökségét,
- a „kanizsaikumok” hirdetője,
- élhető és vonzó környezetet biztosít lakóinak.

4.2 Átfogó célok

Az átfogó célok az FVS-hez illeszkedően négy stratégiai pillérre épülnek:

1. Élhető Nagykanizsa

- A város elérhetőségének és belső közlekedési kapcsolatrendszerének javítása.
- A fenntartható, környezetbarát közlekedési formák és az alternatív megoldások ösztönzése.
- A városszerkezet és az épített örökség megóvása, illetve megújítása.
- A digitális megoldások és kompetenciák fejlesztése az infrastrukturális beruházásokkal párhuzamosan.

2. Klímabarát és Ellenálló Nagykanizsa

- Felkészülés a klímaváltozás hatásaira, zöld- és kék infrastruktúra erősítése.
- Városi zöldfelületek növelése, energiahatékonysági fejlesztések közintézményekben és lakóépületekben.
- Megújuló energiaforrások hasznosítása, körforgásos gazdálkodás támogatása.
- A digitális és környezettudatos átállás összehangolása a városüzemeltetésben.

3. Gondoskodó és Befogadó Nagykanizsa

- Esélyegyenlőség biztosítása, társadalmi összetartozás erősítése, közszolgáltatások színvonalának emelése.
- A fiatalok helyben maradásának támogatása minőségi oktatással, kulturális és szabadidős programokkal.

- Közösségi identitás ápolása, helyi közösségek erősítése, felzárkóztatási programok megvalósítása.
- Akadálymentes és mindenki számára hozzáférhető városi környezet kialakítása.

4. Versenyképes és Együttműködő Nagykanizsa

- Helyi gazdaság megerősítése, új munkahelyek létrehozása.
- Használaton kívüli, barnamezős területek újrahasznosítása, turisztikai lehetőségek bővítése.
- Térségi, határon átnyúló és nemzetközi együttműködések fejlesztése.
- Helyi vállalkozások és rövid ellátási láncok támogatása, partnerség kialakítása a nagyobb gazdasági szereplőkkel.

Ezek a célok összhangban állnak a megyei és országos fejlesztési dokumentumokkal, valamint a TOP Plusz program célkitűzéseivel és Nagykanizsa Fenntartható Városfejlesztési Stratégiájával.

4.3 Közlekedés-stratégiai célok

1. Tudatos mobilitás – szemléletformálás és tudásátadás

A fenntartható közlekedési rendszer nem valósítható meg kizárólag infrastrukturális beruházásokkal – legalább ilyen fontos a lakosság szemléletének alakítása. Nagykanizsa célja, hogy minden korosztályban – különösen a diákok, idősek, intézmények és vállalkozások körében – erősítse a környezettudatos közlekedés kultúráját.

- A lakosság körében célzott kampányokkal, iskolai programokkal és közösségi eseményekkel kell népszerűsíteni a fenntartható közlekedést.
- Oktatási és képzési programok induljanak a közlekedésbiztonság, a tudatos és környezetbarát közlekedési szokások terén.
- A helyieket aktívan be kell vonni a közlekedési döntésekbe – fórumokon, kérdőívek segítségével vagy digitális felületeken.
- Más városok jó gyakorlataiból, különösen az e-mobilitás, a kerékpárosbarát fejlesztések és a közösségi közlekedési innovációk terén, érdemes tanulni.
- Erősíteni kell a partnerségeket regionális, nemzeti és nemzetközi szinten, tudásmegosztás és közös projektek révén.

2. Fenntartható közlekedési rendszer kialakítása

A cél egy olyan mobilitási rendszer létrehozása, amely biztonságos, korszerű és mindenki számára hozzáférhető. Kiemelt jelentőségű a gyalogos- és kerékpáros közlekedés, valamint a közösségi közlekedés arányának növelése, miközben csökken a túlzott autóhasználat.

- Környezetbarát közlekedési formák előtérbe helyezése infrastrukturális és szervezési megoldásokkal.
- A kerékpáros és gyalogos útvonalak fejlesztése és hálózatba integrálása.
- A károsanyag-kibocsátás mérséklése ösztönző intézkedésekkel (pl. mobilitási pontok, alacsony kibocsátású zónák).

3. Térségi kapcsolatok és vonzáskörzeti mobilitás fejlesztése

Nagykanizsa földrajzi fekvése miatt kulcsszerepet tölt be a környező települések közlekedési kapcsolataiban. Az önkormányzat feladata a közlekedési szolgáltatókkal való együttműködés erősítése a jobb elérhetőség érdekében.

- A város bekapcsolása a járási, regionális és nemzetközi közlekedési hálózatokba.
- Menetrendek összehangolása, intermodális átszállási pontok kialakítása.
- Az úthálózat és különösen a városba bevezető szakaszok állapotának javítása.

4. Városi közösségi közlekedés fejlesztése

- Korszerű, alacsony kibocsátású járművek bevezetése a helyi közlekedésben.
- Járatsűrűség és menetrendi alkalmazkodás a lakossági igényekhez.
- P+R és B+R parkolók, intermodális csomópontok fejlesztése.

5. Elektromobilitás elterjesztése

- Elektromos töltőhálózat kiépítése közterületeken, közintézményeknél és lakóövezetekben.
- Szabályozott közbringa- és e-roller szolgáltatások elindítása.
- A lakosság tájékoztatása az e-mobilitás előnyeiről, a szemléletformálás erősítése.

6. Digitális és intelligens közlekedési megoldások

A közlekedés tervezését és működtetését egyre inkább adatokra alapozva kell szervezni. Az intelligens forgalomirányítás és a digitális szolgáltatások a városüzemeltetés hatékonyságát is növelik.

- Valós idejű utastájékoztató rendszerek és mobilalkalmazások fejlesztése.
- Okos parkolási rendszerek és forgalomirányítási megoldások bevezetése.
- Az adatmegosztás erősítése a közlekedési szolgáltatókkal, a közös tervezés támogatására.

4.4 Rövid távon megvalósítandó célok

1. Kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételeinek javítása

- Hiányzó kerékpárút-szakaszok megépítése a városrészek között.
- Biztonságosabb gyalogos- és kerékpáros átkelők kialakítása.
- Kerékpártárolók telepítése közintézményeknél és forgalmas helyszíneken.

2. Közlekedésbiztonság növelése a veszélyes pontokon

- Forgalmas csomópontok biztonsági átvilágítása, különös tekintettel az iskolák környékére.
- Sebességmérő kijelzők és forgalomcsillapító eszközök telepítése lakóövezetekben.

3. Helyi közösségi közlekedés optimalizálása

- Menetrendek felülvizsgálata a munkába járás és tanítási időszakok figyelembevételével.
- Igényvezérelt kisbuszjáratok tesztelése a város peremterületein, illetve bizonyos közösségi közlekedési útvonalakon a városközpont és a külső városrészek között.

4. Lakossági szemléletformálás

- Iskolai és intézményi kihívások szervezése (pl. „autómentes hónap”).
- Családi kerékpáros programok, közlekedésbiztonsági rendezvények indítása.

4.5 Összefüggések

Fenntartható közlekedés és városi térhasználat integrált szemlélete

A városok fejlődésének egyik legmeghatározóbb tényezője a közlekedés és a területhasználat viszonya. Egy modern, fenntartható városi környezet nem csupán a közlekedési hálózatok minőségén múlik, hanem azon is, hogy a közlekedési rendszerek miként illeszkednek a településszerkezethez, és mennyire képesek támogatni a gazdaság, a társadalom és a környezet közötti egyensúlyt. A közlekedés tehát nem különálló műszaki alrendszer, hanem olyan összekapcsolt hálózat, amely minden városi folyamatra hatással van: meghatározza a munkaerő mobilitását, a városi szolgáltatások elérhetőségét, a gazdasági szereplők versenyképességét és a helyi közösségek életminőségét.

A fenntartható városi mobilitás alapja, hogy a közlekedési fejlesztéseket ne önmagukban, hanem a városi térhasználattal szoros összefüggésben tervezzük. Egy összehangolt megközelítés biztosíthatja, hogy a közlekedési beruházások ne csak forgalmi problémákat kezeljenek, hanem hozzájáruljanak a város élhetőségéhez, környezeti terhelésének

csökkentéséhez és gazdasági stabilitásához is. Ez az integrált szemlélet hosszú távon nagyobb hozzáadott értéket teremt, mint az elszigetelt, egy-egy problémára koncentráció beavatkozások.

Forgalmi torlódások és mobilitási igények kezelése

A városi közlekedés egyik legnagyobb kihívása a torlódások és a közlekedésbiztonság kérdése. A tapasztalatok szerint ezek nem oldhatók meg kizárólag az úthálózat bővítésével vagy a forgalomszabályozás finomításával. Az ilyen megoldások rövid távon enyhülést hozhatnak, hosszabb távon azonban újabb forgalmat generálnak. Ezért nélkülözhetetlen a mobilitási igények átgondolt szabályozása és a városszerkezet fejlesztése is.

A kompakt, többfunkciós városszerkezet elősegíti, hogy a mindennapi élet alapvető funkciói – lakóhely, munkahely, oktatás, szolgáltatások – térben közelebb kerüljenek egymáshoz. Ez nemcsak csökkenti a közlekedési igényeket, hanem hozzájárul az életminőség javulásához is: rövidebb utazási idők, kevesebb szennyezés és biztonságosabb közlekedési környezet valósul meg. Emellett a közlekedési rendszerek sérülékenysége is csökken, mivel a lakosság nagyobb része hozzáfér alternatív közlekedési módokhoz, ha valamilyen fennakadás történik.

Lakossági tudatformálás és közösségi részvétel

A fenntartható közlekedés nem valósítható meg pusztán infrastrukturális fejlesztésekkel. Legalább ilyen fontos a lakosság szemléletének alakítása és a közösségi részvétel biztosítása. Ha a városlakók nem érzik magukénak a fejlesztéseket, vagy nem látják azok előnyeit a mindennapjaikban, akkor a legkorszerűbb megoldások sem lesznek hosszú távon sikeresek.

A tudatos mobilitási kultúra kialakítása érdekében szükség van folyamatos tájékoztatásra, szemléletformáló kampányokra, valamint olyan közösségi akciókra, amelyek élményszerűen mutatják meg az alternatív közlekedési módok előnyeit. Az autómentes napok, a családi kerékpáros rendezvények, a közösségi közlekedéshez kapcsolódó kedvezményes programok mind hozzájárulnak ahhoz, hogy a fenntartható mobilitás természetes részévé váljon a városi életnek. Fontos, hogy ezek az események ne kampányszerűen, hanem folyamatosan épüljenek be a helyi közösségi életbe.

A helyiek bevonása a közlekedési döntések előkészítésébe szintén alapvető feltétel. Fórumok, lakossági konzultációk, digitális kérdőívek vagy mobilalkalmazások segítségével a polgárok nemcsak véleményt formálhatnak, hanem ténylegesen részt vehetnek a prioritások kialakításában. Ez erősíti a közösségi identitást és a fejlesztések társadalmi elfogadottságát.

Multimodalitás és reziliencia

A fenntarthatóság és az alkalmazkodóképesség szoros kapcsolatban állnak egymással. Egy ellenálló közlekedési rendszer nem egyetlen közlekedési módra épít, hanem lehetőséget teremt arra, hogy az emberek könnyen váltsanak a különböző mobilitási eszközök között. A multimodális csomópontok – ahol busz, vasút, kerékpár és közösségi járműmegosztás egyaránt elérhető – kulcsfontosságúak ebben a folyamatban.

Az ilyen csomópontok kialakítása nemcsak kényelmi szempontból előnyös, hanem hozzájárul a környezeti terhelés csökkentéséhez is. Ha a közösségi közlekedés gyors és megbízható, a kerékpározás biztonságos, és a megosztott járműhasználat könnyen elérhető, akkor a lakosság egyre nagyobb része választja ezeket az opciókat az egyéni autóhasználat helyett. A rendszer így rugalmasabbá válik a külső hatásokkal – például üzemanyagár-ingadozással vagy extrém időjárási eseményekkel – szemben is.

Integrált várostervezés és közlekedésszervezés

A közlekedés és a városszerkezet kapcsolata kétirányú. Nemcsak a közlekedés alkalmazkodik a városhoz, hanem a közlekedési hálózatok is alakítják a település fejlődését. Egy jól szervezett közlekedési rendszer elősegíti a gazdasági aktivitást, vonzóbbá teszi a városrészeket, és hozzájárul a társadalmi integrációhoz.

A parkolási politikák újragondolása, a városközpont forgalomcsillapítása, az elővárosi közlekedés fejlesztése mind olyan eszközök, amelyek egyszerre támogatják a közlekedési hatékonyságot, a környezetvédelem céljait és a városi életminőség javítását. Hosszú távon pedig ezek a beavatkozások megalapozzák a gazdasági stabilitást és a társadalmi kohéziót.

Az elővárosi kapcsolatok erősítése különösen fontos olyan városokban, amelyek regionális központi szerepet töltenek be. A menetrendek összehangolása, az intermodális átszállási pontok fejlesztése és az úthálózat korszerűsítése mind hozzájárul ahhoz, hogy a város valóban a térség motorjaként működhessen.

5.1 Célok és eszközök kapcsolódása

Az alábbiakban bemutatjuk, hogy a tervezett intézkedések miként járulnak hozzá a gyalogosok és kerékpárosok védelméhez, a környezeti terhelés csökkentéséhez, valamint a belvárosban élők és az elővárosokból ingázók közötti kapcsolat kiegyensúlyozásához.

Közlekedésszabályozás és forgalomszervezés

- Táblák kihelyezésével és egyirányúsítás bevezetésével olyan forgalmi rend alakítható ki, amely eltereli az átmenő autóforgalmat a lakóövezetekből és a belvárosból (pl. Újváros), így mérséklődik a zaj- és légszennyezés, és nyugodtabb lakókörnyezet jön létre.
- Az egyirányú utcák kerékpárosok számára kétirányú használata növeli a biciklizés vonzerejét és hatékonyságát.
- Szintben kialakított gyalogátkelők biztosítják az akadálymentes közlekedést, ugyanakkor lassításra készítetik az autósokat.
- A merőleges és ferde parkolás helyett párhuzamos parkolóhelyek kijelölése több teret ad a gyalogosoknak.
- A parkolási díjak emelése csökkenti az infrastruktúra fenntartási költségeit, és ösztönzi az alternatív közlekedési módok használatát.

Akadálymentesítés

- Minden fejlesztés során alapelv az akadálymentes hozzáférés biztosítása.
- Fontos a vezetősávok, kontrasztos burkolatok, rámpák, jól látható jelzések és korszerű közvilágítás alkalmazása.
- A gyalogátkelők taktilis burkolattal és szükség esetén hangjelzéssel való felszerelése segíti a látássérültek biztonságos közlekedését.

Tudatformálás, programok és kampányok

- Az aktív, környezetkímélő közlekedési módok előnyeinek bemutatása.
- A közterületek jelentőségének hangsúlyozása taktikai urbanisztikai eszközökkel.
- Oktatási kezdeményezések a közlekedés legvédtelenebb szereplőinek támogatására.
- A szabadidős kerékpározás népszerűsítésével ösztönözhető a mindennapi használat.

Kísérleti programok

- Valós környezetben kipróbált megoldások hatékonyabban tárják fel a közlekedési igényeket és szokásokat, mint a hagyományos felmérések.

- Az ilyen kezdeményezések lehetővé teszik olyan közlekedési lehetőségek kipróbálását, amelyekhez a háztartásoknak egyébként nincs hozzáférésük.

Érdekérvényesítés és szakmai képviselet

- A városi lakosok és az elővárosi ingázók utazását megkönnyítő közszolgáltatási szerződések kidolgozása és működtetése szükséges, hogy a közösségi közlekedés azok számára is vonzóvá váljon, akik eddig nem használták. Ennek elemei:
 - a városrészeket és fontos célpontokat lefedő, jól tervezett hálózat,
 - sűrű járatindítás a reggeli és délutáni csúcsidőszakban,
 - a vasúti közlekedéssel összehangolt buszmenetrendek,
 - könnyen megközelíthető, akadálymentes megállók és állomások,
 - biztonságos, kényelmes kerékpártárolók (B+R rendszer).

5.2 Eszközök kifejtése

A 4. fejezetben bemutatott célkitűzések megvalósításához a SUMP (Fenntartható Városi Mobilitási Terv) olyan eszközöket irányoz elő, amelyek lefedik a közlekedés valamennyi területét. Nagykanizsa város Fenntartható Mobilitási Tervének célja olyan beavatkozások meghatározása, amelyek 42.000 lakosú, megyei jogú város – saját önkormányzati felépítésével és kiszervezett közszolgáltatási rendszerével – számára megvalósíthatók, gyakorlatban alkalmazhatók és gazdaságilag indokoltak.

Az intézkedések közös jellemzői:

- Alacsony költséggel és egyszerűbb műszaki kivitelezéssel járnak, elsődlegesen nem fizikai, hanem ún. „puha” (soft) eszközök révén segítik a fenntartható közlekedési formák terjedését.
- Egymásra épülő lépésekből állnak, így a bevezetés fokozatos, bővíthető és kiegészíthető, lehetővé téve a rugalmas alkalmazkodást.
- A helyi lakosság és gazdasági szereplők folyamatos bevonásával valósulnak meg, visszajelzéseik figyelembevételével, anélkül hogy ez veszélyeztetné a hosszú távú stratégiai célokat.

A tervezett beavatkozási eszközök fő kategóriái:

- Szabályozási és forgalomtechnikai intézkedések, amelyek kiterjednek:
 - a várostérség teljes közlekedési rendszerére,
 - a városi úthálózatra,

- ✘ a közösségi közlekedésre,
 - ✘ a kerékpáros és mikromobilitási lehetőségekre,
 - valamint a gyalogos infrastruktúrára.
- Társadalmi szemléletformálást szolgáló programok.
- Kísérleti (pilot) fejlesztések.
- Forgalomirányítási és digitális háttérrendszeri innovációk.

5.3 Projektek

A SUMP-ban kidolgozott projektjavaslatok a következők:

1. Tripammer Gyula utca felújítása, korszerűsítése
2. Sugár út felújítása a Vörösmarty Mihály és a Rákóczi Ferenc utca közötti szakaszon
3. Balaton utca felújítása
4. Pivári utca hiányzó szakaszának felújítása
5. Iparterületek elérhetőségének javítása (Vámház utcában a Buda Ernő utcától a Raktárház utcáig járda, a Buda Ernő utcában autóbuszöblök felújítása, Vámház utcáig járda építése, Sörgyár úton út- és járdaépítés, Magyar utca - Palini utca járda és gyalogos átvezetés kialakítása, a 7-es főút és a Hevesi Sándor utca csomópontnál épülő körforgalom, a körforgalomtól az ipari területen még hiányzó útszakasz megépítése)
6. Hevesi - Rózsa utcai csomópontban körforgalom építése
7. Maort utca parkoló
8. Attila utca parkoló
9. Herman utca parkoló
10. Zemplén utca parkoló
11. Sánci gyalogos-átkelőhely
12. Városkapu krt. gyalogos-átkelőhely
13. Kazanlak krt. gyalogos-átkelőhely
14. M9 autópálya megépítése Nagykanizsa érintésével
15. 74-es főközlekedési út négygyomúsítása
16. Déli elkerülőút megépítése
17. Nagykanizsa - Miklósfa liszói elágazás önálló kerékpárút 6804 jelű út mentén
18. Palin - Zsigárd - Hosszúvölgy közötti kerékpárút
19. Kerékpárút a 7511-es út mellett a Buda Ernő utcától a közig. határig
20. Kalmár utca-Dózsa utca összeköttetés kiépítése
21. Rózsa utca parkoló
22. Platán sor 5/a. parkoló
23. Platán sor 9/c. parkoló

24. Csengery út, Ligetváros új gyalogos-átkelőhely
25. Bajcsy-Zsilinszky E. utca új gyalogos-átkelőhely
26. Munkás u. - Kazanlak krt. csp új gyalogos-átkelőhely
27. Kiskanizsai Ált. Isk. parkolójában gyalogjárda építés
28. Szent Rókus utca járdafelújítás (északi szakasz)
29. Parkoló - Platán sor 8-tól délre
30. Parkoló - Attila utca 10 – 12.-től délre (volt focipálya)
31. Parkoló - Rózsa u. 19., 21., Kazanlak 7., 9. tömb
32. Parkoló - Városkapu 11-től nyugatra, zöldsávban
33. Parkoló - Városkapu 9-től nyugatra, zöldsávban
34. Parkoló - Munkás utca 6 - 8. között
35. Parkoló - Bartók B. u. 5 – 7. között
36. Magyar utca felújítása Arany J. utcától-Dózsa Gy. utcáig
37. Buszpályaudvar felújítása
38. Alsó szabadhegyi út megépítése
39. Pásztor utca felújítása

További lehetséges projektek

40. Forgalmi terhelés és csomóponti kapacitás: Csúcsidőbeli forgalomszabályozás: intelligens forgalomirányítás (pl. forgalomfüggő lámpaprogramok a körforgalmak közelében lévő csomópontokon).
41. Kapacitásnövelés: nagy forgalmú ágon sáv bővítés, kiegészítő kanyarodósávok kiépítése (különösen Csengery–Kisfaludy kereszteződésnél és Király–Kalmár–Zrínyi körforgalomnál). Forgalomcsillapítás mellékirányokon: forgalomtechnikai eszközök bevezetése a kisebb áramlások kiegyensúlyozására.
42. Időszakos torlódások kezelése: Dinamikus forgalomirányítás: változtatható forgalomtechnika (pl. csúcsidőben nyitható plusz sáv, időszakos forgalomterelés).
43. Közlekedési terhelés csökkentése: P+R parkolók kiépítése városszéli pontokon, hogy a belső csomópontokat tehermentesítsék.
44. Munkahelyi mobilitási programok: vállalati autómegosztás, munkakezdési időszávok rugalmasítása.
45. Teherforgalom kezelése: Teherforgalmi övezetek kijelölése: belvárosból kitiltás vagy időablakos behajtási szabályok. Teherforgalmi útvonalak fejlesztése: főutakhoz kapcsolódó logisztikai folyosók kijelölése és korszerűsítése.
46. Célzott csomóponti átalakítások: nehézjárművek által sűrűn használt körforgalmaknál (61-es, 74-es főutak) nagyobb belső ívek, szélesebb pályaszakaszok.
47. Községi közlekedés fejlesztése: Autóbusz-prioritás: buszsávok, buszjelzők a főbb bevezető irányokon.
48. Intermodális csomópontok: átszállóhelyek fejlesztése, ahol a busz + kerékpár + személyautó közlekedés találkozik.
49. Községi közlekedés vonzóbbá tétele: menetrend sűrítése, valós idejű tájékoztatás, kényelmesebb buszmegállók.

50. Kerékpáros és mikromobilitás: Kerékpárutak kiépítése/elválasztása: különösen a Csengery–Kisfaludy és Király–Kalmár–Zrínyi térségében.
51. Biztonságos átvezetések: védett kerékpáros átkelők a nagy forgalmú bevezető utakon.
52. Kerékpárbarát városi infrastruktúra: tárolók, szervizpontok, közbringa-rendszer integrálása.
53. Mikromobilitási zónák: roller- és e-bike parkolóhelyek kijelölése a belváros környékén.
54. Közlekedésbiztonság: Csomóponti átalakítások: kiemelt figyelem a kisebb forgalmú ágak biztonságos becsatlakoztatására.
55. Forgalomcsillapítás a konfliktuspontokon: gyalogos- és kerékpáros-átvezetések előnyben részesítése, sebességcsökkentés.
56. Okos jelzőrendszer: kerékpáros- és gyalogosdetektorok telepítése a főbb csomópontokban.
57. Hálózati szintű beavatkozások: Forgalomterelés: alternatív útvonalak kijelölése a főutak túlterheltségének csökkentésére.
58. Elkerülő és tehermentesítő utak: hosszabb távon új hálózati elemek fejlesztése (pl. várost elkerülő útgyűrű-szakaszok).
59. Mobilitási menedzsment: digitális forgalomirányítás, forgalmi applikációk integrálása, parkolóhely-információs rendszer.
60. Megállóhelyi infrastruktúra fejlesztése a főbb csomópontokban: Kalmár utca, Városkapu körút, Templom tér: peronbővítés, fedett várók, kerékpártárolók, digitális utastájékoztatók telepítése.
61. Intermodális központ fejlesztése a vasútállomásnál: Vasút–busz–kerékpár közlekedés összehangolása. P+R (parkoló autósoknak) és B+R (biciklitároló) létesítése. Átszállási kapcsolatok egyszerűsítése, menetrendi összehangolás.
62. Kapacitás- és menetrend optimalizálás csúcsidőben. Reggeli és délutáni csúcsban több, esetleg nagyobb befogadóképességű (csuklós) busz közlekedtetése a legforgalmasabb viszonylatokon. Kevésbé forgalmas időszakokban kisebb járművek alkalmazása.
63. Célzott járatsűrítés speciális funkciójú megállóknál. Kórház utca: egészségügyi dolgozók és betegek eljutásának biztosítása. Posta megálló: iskolakezdéshez és -záráshoz igazított járatok beállítása.
64. Alacsony forgalmú megállók vizsgálata: Csengery utca, Palin–Udvarház: közösségi közlekedés alternatív módjai (pl. igényvezérelt kisbusz, telebusz) a ritka kihasználtság miatt. Hálózati racionalizálás: felesleges párhuzamosságok megszüntetése.
65. Felszálló–leszálló aránytalanság kezelése: Dinamikus menetrendek és rugalmas járműkapacitás (pl. reggel több indulás a belváros felé, délután sűrítés kifelé).
66. Utastájékoztatói rendszer korszerűsítése: Valós idejű forgalmi adatok kijelzőkön és mobilappon. Kihirdetett indulások és késések átlátható kommunikációja.
67. Komfort- és akadálymentesítési projektek: Nagyobb utasforgalmú megállóknál (pl. Városkapu, Kalmár, Templom tér) akadálymentesített peronok, padok, esőbeállók, világítás.
68. Zöld közlekedési beavatkozások: Elektromos buszok bevezetése a legforgalmasabb viszonylatokon. Megállóhelyek energiahatékony világítása, napelemmel működő kijelzők telepítése.

5.4 A projektek összehasonlító értékelése

5.4.1 Projektértékelési módszertan

A hazai SUMP készítési gyakorlattal összhangban, az alábbiakban a SUMP-ban megnevezett egyes projektek vizsgálatára kerül sor. A projekteket különböző több módszertan szerint kell megvizsgálni:

- A projektek illeszkedésének vizsgálata a SUMP célrendszeréhez (ILL)
- A projektek társadalmi hasznosságát és megvalósíthatóságát elemző Többszempon্তু értékelés (MCA)

Az egyes projektek az alábbi főbb szempontok szerint kerülnek megvizsgálásra

- **Közlekedési szakágak lefedettsége:** a fejlesztések átfogó módon járuljanak hozzá valamennyi közlekedési mód – gyaloglás, kerékpározás, közösségi közlekedés és közúti közlekedés – összehangolt fejlődéséhez, biztosítva a rendszerek közötti átjárhatóságot és a felhasználói igényekhez való igazodást.
- **A védtelen közlekedők védelme:** minden beavatkozás központi célja legyen a gyalogosok és kerékpárosok biztonságának, kényelmének és közlekedési élményének javítása. Az útvonalak tervezése során biztosítani kell az akadálymentes, közvetlen és logikus kapcsolatok kialakítását, a kerülőutak csökkentését, ezáltal növelve az aktív és fenntartható közlekedési módok vonzerejét.
- **Intézményi megfelelés:** a projektek megvalósítása során maradéktalanul figyelembe kell venni az önkormányzat hatásköri kereteit, valamint a vonatkozó jogszabályi és pénzügyi feltételeket, biztosítva az átlátható és felelős döntéshozatalt.
- **Környezeti szempontok:** a fejlesztések tervezésének és végrehajtásának középpontjában a környezetterhelés mérséklése, a helyi levegőminőség, zajterhelés és kibocsátások csökkentése, valamint az ökológiai értékek megőrzése álljon.
- **Térségi kapcsolatok:** a közlekedési projektek járuljanak hozzá a városközpont és az agglomeráció közötti közlekedési kapcsolatok minőségének javításához, elősegítve az ingázás hatékonyabb, fenntarthatóbb formáit.
- **Projektelőkészítettség és ütemezés:** értékelni szükséges a projektek megvalósításának időbeli ütemezését, előfeltételeit, más fejlesztésekkel való összhangját és egymásra épülését annak érdekében, hogy a beavatkozások összehangoltan, koherens módon járuljanak hozzá a mobilitási célok eléréséhez.

5.4.2 Illeszkedés vizsgálat (ILL)

Az illeszkedés vizsgálatának célja annak bemutatása, hogy az egyes projektek miként járulnak hozzá a fenntartható városi mobilitási tervben meghatározott célkitűzések teljesüléséhez. Elvárás, hogy a célrendszer minden eleméhez kapcsolódjon legalább egy olyan beavatkozás,

amely érdemi módon támogatja annak megvalósítását. Ennek megfelelően minden projektnek legalább egy célhoz illeszkednie kell. A vizsgálat táblázatos formában került rögzítésre: a projektek sorai jelzik, mely célkitűzésekhez teremtenek kapcsolatot. Az átfogó és stratégiai célok meghatározását a 4.2. fejezet tartalmazza.

Sorszám	Projektjavaslatok	Átfogó cél	Stratégiai cél
1.	Tripammer Gyula utca felújítása, korszerűsítése	1	2
2.	Sugár út felújítása a Vörösmarty Mihály és a Rákóczi Ferenc utca közötti szakaszon	1	2
3.	Balaton utca felújítása	1	2
4.	Pivári utca hiányzó szakaszának felújítása	1	2
5.	Iparterületek elérhetőségének javítása (Vámház utcában a Buda Ernő utcától a Raktárház utcáig járda a Buda Ernő utcában autóbuszöblök felújítása, Vámház utcáig járda építése Sörgyár úton út- és járdaépítés, Magyar utca - Palini utca járda és gyalogos átvezetés kialakítása, A 7-es főút (hrs: 652/1) és a Hevesi Sándor utca (hrs: 1937/2) csomópontnál épülő körforgalom, a körforgalomtól az ipari területen még hiányzó útszakasz (hrs: 1836/78, 05/57; 05/79;06/6;05/59; 05/64; 05/62) megépítésével)	4	2, 3
6.	Hevesi - Rózsa utcai csomópontban körforgalom építése	1, 4	2
7.	Maort utca parkoló	1	2
8.	Attila utca parkoló	1	2
9.	Herman utca parkoló	1	2
10.	Zemplén utca parkoló	1	2
11.	Sánci gyalogos-átkelőhely	1, 3	2
12.	Városkapu krt. gyalogos-átkelőhely	1, 3	2
13.	Kazanlak krt. gyalogos-átkelőhely	1, 3	2
14.	M9 autópálya megépítése Nagykanizsa érintésével	4	3
15.	74-es főközlekedési út négynyomúsítása	4	3

16.	Déli elkerülőút megépítése	4	3
17.	Nagykanizsa - Miklósfalizi elágazás önálló kerékpárút 6804 jelű út mentén	1, 2	2
18.	Palin - Zsigárd - Hosszúvölgy közötti kerékpárút	1, 2	2
19.	Kerékpárút a 7511-es út mellett a Buda Ernő utcától a közig. határig	1, 2	2
20.	Kalmár utca-Dózsa utca összeköttetés kiépítése	1, 4	2
21.	Rózsa utca parkoló	1	2
22.	Platán sor 5/a. parkoló	1	2
23.	Platán sor 9/c. parkoló	1	2
24.	Csengery út, Ligetváros új gyalogos-átkelőhely	1, 3	2
25.	Bajcsy-Zsilinszky E. utca új gyalogos-átkelőhely	1, 3	2
26.	Munkás u. - Kazanlak krt. csp új gyalogos-átkelőhely	1, 3	2
27.	Kiskánizsai Ált. Isk. parkolójában gyalogjárda építés	1, 3	2
28.	Szent Rókus utca járdafelújítás (északi szakasz)	1	2
29.	Parkoló - Platán sor 8-tól délre	1	2
30.	Parkoló - Attila utca 10 – 12.-től délre (volt focipálya)	1	2
31.	Parkoló - Rózsa u. 19., 21., Kazanlak 7., 9. tömb	1	2
32.	Parkoló - Városkapu 11-től nyugatra, zöldsávban	1	2
33.	Parkoló - Városkapu 9-től nyugatra, zöldsávban	1	2
34.	Parkoló - Munkás utca 6 - 8. között	1	2
35.	Parkoló - Bartók B. u. 5 – 7. között	1	2
36.	Magyar utca felújítása Arany J. utcától-Dózsa Gy. utcáig	1	2
37.	Buszpályaudvar felújítása	1, 4	2, 4
38.	Alsó szabadhegyi út megépítése	1	2
39.	Pásztor utca felújítása	1	2

40.	Forgalmi terhelés és csomóponti kapacitás: Csúcsidőbeli forgalomszabályozás: intelligens forgalomirányítás (pl. forgalomfüggő lámpaprogramok a körforgalmak közelében lévő csomópontokon).	1,2	2,6
41.	Kapacitásnövelés: nagy forgalmú ágon sávbővítés, kiegészítő kanyarodósávok kiépítése (különösen Csengery–Kisfaludy kereszteződésnél és Király–Kalmár–Zrínyi körforgalomnál). Forgalomcsillapítás mellékirányokon: forgalomtechnikai eszközök bevezetése a kisebb áramlások kiegyensúlyozására.	1	2,3
42.	Időszakos torlódások kezelése: Dinamikus forgalomirányítás: változtatható forgalomtechnika (pl. csúcsidőben nyitható plusz sáv, időszakos forgalomterelés).	1	2,6
43.	Közlekedési terhelés csökkentése: P+R parkolók kiépítése városszéli pontokon, hogy a belső csomópontokat tehermentesítsék.	1,2	2,3,4
44.	Munkahelyi mobilitási programok: vállalati autómegosztás, munkakezdési idősávok rugalmasítása.	1,3,4	1,2
45.	Teherforgalom kezelése: Teherforgalmi övezetek kijelölése: belvárosból kitiltás vagy időablakos behajtási szabályok. Teherforgalmi útvonalak fejlesztése: főutakhoz kapcsolódó logisztikai folyosók kijelölése és korszerűsítése.	1,2,4	2,3
46.	Célzott csomóponti átalakítások: nehézjárművek által sűrűn használt körforgalmaknál (61-es, 74-es főutak) nagyobb belső ívek, szélesebb pályaszakaszok.	1	2,3
47.	Közösségi közlekedés fejlesztése: Autóbusz-prioritás: buszsávok, buszjelzők a főbb bevezető irányokon.	1,2,3	2,4
48.	Intermodális csomópontok: átszállóhelyek fejlesztése, ahol a busz + kerékpár + személyautó közlekedés találkozik.	1,2,4	2,3,4
49.	Közösségi közlekedés vonzóbbá tétele: menetrend sűrítése, valós idejű tájékoztatás, kényelmesebb buszmegállók.	1,3	4,6
50.	Kerékpáros és mikromobilitás: Kerékpárutak kiépítése/elválasztása: különösen a Csengery–Kisfaludy és Király–Kalmár–Zrínyi térségében.	1,2	2

51.	Biztonságos átvezetések: védett kerékpáros átkelők a nagy forgalmú bevezető utakon.	1,2	2
52.	Kerékpárbarát városi infrastruktúra: tárolók, szervizpontok, közbringa-rendszer integrálása.	1,2	2,5
53.	Mikromobilitási zónák: roller- és e-bike parkolóhelyek kijelölése a belváros környékén.	1,2	2,5
54.	Közlekedésbiztonság: Csomóponti átalakítások: kiemelt figyelem a kisebb forgalmú ágak biztonságos becsatlakoztatására.	1	2
55.	Forgalomcsillapítás a konfliktuspontokon: gyalogos- és kerékpáros-átvezetések előnyben részesítése, sebességcsökkentés.	1,2,3	2
56.	Okos jelzőrendszer: kerékpáros- és gyalogosdetektorok telepítése a főbb csomópontokban.	1,2	6
57.	Hálózati szintű beavatkozások: Forgalomterelés: alternatív útvonalak kijelölése a főutak túlterheltségének csökkentésére.	1	2,3
58.	Elkerülő és tehermentesítő utak: hosszabb távon új hálózati elemek fejlesztése (pl. várost elkerülő útgűrű-szakaszok).	1,2,4	2,3
59.	Mobilitási menedzsment: digitális forgalomirányítás, forgalmi applikációk integrálása, parkolóhely-információs rendszer.	1,2,4	1,6
60.	Megállóhelyi infrastruktúra fejlesztése a főbb csomópontokban: Kalmár utca, Városkapu körút, Templom tér: peronbővítés, fedett várók, kerékpártárolók, digitális utastájékoztatók telepítése.	1,3	4,6
61.	Intermodális központ fejlesztése a vasútállomásnál: Vasút–busz–kerékpár közlekedés összehangolása. P+R (parkoló autósoknak) és B+R (biciklitároló) létesítése. Átszállási kapcsolatok egyszerűsítése, menetrendi összehangolás.	1,2,4	3,4
62.	Kapacitás- és menetrend optimalizálás csúcsidőben. Reggeli és délutáni csúcsban több, esetleg nagyobb befogadóképességű (csuklós) busz közlekedtetése a	1,3	4

	legforgalmasabb viszonylatokon. Kevésbé forgalmas időszakokban kisebb járművek alkalmazása.		
63.	Célzott járatsűrítés speciális funkciójú megállóknál. Kórház utca: egészségügyi dolgozók és betegek eljuttatásának biztosítása. Posta megálló: iskolakezdéshez és -záráshoz igazított járatok beállítása.	1,3	4
64.	Alacsony forgalmú megálló vizsgálat: Csengery utca, Palin–Udvarház: közösségi közlekedés alternatív módjai (pl. igényvezérelt kisbusz, telebusz) a ritka kihasználtság miatt. Hálózati racionalizálás: felesleges párhuzamosságok megszüntetése.	1,3	4
65.	Felszálló–leszálló aránytalanság kezelése: Dinamikus menetrendek és rugalmas járműkapacitás (pl. reggel több indulás a belváros felé, délután sűrítés kifelé).	1,3	4
66.	Utastájékoztatási rendszer korszerűsítése: Valós idejű forgalmi adatok kijelzőkön és mobilappon. Kihirdetett indulások és késések átlátható kommunikációja.	1,3	6
67.	Komfort- és akadálymentesítési projektek: Nagyobb utasforgalmú megállókban (pl. Városcapu, Kalmár, Templom tér) akadálymentesített peronok, padok, esőbeállók, világítás.	1,3	4
68.	Zöld közlekedési beavatkozások: Elektromos buszok bevezetése a legforgalmasabb viszonylatokon. Megállóhelyek energiahatékony világítása, napelemmel működő kijelzők telepítése.	1,2	4,5

5.4.3 Többszempontú értékelés (MCA)

A Multi-Criteria Analysis (MCA) segítségével a SUMP-ban megnevezésre kerülő projektek jól összehasonlíthatóak aszerint, hogy mennyire hasznosak társadalmilag. Az elemzés az alábbi szempontok szerint vizsgálja a projekteket:

- **Közlekedésbiztonság:** a beavatkozás hozzájárulása a baleseti kockázatok mérsékléséhez, valamint a közlekedésbiztonság általános szintjének növeléséhez.

- **Környezeti hatások:** a projekt környezeti következményeinek értékelése, különös tekintettel a fenntarthatósági szempontokra, a kibocsátások, a zajterhelés és az ökológiai értékek megőrzésére.
- **Elérhetőség változása:** a közlekedési hálózatokhoz és az alapvető infrastruktúrához való hozzáférés javulásának mértéke, a lakosság és a gazdasági szereplők szempontjából.
- **Városfejlesztési szempontok:** a projekt illeszkedése a településfejlesztési stratégiákhoz, valamint hozzájárulása a városi térségek élhetőségének és a tágabb térségi céloknak a támogatásához.
- **Szolgáltatási színvonal és épített környezet változása:** a közlekedési infrastruktúra és a kapcsolódó szolgáltatások minőségének javulása, továbbá a városkép és az épített környezet fejlesztésére gyakorolt hatás.
- **Működési költségre gyakorolt hatás:** a projekt hatása az üzemeltetés és fenntartás költségeire, különösen a hatékony és gazdaságos működés elősegítésének szempontjából.
- **Megvalósíthatóság:** a projekt kivitelezhetőségének értékelése műszaki, gazdasági és szervezési szempontból, figyelembe véve a szükséges előfeltételeket.
- **Beruházási költség:** a projekt pénzügyi forrásigényének mértéke, a költséghatékonyság és a rendelkezésre álló finanszírozási lehetőségek figyelembevételével.

Az elemzés során minden szempont egy 1-től 5-ig terjedő skálán kerül kiértékelésre. Ennek segítségével a projektek hatásai számszerűsíthetőek, így egyúttal össze is hasonlíthatóak. Az értékelés eredményeit az 5.4.4. fejezet tárgyalja.

5.4.4 Az értékelés eredményei

Sorszám	Projektjavaslatok	közlekedésbiztonság (1-5)	környezeti hatások (1-5)	elérhetőség változása (1-5)	városfejlesztési szempontok (1-5)	szolgáltatási színvonal és/vagy épített környezet változása (1-5)	m
1.	Tripammer Gyula utca felújítása, korszerűsítése	3	2	3	3	4	4
2.	Sugár út felújítása a Vörösmarty Mihály és a Rákóczi Ferenc utca közötti szakaszon	4	3	4	4	4	4
3.	Balaton utca felújítása	3	2	3	3	3	4
4.	Pivári utca hiányzó szakaszának felújítása	3	2	4	3	3	4
5.	Iparterületek elérhetőségének javítása (Vámház utcában a Buda Ernő utcától a Raktárház utcáig járda a Buda Ernő utcában autóbuszöblök felújítása, Vámház utcáig járda építése Sörgyár úton út- és járdaépítés, Magyar utca - Palini utca járda és gyalogos átvezetés kialakítása, A 7-es főút (hrsz: 652/1) és a Hevesi Sándor utca (hrsz: 1937/2) csomópontnál épülő körforgalom, a körforgalomtól az ipari területen még hiányzó útszakasz (hrsz: 1836/78, 05/57; 05/79;06/6;05/59; 05/64; 05/62) megépítésével)	4	3	5	4	4	3

6.	Hevesi - Rózsa utcai csomópontban körforgalom építése	5	3	4	3	4	4
7.	Maort utca parkoló	2	2	3	2	3	3
8.	Attila utca parkoló	2	2	3	2	3	3
9.	Herman utca parkoló	2	2	3	2	3	3
10.	Zemplén utca parkoló	2	2	3	2	3	3
11.	Sánci gyalogos-átkelőhely	5	3	3	2	3	4
12.	Városkapu krt. gyalogos-átkelőhely	5	3	3	2	3	4
13.	Kazanlak krt. gyalogos-átkelőhely	5	3	3	2	3	4
14.	M9 autópálya megépítése Nagykanizsa érintésével	3	2	5	5	4	2
15.	74-es főközlekedési út négy nyomúsítása	3	2	5	5	4	2
16.	Déli elkerülőút megépítése	4	3	5	5	4	3
17.	Nagykanizsa - Miklósfa liszói elágazás önálló kerékpárút 6804 jelű út mentén	4	5	4	3	4	4
18.	Palin - Zsigárd - Hosszúvölgy közötti kerékpárút	4	5	4	3	4	4
19.	Kerékpárút a 7511-es út mellett a Buda Ernő utcától a közig. határig	4	4	3	3	4	3
20.	Kalmár utca-Dózsa utca összeköttetés kiépítése	3	2	4	4	3	3
21.	Rózsa utca parkoló	2	2	3	2	3	3

22.	Platán sor 5/a. parkoló	2	2	3	2	3	3
23.	Platán sor 9/c. parkoló	2	2	3	2	3	3
24.	Csengery út, Ligetváros új gyalogos-átkelőhely	5	3	3	2	3	4
25.	Bajcsy-Zsilinszky E. utca új gyalogos-átkelőhely	5	3	3	2	3	4
26.	Munkás u. - Kazanlak krt. csp új gyalogos-átkelőhely	5	3	3	2	3	4
27.	Kiskanizsai Ált. Isk. parkolójában gyalogjárda építés	5	4	3	2	4	4
28.	Szent Rókus utca járdafelújítás (északi szakasz)	4	4	3	2	3	4
29.	Parkoló - Platán sor 8-tól délre	2	2	3	2	3	3
30.	Parkoló - Attila utca 10 – 12.-től délre (volt foci pályára)	2	1	3	2	3	3
31.	Parkoló - Rózsa u. 19., 21., Kazanlak 7., 9. tömb	2	2	3	2	3	3
32.	Parkoló - Városkapu 11-től nyugatra, zöldsávban	2	2	3	2	3	3
33.	Parkoló - Városkapu 9-től nyugatra, zöldsávban	2	2	3	2	3	3
34.	Parkoló - Munkás utca 6 - 8. között	2	2	3	2	3	3
35.	Parkoló - Bartók B. u. 5 – 7. között	2	2	3	2	3	3
36.	Magyar utca felújítása Arany J. utcától-Dózsa Gy. utcáig	4	3	4	4	4	4
37.	Buszpályaudvar felújítása	4	3	4	4	5	3

38.	Alsó szabadhegyi út megépítése	3	2	4	4	3	3
39.	Pásztor utca felújítása	3	2	3	3	3	4
40.	Forgalmi terhelés és csomóponti kapacitás: Csúcsidőbeli forgalomszabályozás: intelligens forgalomirányítás (pl. forgalomfüggő lámpaprogramok a körforgalmak közelében lévő csomópontokon).	4	3	4	3	4	4
41.	Kapacitásnövelés: nagy forgalmú ágon sávbővítés, kiegészítő kanyarodósávok kiépítése (különösen Csenger–Kisfaludy kereszteződésnél és Király–Kalmár–Zrínyi körforgalomnál). Forgalomcsillapítás mellékirányokon: forgalomtechnikai eszközök bevezetése a kisebb áramlások kiegyensúlyozására.	3	2	4	3	3	3
42.	Időszakos torlódások kezelése: Dinamikus forgalomirányítás: változtatható forgalomtechnika (pl. csúcsidőben nyitható plusz sáv, időszakos forgalomterelés).	4	3	4	3	4	4
43.	Közlekedési terhelés csökkentése: P+R parkolók kiépítése városszéli pontokon, hogy a belső csomópontokat tehermentesítsék.	3	4	4	4	4	4
44.	Munkahelyi mobilitási programok: vállalati autómegosztás, munkakezdési időszávok rugalmasítása.	2	4	3	4	3	4
45.	Teherforgalom kezelése: Teherforgalmi övezetek kijelölése: belvárosból kitiltás vagy időablakos behajtási szabályok. Teherforgalmi útvonalak	4	3	4	4	3	3

	fejlesztése: főutakhoz kapcsolódó logisztikai folyosók kijelölése és korszerűsítése.						
46.	Célzott csomóponti átalakítások: nehézjárművek által sűrűn használt körforgalmaknál (61-es, 74-es főutak) nagyobb belső ívek, szélesebb pályaszakaszok.	3	2	3	3	3	3
47.	Közösségi közlekedés fejlesztése: Autóbusz-prioritás: buszsávok, buszjelzők a főbb bevezető irányokon.	4	4	4	4	4	4
48.	Intermodális csomópontok: átszállóhelyek fejlesztése, ahol a busz + kerékpár + személyautó közlekedés találkozik.	4	4	5	5	4	4
49.	Közösségi közlekedés vonzóbbá tétele: menetrend sűrítése, valós idejű tájékoztatás, kényelmesebb buszmegállók.	3	4	4	4	4	4
50.	Kerékpáros és mikromobilitás: Kerékpárutak kiépítése/elválasztása: különösen a Csengery–Kisfaludy és Király–Kalmár–Zrínyi térségében.	4	5	4	4	4	4
51.	Biztonságos átvezetések: védett kerékpáros átkelők a nagy forgalmú bevezető utakon.	5	4	4	3	4	4
52.	Kerékpárbarát városi infrastruktúra: tárolók, szervizpontok, közbringa-rendszer integrálása.	4	4	3	3	4	4
53.	Mikromobilitási zónák: roller- és e-bike parkolóhelyek kijelölése a belváros környékén.	3	4	3	3	4	4
54.	Közlekedésbiztonság: Csomóponti átalakítások: kiemelt figyelem a kisebb forgalmú ágak biztonságos becsatlakoztatására.	5	3	4	3	3	4

55.	Forgalomcsillapítás a konfliktuspontokon: gyalogos- és kerékpáros-átvezetések előnyben részesítése, sebességcsökkentés.	5	4	3	3	4	4
56.	Okos jelzőrendszer: kerékpáros- és gyalogosdetektorok telepítése a főbb csomópontokban.	4	4	3	3	4	4
57.	Hálózati szintű beavatkozások: Forgalomterelés: alternatív útvonalak kijelölése a főutak túlterheltségének csökkentésére.	3	3	4	3	3	4
58.	Elkerülő és tehermentesítő utak: hosszabb távon új hálózati elemek fejlesztése (pl. várost elkerülő útgyűrű-szakaszok).	3	2	5	4	3	3
59.	Mobilitási menedzsment: digitális forgalomirányítás, forgalmi applikációk integrálása, parkolóhely-információs rendszer.	3	4	3	4	4	4
60.	Megállóhelyi infrastruktúra fejlesztése a főbb csomópontokban: Kalmár utca, Városkapu körút, Templom tér: peronbővítés, fedett várók, kerékpártárolók, digitális utastájékoztatók telepítése.	4	4	4	4	5	4
61.	Intermodális központ fejlesztése a vasútállomásnál: Vasút-busz-kerékpár közlekedés összehangolása. P+R (parkoló autósoknak) és B+R (biciklitároló) létesítése. Átszállási kapcsolatok egyszerűsítése, menetrendi összehangolás.	4	4	5	5	5	4
62.	Kapacitás- és menetrend optimalizálás csúcsidőben. Reggeli és délutáni csúcsban több, esetleg nagyobb befogadóképességű (csuklós) busz közlekedtetése a legforgalmasabb	3	4	4	3	4	4

	viszonylatokon. Kevésbé forgalmas időszakokban kisebb járművek alkalmazása.						
63.	Célzott járatsűrítés speciális funkciójú megállóknál. Kórház utca: egészségügyi dolgozók és betegek eljutásának biztosítása. Posta megálló: iskolakezdéshez és -záráshoz igazított járatok beállítása.	3	4	4	3	4	4
64.	Alacsony forgalmú megállók vizsgálata: Csengery utca, Palin–Udvarház: közösségi közlekedés alternatív módjai (pl. igényvezérelt kisbusz, telebusz) a ritka kihasználtság miatt. Hálózati racionalizálás: felesleges párhuzamosságok megszüntetése.	2	4	3	3	3	4
65.	Felszálló–leszálló aránytalanság kezelése: Dinamikus menetrendek és rugalmas járműkapacitás (pl. reggel több indulás a belváros felé, délután sűrítés kifelé).	3	3	4	3	3	4
66.	Utastájékoztatási rendszer korszerűsítése: Valós idejű forgalmi adatok kijelzőkön és mobilappon. Kihirdetett indulások és késések átlátható kommunikációja.	3	4	4	3	4	4
67.	Komfort- és akadálymentesítési projektek: Nagyobb utasforgalmú megállókban (pl. Városkapu, Kalmár, Templom tér) akadálymentesített peronok, padok, esőbeálló, világítás.	4	4	4	4	5	4
68.	Zöld közlekedési beavatkozások: Elektromos buszok bevezetése a legforgalmasabb viszonylatokon. Megállóhelyek energiahatékony	4	5	4	4	5	4

	világítása, napelemmel működő kijelzők telepítése.					
--	--	--	--	--	--	--

6.1 Indikátorok megfogalmazása

Az indikátorok számszerű mutatókként szolgálnak a beavatkozások eredményeinek és a kitűzött célok teljesülésének értékelésére. Az outputindikátorok a fejlesztések közvetlen, kézzelfogható eredményeit jelenítik meg, például az újonnan kialakított infrastruktúra hosszát, a beszerzett járművek számát vagy a szolgáltatási kapacitás bővülését. Az eredményindikátorok a közlekedési rendszerben közvetlenül érzékelhető változásokat mérik, míg a hatásindikátorok a társadalmi és környezeti következményekre összpontosítanak. Míg az eredményindikátorok segítségével mérhető például a közösségi közlekedés ösztönzésének hatására kialakuló közlekedési szerkezetváltás, addig a hatásindikátorok az olyan átfogó előnyöket mutatják ki, mint a károsanyag-kibocsátás mérséklése vagy az energiamegtakarításból fakadó pozitív hatások.

A közlekedési ágazatban az indikátorok mérésére és becslésére több nemzetközileg elfogadott módszertan is rendelkezésre áll, amelyekhez a fenntartható városi mobilitási tervek uniós szintű monitoring- és értékelési keretrendszere nyújt iránymutatást. Ugyanakkor kihívást jelent, hogy egyes közlekedési mutatókat – például az utazások számát, a szolgáltatási színvonalat vagy a fizetési hajlandóságot – gyakran más, könnyebben hozzáférhető adatokkal kell helyettesíteni. Ennek kezelése érdekében fontos az adatintegráció és az adatmegosztás biztosítása, hogy a különböző forrásokból származó információk összehangoltan támogassák a tervezést és a nyomon követést.

Az eredmény- és hatásindikátorok előnye, hogy kevésbé kötődnek egy-egy konkrét projekthez, így szélesebb körben alkalmazhatók, és lehetőséget biztosítanak a célkitűzések és intézkedések integrált értékelésére. E mutatók nemcsak az egyes projektek sikerességének mérésére szolgálnak, hanem a stratégiai célok felé történő előrehaladás folyamatos nyomon követésére is.

Az alábbiakban bemutatott eredményindikátorok kiinduló és célértékei összhangban állnak a 4.2. fejezetben rögzített közlekedési célokkal. Azokban az esetekben, ahol a jelenlegi állapotra vonatkozó adatok nem állnak rendelkezésre, a célkitűzések kizárólag a kívánt fejlődési irányt határozzák meg. Ezekhez kapcsolódóan indokolt egy egységes mérési és monitoring rendszer kidolgozása, amely biztosítja a célok megvalósulásának folyamatos nyomon követését és értékelhetőségét.

Az indikátorok meghatározásánál alapvető szempont, hogy megfeleljenek a **SMART kritériumoknak**:

- **Specifikus** (Specific): pontosan meghatározott célkitűzést tükröz,
- **Mérhető** (Measurable): számszerűsíthető és egyértelműen értelmezhető,

- **Elérhető** (Achievable): a jelenlegi szinthez képest előrelépést jelent, de reálisan megvalósítható,
- **Releváns** (Relevant): összhangban van a kompetens szereplők feladataival és hatásköreivel,
- **Időhöz kötött** (Time bounded): meghatározott határidők és mérföldkövek mentén követhető.

Eredmény- és hatásindikátorok

Az outputindikátorok közvetlenül az egyes projektek eredményeit, hatásait mutatják ki. A kiinduló értékek és célértékek azonosításával a jól leírhatóak az aktuális állapotok, nyomonkövethető a fejlődés a kívánt állapothoz képest. Az indikátorokat típusuk szerint az alábbi táblázatok ismertetik:

EREDMÉNY-indikátor	kapcsolódó átfogó cél	kapcsolódó stratégiai cél	mértékegység	kiinduló érték	célérték 2030
kibocsátások volumene	2	2, 5	tonna CO ₂ /év egyenérték	34499	34499
kibocsátásintenzitás	2	2, 5	g CO ₂ egyenérték/jármű km	jelenleg nincs eredmény	csökken
balesetek száma	1	2	db baleset	?	?
közlekedési igény és mód szerinti összetétel változása	1, 2	1, 2, 4	%	nincs adat	közösségi közlekedés nő, gyaloglás nő, kerékpározás nő, egyéni motorizált csökken
zöldfelületek, közösségi terek, forgalomcsökkentett területek nagysága	1, 2, 3	2	m ²	nincs adat	nő
összefüggően besétálható terület nagysága	1, 3	2	km ²	nincs adat	nő
összefüggően bekerékpározható terület nagysága	1, 2	2	km ²	nincs adat	no
gazdasági tevékenységgel összefüggő utazási idő és költség	4	3	Ft/nap	jelenleg nincs eredmény	csökken
munkavállalással kapcsolatos utazási idő és költség	3, 4	3, 4	Ft/nap	jelenleg nincs eredmény	csökken
infrastruktúra szolgáltatási szintje	1, 4	2, 3	pontszám	jelenleg nincs eredmény	nő

P+R és B+R parkolók kihasználtsága	1, 2	2, 3	%	nincs adat	P+R: stagnál, B+R: darabszáma nő, stagnál
------------------------------------	------	------	---	------------	---

HATÁS-indikátor	kapcsolódó átfogó cél	kapcsolódó stratégiai cél	mértékegység	kiinduló érték	célérték 2030	cél
kibocsátások társadalmi költsége	2	2, 5	mrd forint	még nincs eredmény	még nincs eredmény	még nincs eredmény
balesetek társadalmi költsége	1, 3	2	mrd forint	még nincs eredmény	csökken	csökken
használói elégedettség	1, 3	2, 4	pontszám	jelenleg nincs mérés	nő	nő
felhasznált erőforrások társadalmi költsége	2	2, 5	forint	jelenleg nincs mérés	csökken	csökken
a gazdasági tevékenység közlekedési ráfordítása	4	3	forint	jelenleg nincs mérés	csökken	csökken
munkavállalással kapcsolatos közlekedési ráfordítások	3, 4	3, 4	forint	jelenleg nincs mérés	csökken	csökken

6.2 Cselekvési terv

A fenntartható mobilitás megvalósítása Nagykanizsán csak akkor lehet sikeres, ha a különböző érintettek között tartós, intézményesített együttműködés alakul ki. A SUMP alapelvek hangsúlyozzák, hogy a közlekedésfejlesztés nem csupán műszaki beavatkozások sorozata, hanem olyan folyamat, amely a stratégiai tervezéstől a kivitelezésen át egészen a működtetésig és fenntartásig épít a partnerségre. Ebben az önkormányzatnak kettős szerepe van: egyrészt koordinálja a folyamatokat, másrészt hitelesen képviseli a fenntartható közlekedési értékeket a partnerek és a lakosság felé.

A partnerség egyik legfontosabb hozadéka, hogy növeli a társadalmi elfogadottságot. A rendszeres egyeztetések, közös fórumok és konzultációk lehetőséget biztosítanak arra, hogy a tervezett beavatkozások szélesebb körben is támogatást élvezzenek. Ugyanakkor a kooperáció nemcsak az induló projektek elfogadottságát segíti, hanem alapot teremt a visszajelzések beépítésére, így a Mobilitási Terv folyamatosan finomítható. A digitális eszközök – például a közösségi média vagy az online felületek – további csatornákat nyitnak a párbeszéd számára, elősegítve a helyi közösségek aktív részvételét. Célszerű, hogy a városvezetés rendszeresen reagáljon a lakossági észrevételekre, és egyértelmű, közérthető kommunikációval támogassa a közös gondolkodást.

A SUMP végrehajtásához szükség van egy olyan önkormányzati működési struktúrára, amelyben a terv alapelvei nemcsak a stratégiai döntések szintjén, hanem a mindennapi működésben is megjelennek. Ez szervezetfejlesztési lépéseket igényel, valamint olyan szemléletformáló intézkedéseket, amelyek biztosítják az átláthatóságot és a következetességet a különböző szakterületek együttműködésében.

Az együttműködés kereteit hosszú távra is célszerű megerősíteni. A gazdasági szereplőkkel, civil szervezetekkel és intézményekkel folytatott folyamatos kommunikáció, valamint az online platformokon való aktív jelenlét hozzájárul ahhoz, hogy a felmerülő igények és problémák időben felszínre kerüljenek.

A megvalósítás időbeli kereteinek kijelölése szintén kulcsfontosságú. A projektek első üteme 2030-ig terjed, míg a távlati hatások 2040-ig bontakozhatnak ki. A célok teljesítésének biztosítása érdekében lehetőség van kísérleti programok folytatására, az aktív közlekedési módokat támogató fejlesztések bővítésére, B+R parkolók kapacitásának növelésére, valamint szemléletformáló akciók rendszeres ismétlésére. Az indikátorok nyomon követése javasolt évente, összhangban a város hosszú távú fejlesztési stratégiájának monitoringjával.

Az első ütem lezárásakor szükséges a terv felülvizsgálata és aktualizálása. Ennek során sor kerül a megvalósult fejlesztések hatásainak értékelésére, a még futó projektek újraértékelésére, valamint az újonnan felmerülő elképzelések vizsgálatára. A következő táblázat a kapcsolódó feladatokat részletezi.

Sorszám	PROJEKTJAVASLATOK	2025	2026					2027				2028		
		Q1	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	
1.	Tripammer Gyula utca felújítása, korszerűsítése													
2.	Sugár út felújítása a Vörösmarty Mihály és a Rákóczi Ferenc utca közötti szakaszon													
3.	Balaton utca felújítása													
4.	Pivári utca hiányzó szakaszának felújítása													
5.	Iparterületek elérhetőségének javítása (Vámház utcában a Buda Ernő utcától a Raktárház utcáig járda a Buda Ernő utcában autóbuszöblök felújítása, Vámház utcáig járda építése Sörgyár úton út- és járdaépítés, Magyar utca - Palini utca járda és gyalogos átvezetés kialakítása, A 7-es főút (hrsz: 652/1) és a Hevesi Sándor utca (hrsz: 1937/2) csomópontnál épülő körforgalom, a körforgalomtól az ipari területen még hiányzó útszakasz (hrsz: 1836/78, 05/57; 05/79;06/6;05/59; 05/64; 05/62) megépítésével)													
6.	Hevesi - Rózsa utcai csomópontban körforgalom építése													
7.	Maort utca parkoló													
8.	Attila utca parkoló													
9.	Herman utca parkoló													
10.	Zemplén utca parkoló													
11.	Sánci gyalogos-átkelőhely													

6.3 Költség- és finanszírozási terv

Forrástérkép

Vissza nem térítendő támogatások:

Nagykanizsa Megyei Jogú Város TOP Plusz forráskerete: 7 900 247 734 Ft.

További operatív programok keretében elérhető támogatási források: Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program Plusz, Infrastruktúra és Közlekedésfejlesztési Operatív Program Plusz, Környezetvédelmi és Energiahatékonysági Operatív Program Plusz, Interreg VIA Szlovákia - Magyarország Határmenti Operatív Program, Helyreállítási és Ellenállóképességi Eszköz forrásai

Közvetlen brüsszeli források bevonása: Horizon Europe forrásai

Innovatív finanszírozási eszközök alkalmazása:

A finanszírozási eszközök alkalmazhatóságát az önkormányzat folyamatosan vizsgálja, és fenntartja azok elvi lehetőségét. A hatékony felhasználás érdekében azonban további elemzésekre van szükség annak meghatározására, hogy a város mely konstrukciókat tudja eredményesen igénybe venni. Az előkészítés részeként ezeknek az eszközöknek a feltérképezése is megtörténik, míg bevonásukról a végleges üzleti tervben születik döntés.

Megvizsgálandó eszközök:

- ESCO finanszírozás
- PPP konstrukció
- Hitelkonstrukciók: EIB hitel, hitelfelvétel, zöld hitel, zöldkötvény lehetőségei
- tőkebevonás a projektfinanszírozásba megtérülő projekt tartalom esetében vállalkozói és városi projektek esetében is
- Önkormányzati költségvetés terhére alapok, támogatási konstrukciók kialakítása: pl. beruházás ösztönzési források, ingatlanalap Önkormányzati kivásárlás érdekében, környezetvédelmi alap

Nem finanszírozási eszközök:

- Iroda működtetése lakossági energetikai pályázatokról tájékoztatás nyújtás érdekében
- Vállalkozói pályázat támogatása, információ nyújtás, mentorálási támogatás

A 2021-2027-es Európai Unió forrásai keretében elérhető fejlesztési források:

A 2021–2027 közötti időszakban Magyarország számára rendelkezésre álló támogatási források közül több pályázati úton érhető el, amelyek különböző célcsoportokat céloznak meg. Ezek közé tartoznak az önkormányzatok, a mikro-, kis- és középvállalkozások, az állami intézmények és háttérszervezeteik, az állami tulajdonú gazdasági társaságok, a felsőoktatási intézmények, valamint a kamarák.

Közlekedési és Infrastruktúra Operatív Program Plusz

Tiszta üzemű városi-elővárosi közlekedés erősítése

- Vidéki városi villamos szerelvények beszerzése önállóan vagy az infrastruktúra-fejlesztési projekt részeként.
- Alternatív üzemanyag-töltő infrastruktúra (pl. e-töltők) fejlesztése vidéki városokban.
- Kapcsolódó zöld infrastruktúra fejlesztés.
- A közösségi közlekedést előnyben részesítő alkalmazások, adatbázisok fejlesztése és bevezetése – (pl. igényvezérelt közlekedési rendszert támogató alkalmazások, esélyegyenlőséget elősegítő utazási alkalmazások)
- TEN-T vasúti és regionális intermodális közlekedés fejlesztése
- Fenntarthatóbb és biztonságosabb közúti mobilitás
- Az országhatárokig történő eljutáshoz, a megyeközpontok, jelentős városok, regionális központok, térségi elérhetőségének javításához vagy tehermentesítéséhez szükséges hiányzó szakaszok gyorsforgalmi vagy főútként történő kiépítése
- A torlódásoktól és a forgalmi igényektől függően a közúthálózat kapacitásának bővítése
- A közúti infrastruktúra környezeti, műszaki fenntarthatóságát és ezáltal a jelenlegi szolgáltatási szintet növelő beavatkozások
- Közlekedésbiztonságot növelő beavatkozások

Digitális Megújulás Operatív Program Plusz

Intelligensebb Magyarország

- A kutatási és innovációs kapacitások fejlesztése és fokozása, valamint a fejlett technológiák elterjedése
- a vállalati KFI kapacitások erősítése
- magasan fejlett digitalizációs megoldások elérhetőségének javítása az állampolgárok, vállalatok és kormányzat számára;
- az infokommunikációs és digitális KFI tevékenységekhez szükséges kutatási infrastruktúrák fejlesztése, vállalati felhasználásuk erősítése
- digitális kutatás-fejlesztést és/vagy innovációt megvalósító vállalkozások számának növelése

Közvetlen célcsoport:

- célzottan a vállalkozások számára elérhető támogatás esetén azon mikro-, kis- és középvállalkozások, amelyek szoftverkiadás, távközlés, információ-technológiai szolgáltatás vagy adatfeldolgozás, web-hozszing, világháló-portál szolgáltatás területén hajtanak végre innovációs beruházást
- állami intézmények, háttérszervezetek, állami gazdasági társaságok, felsőoktatási intézmények

A digitalizáció előnyeinek a polgárok, a vállalkozások, a kutatóhelyek és a közjogi hatóságok javára fordítása

- A vállalkozások digitális transzformációja
- A közszolgáltatások digitalizálása

Közvetlen célcsoport:

- célzottan a vállalkozások számára elérhető támogatás esetén a mikro- kis- és középvállalkozások, állami intézmények, háttérszervezetek, állami tulajdonú gazdasági társaságok, felsőoktatási intézmények, kamarák, elektronikus ügyintézészt biztosító szervek

Az energiahatékonyság előmozdítása és az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése, energiamenedzsment rendszerek fejlesztése

Közvetlen célcsoport: biomassza tüzelésű erőművek, állami intézmények, háttérszervezetek, állami tulajdonú gazdasági társaságok, önkormányzatok, felsőoktatási intézmények, mikro-, kis- és középvállalkozások, energiaközösségek, energiakereskedők, aggregátorok (az aktívvá váló fogyasztókat összefogó és piacra lépésüket elősegítő vállalkozások), EU ETS létesítményeken kívüli KKV-k, villamosenergia-elosztók

A transzeurópai energiahálózaton (TEN-E) kívüli intelligens energiarendszerek, -hálózatok és -tárolás fejlesztése

Közvetlen célcsoport: a villamos energia elosztórendszer irányításáért és üzemeltetéséért felelős szervezetek, állami és önkormányzati intézmények, háttérszervezetek, állami tulajdonú gazdasági társaságok, az állami intézményeket és/vagy önkormányzati intézményeket, illetve kisfogyasztókat összefogó aggregátorok (az aktívvá váló fogyasztókat összefogó és piacra lépésüket elősegítő vállalkozások), oktatási intézmények, az időjárásfüggő megújuló energiatermelést ellátó szervezetek (termelői engedélyesek), energiatároló eszközöket üzemeltető szervezetek, a megújuló termelőket összefogó aggregátorok (az aktívvá váló fogyasztókat összefogó és piacra lépésüket elősegítő vállalkozások), mikro-, kis- és középvállalkozások

Az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás és a katasztrófakockázatok megelőzése, valamint a reziliencia előmozdítása, figyelembe véve az ökoszisztéma-alapú megközelítéseket

- Korszerű infokommunikációs megoldások alkalmazása és fejlesztése,
- Előrejelző, komplementer és smart vízmennyiségi és vízminőségi monitoring fejlesztése
- Digitális infokommunikációs megoldások fejlesztése, amelyek a korszerű technológiákkal segítik a szennyező anyagok hatékony és pontos azonosítását
- Komplex térinformatikai és környezeti adatbázisok megteremtése korszerű adatfelvételezési és mérési megoldásokkal

- Térinformatikai és környezeti adatbázisokra épülő elemző és előrejelző rendszerek létrehozása, amelyek képesek a klímaváltozás közvetlen és közvetett hatásainak és kockázatainak elemzésére,
- Térinformatikai és környezeti adatbázisokra épülő elemző és modellező rendszerek, amelyek segítik a katasztrófakockázatok azonosítását és értékelését,

Közvetlen célcsoport: igazgatási szervezetek, állami és önkormányzati intézmények, háttérszervezetek, állami tulajdonú gazdasági társaságok, önkormányzatok, hatóságok, ezen belül különösen: környezetvédelmi hatóságok, vízvédelmi hatóságok és szervek), katasztrófavédelemben részt vevő állami szervezetek, tudományos és szakmai szervezetek, felsőoktatási intézmények, szakmai érdekképviselői szervek.

Sorszám	Projekt neve	Várható forrás	Forrásigény
1.	Tripammer Gyula utca felújítása, korszerűsítése	TOP_Plus	316 000 000
2.	Sugár út felújítása a Vörösmarty Mihály és a Rákóczi Ferenc utca közötti szakaszon	TOP_Plus	193 000 000
3.	Balaton utca felújítása	TOP_Plus	491 000 000
4.	Pivári utca hiányzó szakaszának felújítása	TOP_Plus	284 247 734
5.	Iparterületek elérhetőségének javítása (Vámház utcában a Buda Ernő utcától a Raktárház utcáig járda a Buda Ernő utcában autóbuszöblök felújítása, Vámház utcáig járda építése Sörgyár úton út- és járdaépítés, Magyar utca - Palini utca járda és gyalogos átvezetés kialakítása, A 7-es főút (hrs: 652/1) és a Hevesi Sándor utca (hrs: 1937/2) csomópontnál épülő körforgalom, a körforgalomtól az ipari területen még hiányzó útszakasz (hrs: 1836/78, 05/57; 05/79;06/6;05/59; 05/64; 05/62) megépítésével)	IKOP Plusz, TOP_Plus	1 158 152 000
6.	Hevesi - Rózsa utcai csomópontban körforgalom építése	TOP_Plus	102 000 000
7.	Maort utca parkoló	TOP_Plus, saját forrás	18 303 875
8.	Attila utca parkoló	TOP_Plus, saját forrás	25 869 626
9.	Herman utca parkoló	TOP_Plus, saját forrás	23 905 225
10.	Zemplén utca parkoló	TOP_Plus, saját forrás	11 277 600
11.	Sánci gyalogos-átkelőhely	TOP_Plus	11 770 083
12.	Városkapu krt. gyalogos-átkelőhely	TOP_Plus	9 790 758

13.	Kazanlak krt. gyalogos-átkelőhely	TOP_Plusz	8 819 299
14.	M9 autópálya megépítése Nagykanizsa érintésével	Állami forrás	
15.	74-es főközlekedési út négygyomúsítása	Állami forrás	
16.	Déli elkerülőút megépítése	Állami forrás	18 000 000 000
17.	Nagykanizsa - Miklósfa liszói elágazás önálló kerékpárút 6804 jelű út mentén	TOP_Plusz, Interreg	870 000 000
18.	Palin - Zsigárd - Hosszúvölgy közötti kerékpárút	TOP_Plusz, Interreg	400 000 000
19.	Kerékpárút a 7511 es út mellett a Buda Ernő utcától a közig. határig	TOP_Plusz	350 000 000
20.	Kalmár utca-Dózsa utca összeköttetés kiépítése	TOP_Plusz	
21.	Rózsa utca parkoló	TOP_Plusz, saját forrás	31 315 978
22.	Platán sor 5/a. parkoló	TOP_Plusz, saját forrás	7 134 405
23.	Platán sor 9/c. parkoló	TOP_Plusz, saját forrás	12 999 908
24.	Csengery út, Ligetváros új gyalogos-átkelőhely	TOP_Plusz	6 826 499
25.	Bajcsy-Zsilinszky E. utca új gyalogos-átkelőhely	TOP_Plusz	9 675 368
26.	Munkás u. - Kazanlak krt. csp új gyalogos-átkelőhely	TOP_Plusz	12 509 119
27.	Kiskanisai Ált. Isk. parkolójában gyalogjárda építés	TOP_Plusz, saját forrás	6 497 066
28.	Szent Rókus utca járdafelújítás (északi szakasz)	TOP_Plusz, saját forrás	16 438 499
29.	Parkoló - Platán sor 8-tól délre	TOP_Plusz, saját forrás	35 000 000
30.	Parkoló - Attila utca 10 – 12.-től délre (volt focipálya)	TOP_Plusz, saját forrás	35 000 000
31.	Parkoló - Rózsa u. 19., 21., Kazanlak 7., 9. tömb	TOP_Plusz, saját forrás	35 000 000
32.	Parkoló - Városkapu 11-től nyugatra, zöldsávban	TOP_Plusz, saját forrás	20 000 000
33.	Parkoló - Városkapu 9-től nyugatra, zöldsávban	TOP_Plusz, saját forrás	20 000 000

34.	Parkoló - Munkás utca 6 - 8. között	TOP_Plusz, saját forrás	20 000 000
35.	Parkoló - Bartók B. u. 5 – 7. között	TOP_Plusz, saját forrás	35 000 000
36.	Magyar utca felújítása Arany J. utcától-Dózsa Gy. utcáig	TOP_Plusz	
37.	Buszpályaudvar felújítása	TOP_Plusz, IKOP Plusz	
38.	Alsó szabadhegyi út megépítése	TOP_Plusz	
39.	Pásztor utca felújítása	TOP_Plusz, saját forrás	
40.	Forgalmi terhelés és csomóponti kapacitás: Csúcsidőbeli forgalomszabályozás: intelligens forgalomirányítás (pl. forgalomfüggő lámpaprogramok a körforgalmak közelében lévő csomópontokon).	TOP_Plusz, saját forrás	80 000 000
41.	Kapacitásnövelés: nagy forgalmú ágon sávbővítés, kiegészítő kanyarodósávok kiépítése (különösen Csengery–Kisfaludy kereszteződésnél és Király–Kalmár–Zrínyi körforgalomnál). Forgalomcsillapítás mellékirányokon: forgalomtechnikai eszközök bevezetése a kisebb áramlások kiegyensúlyozására.	IKOP Plusz, TOP_Plusz	500 000 000
42.	Időszakos torlódások kezelése: Dinamikus forgalomirányítás: változtatható forgalomtechnika (pl. csúcsidőben nyitható plusz sáv, időszakos forgalomterelés).	TOP_Plusz	150 000 000
43.	Közlekedési terhelés csökkentése: P+R parkolók kiépítése városszéli pontokon, hogy a belső csomópontokat tehermentesítsék.	TOP_Plusz, IKOP Plusz	600 000 000
44.	Munkahelyi mobilitási programok: vállalati autómegosztás, munkakezdési idősávok rugalmasítása.	TOP_Plusz, saját forrás	50 000 000
45.	Teherforgalom kezelése: Teherforgalmi övezetek kijelölése: belvárosból kitiltás vagy időablakos behajtási szabályok. Teherforgalmi útvonalak fejlesztése: főutakhoz kapcsolódó logisztikai folyosók kijelölése és korszerűsítése.	IKOP Plusz, állami forrás	2 000 000 000
46.	Célzott csomóponti átalakítások: nehézjárművek által sűrűn használt körforgalmaknál (61-es, 74-es főutak) nagyobb belső ívek, szélesebb pályaszakaszok.	IKOP Plusz	800 000 000
47.	Közösségi közlekedés fejlesztése: Autóbusz-prioritás: buszsávok, buszjelzők a főbb bevezető irányokon.	TOP_Plusz, IKOP Plusz	500 000 000
48.	Intermodális csomópontok: átszállóhelyek fejlesztése, ahol a busz + kerékpár + személyautó közlekedés találkozik.	IKOP Plusz	1 500 000 000
49.	Közösségi közlekedés vonzóbbá tétele: menetrend sűrítése, valós idejű tájékoztatás, kényelmesebb buszmegállók.	TOP_Plusz	400 000 000

50.	Kerékpáros és mikromobilitás: Kerékpárutak kiépítése/elvásztása: különösen a Csengery–Kisfaludy és Király–Kalmár–Zrínyi térségében.	TOP_Plusz, Interreg	500 000 000
51.	Biztonságos átvezetések: védett kerékpáros átkelők a nagy forgalmú bevezető utakon.	TOP_Plusz	200 000 000
52.	Kerékpárbarát városi infrastruktúra: tárolók, szervizpontok, közbringa-rendszer integrálása.	TOP_Plusz	150 000 000
53.	Mikromobilitási zónák: roller- és e-bike parkolóhelyek kijelölése a belváros környékén.	TOP_Plusz	80 000 000
54.	Közlekedésbiztonság: Csomóponti átalakítások: kiemelt figyelem a kisebb forgalmú ágak biztonságos becsatlakoztatására.	TOP_Plusz	300 000 000
55.	Forgalomcsillapítás a konfliktuspontokon: gyalogos- és kerékpáros-átvezetések előnyben részesítése, sebességcsökkentés.	TOP_Plusz, saját forrás	120 000 000
56.	Okos jelzőrendszer: kerékpáros- és gyalogosdetektorok telepítése a főbb csomópontokban.	TOP_Plusz	200 000 000
57.	Hálózati szintű beavatkozások: Forgalomterelés: alternatív útvonalak kijelölése a főutak túlterheltségének csökkentésére.	IKOP Plusz, állami forrás	1 000 000 000
58.	Elkerülő és tehermentesítő utak: hosszabb távon új hálózati elemek fejlesztése (pl. várost elkerülő útgyűrű-szakaszok).	Állami forrás	20 000 000 000
59.	Mobilitási menedzsment: digitális forgalomirányítás, forgalmi applikációk integrálása, parkolóhely-információs rendszer.	TOP_Plusz, saját forrás	150 000 000
60.	Megállóhelyi infrastruktúra fejlesztése a főbb csomópontokban: Kalmár utca, Városkapu körút, Templom tér: peronbővítés, fedett várók, kerékpártárolók, digitális utastájékoztatók telepítése.	TOP_Plusz	300 000 000
61.	Intermodális központ fejlesztése a vasútállomásnál: Vasút–busz–kerékpár közlekedés összehangolása. P+R (parkoló autósoknak) és B+R (biciklitároló) létesítése. Átszállási kapcsolatok egyszerűsítése, menetrendi összehangolás.	IKOP Plusz	3 000 000 000
62.	Kapacitás- és menetrend optimalizálás csúcsidőben. Reggeli és délutáni csúcsban több, esetleg nagyobb befogadóképességű (csuklós) busz közlekedtetése a legforgalmasabb viszonylatokon. Kevésbé forgalmas időszakokban kisebb járművek alkalmazása.	TOP_Plusz	200 000 000
63.	Célzott járatsűrítés speciális funkciójú megállóknál. Kórház utca: egészségügyi dolgozók és betegek eljuttatásának biztosítása. Posta megálló: iskolakezdéshez és -záráshoz igazított járatok beállítása.	TOP_Plusz	150 000 000
64.	Alacsony forgalmú megállók vizsgálata: Csengery utca, Palin–Udvarház: közösségi közlekedés alternatív módjai (pl. igényvezérelt kisbusz, telebusz) a ritka kihasználtság miatt. Hálózati racionalizálás: felesleges párhuzamosságok megszüntetése.	TOP_Plusz	100 000 000

65.	Felszálló–leszálló aránytalanság kezelése: Dinamikus menetrendek és rugalmas járműkapacitás (pl. reggel több indulás a belváros felé, délután sűrítés kifelé).	TOP_Plus7	120 000 000
66.	Utastájékoztatási rendszer korszerűsítése: Valós idejű forgalmi adatok kijelzőkön és mobilappon. Kihirdetett indulások és késések átlátható kommunikációja.	TOP_Plus7	250 000 000
67.	Komfort- és akadálymentesítési projektek: Nagyobb utasforgalmú megállóknál (pl. Városháza, Kalmár, Templom tér) akadálymentesített peronok, padok, esőbeálló, világítás.	TOP_Plus7	400 000 000
68.	Zöld közlekedési beavatkozások: Elektromos buszok bevezetése a legforgalmasabb viszonylatokon. Megállóhelyek energiahatékony világítása, napelemmel működő kijelzők telepítése.	TOP_Plus7, Zöld Busz Program	2 500 000 000

6.4 Kockázatkezelési terv

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) sikeres végrehajtása Nagykanizsán csak akkor biztosítható, ha a tervezett fejlesztésekhez egy tudatos és előrelátó kockázatkezelési megközelítés társul. Mivel a projektek különböző előkészítettséggel, eltérő forrásokból és változó időtávon valósulhatnak meg, a kockázatok feltárása, értékelése és kezelése minden szinten meghatározó jelentőséggel bír.

A mobilitási projektek esetében többféle kockázattal kell számolni. A leggyakrabban előforduló problémák közé tartozik a pénzügyi források elégtelensége, a kivitelezés elhúzódnása, az intézményi kapacitások hiányosságai, valamint a lakosság érdektelensége vagy ellenállása. Bár e kockázatok eltérő módon és intenzitással jelentkezhetnek, közös bennük, hogy veszélyeztetik a stratégiai célok teljesülését és csökkentik a fejlesztések hatékonyságát.

A forráshiány elkerülése érdekében alapvető fontosságú a pályázati lehetőségek folyamatos figyelemmel kísérése, valamint a pénzügyi tervezés és előminősítés már a projekt korai szakaszában. A projektek sorrendjének meghatározásakor célszerű előnyben részesíteni azokat, amelyek rendelkeznek előkészített dokumentációval, illetve illeszkednek az aktuálisan elérhető támogatási programokhoz. Emellett érdemes számításba venni alternatív finanszírozási megoldásokat is, mint például magánberuházások vagy PPP konstrukciók.

A kivitelezéshez kapcsolódó kockázatok mérséklését szolgálja a részletes ütemezés, a felelősségi mátrix kidolgozása és a szoros projektmenedzsment. A közbeszerzési eljárások megfelelő időzítése és az engedélyezési folyamatok előkészítése szintén alapvető eszközök a kivitelezési csúszások kockázatának csökkentésére.

A társadalmi elfogadottság hiányából eredő problémák kezelése érdekében hangsúlyos szerepet kell kapjon a nyílt kommunikáció és a szemléletformálás. A lakosság, az érintett szervezetek és a civil közösségek bevonása már a tervezési szakaszban lehetővé teszi, hogy a projektekhez szélesebb körű támogatás társuljon. A transzparens, közérthető tájékoztatás

különösen fontos ott, ahol a tervezett beavatkozások közvetlenül érintik a közlekedési szokásokat.

Az intézményi jellegű kockázatok – például a felelősségi viszonyok tisztázatlansága vagy a humánerőforrás hiánya – kezelhetők a projektirányítás átláthatóbbá tételével és a szervezeti működés erősítésével. Ide tartozik a szereplők közötti együttműködés rendszeres felülvizsgálata, valamint az érintett szakemberek képzésének és rendelkezésre álló kapacitásainak biztosítása.

A kockázatok kezelése nem egyszeri feladat, hanem folyamatos tevékenység, amelyet a projektek teljes életciklusa során szem előtt kell tartani. Időszakos újraértékeléssel biztosítható, hogy a változó körülményekhez igazodó válaszok szülessenek. Egy jól működő kockázatkezelési rendszer növeli a mobilitási projektek sikerességét, támogatja a SUMP céljainak elérését, és hozzájárul Nagykanizsa hosszú távú, fenntartható fejlődéséhez.

Az egyes projektek esetében várhatóan felmerülő kockázatokat az alábbi táblázat összesíti:

Sorszám	Projektjavaslatok	Lehetséges kockázat
1.	Tripammer Gyula utca felújítása, korszerűsítése	Forráshiány, Kivitelezés elhúzódása
2.	Sugár út felújítása a Vörösmarty Mihály és a Rákóczi Ferenc utca közötti szakaszon	Forráshiány, Kivitelezés elhúzódása
3.	Balaton utca felújítása	Forráshiány, Kivitelezés elhúzódása
4.	Pivári utca hiányzó szakaszának felújítása	Forráshiány
5.	Iparterületek elérhetőségének javítása (Vámház utcában a Buda Ernő utcától a Raktárház utcáig járda a Buda Ernő utcában autóbuszöblök felújítása, Vámház utcáig járda építése Sörgyár úton út- és járdaépítés, Magyar utca - Palini utca járda és gyalogos átvezetés kialakítása, A 7-es főút (hrs: 652/1) és a Hevesi Sándor utca (hrs: 1937/2) csomópontnál épülő körforgalom, a körforgalomtól az ipari területen még hiányzó útszakasz (hrs: 1836/78, 05/57; 05/79;06/6;05/59; 05/64; 05/62) megépítésével)	Forráshiány, Intézményi kapacitáshiány
6.	Hevesi - Rózsa utcai csomópontban körforgalom építése	Forráshiány, Kivitelezés elhúzódása

7.	Maort utca parkoló	Forráshiány
8.	Attila utca parkoló	Forráshiány
9.	Herman utca parkoló	Forráshiány
10.	Zemplén utca parkoló	Forráshiány
11.	Sánci gyalogos-átkelőhely	Forráshiány
12.	Városkapu krt. gyalogos-átkelőhely	Forráshiány
13.	Kazanlak krt. gyalogos-átkelőhely	Forráshiány
14.	M9 autópálya megépítése Nagykanizsa érintésével	Forráshiány, Intézményi kapacitáshiány
15.	74-es főközlekedési út négy nyomúsítása	Forráshiány, Intézményi kapacitáshiány
16.	Déli elkerülőút megépítése	Forráshiány, Intézményi kapacitáshiány
17.	Nagykanizsa - Miklósfa liszói elágazás önálló kerékpárút 6804 jelű út mentén	Forráshiány, társadalmi érdektelenség
18.	Palin - Zsigárd - Hosszúvölgy közötti kerékpárút	Forráshiány, társadalmi érdektelenség
19.	Kerékpárút a 7511-es út mellett a Buda Ernő utcától a közig. határig	Forráshiány, társadalmi érdektelenség
20.	Kalmár utca-Dózsa utca összeköttetés kiépítése	Forráshiány
21.	Rózsa utca parkoló	Forráshiány
22.	Platán sor 5/a. parkoló	Forráshiány
23.	Platán sor 9/c. parkoló	Forráshiány
24.	Csengery út, Ligetváros új gyalogos-átkelőhely	Forráshiány
25.	Bajcsy-Zsilinszky E. utca új gyalogos-átkelőhely	Forráshiány
26.	Munkás u. - Kazanlak krt. csp új gyalogos-átkelőhely	Forráshiány
27.	Kiskánizsai Ált. Isk. parkolójában gyalogjárda építés	Forráshiány

28.	Szent Rókus utca járda felújítás (északi szakasz)	Forráshiány, Kivitelezés elhúzódása
29.	Parkoló - Platán sor 8-tól délre	Forráshiány
30.	Parkoló - Attila utca 10 – 12.-től délre (volt focipálya)	Forráshiány
31.	Parkoló - Rózsa u. 19., 21., Kazanlak 7., 9. tömb	Forráshiány
32.	Parkoló - Városkapu 11-től nyugatra, zöldsávban	Forráshiány
33.	Parkoló - Városkapu 9-től nyugatra, zöldsávban	Forráshiány
34.	Parkoló - Munkás utca 6 - 8. között	Forráshiány
35.	Parkoló - Bartók B. u. 5 – 7. között	Forráshiány
36.	Magyar utca felújítása Arany J. utcától-Dózsa Gy. utcáig	Forráshiány, Kivitelezés elhúzódása
37.	Buszpályaudvar felújítása	Forráshiány, Intézményi kapacitáshiány
38.	Alsó szabadhegyi út megépítése	Forráshiány, Kivitelezés elhúzódása
39.	Pásztor utca felújítása	Forráshiány, Kivitelezés elhúzódása
40.	Forgalmi terhelés és csomóponti kapacitás: Csúcsidőbeli forgalomszabályozás: intelligens forgalomirányítás (pl. forgalomfüggő lámpaprogramok a körforgalmak közelében lévő csomópontokon).	Forráshiány, technológiai kompatibilitási problémák
41.	Kapacitásnövelés: nagy forgalmú ágon sávbővítés, kiegészítő kanyarodósávok kiépítése (különösen Csengery–Kisfaludy kereszteződésnél és Király–Kalmár–Zrínyi körforgalomnál). Forgalomcsillapítás mellékirányokon: forgalomtechnikai eszközök bevezetése a kisebb áramlások kiegyensúlyozására.	Forráshiány, társadalmi ellenállás, kivitelezés elhúzódása

42.	Időszakos torlódások kezelése: Dinamikus forgalomirányítás: változtatható forgalomtechnika (pl. csúcsidőben nyitható plusz sáv, időszakos forgalomterelés).	Forráshiány, technológiai kockázat
43.	Közlekedési terhelés csökkentése: P+R parkolók kiépítése városszéli pontokon, hogy a belső csomópontokat tehermentesítsék.	Forráshiány, területszerzési nehézségek
44.	Munkahelyi mobilitási programok: vállalati autómegosztás, munkakezdési időszakok rugalmasítása.	Alacsony társadalmi elfogadottság, intézményi kapacitáshiány
45.	Teherforgalom kezelése: Teherforgalmi övezetek kijelölése: belvárosból kitiltás vagy időablakos behajtási szabályok. Teherforgalmi útvonalak fejlesztése: főutakhoz kapcsolódó logisztikai folyosók kijelölése és korszerűsítése.	Társadalmi ellenállás, ellenőrzési nehézségek
46.	Célzott csomóponti átalakítások: nehézjárművek által sűrűn használt körforgalmaknál (61-es, 74-es főutak) nagyobb belső ívek, szélesebb pályaszakaszok.	Forráshiány, kivitelezési nehézségek
47.	Közösségi közlekedés fejlesztése: Autóbusz-prioritás: buszsávok, buszjelzők a főbb bevezető irányokon.	Forráshiány, forgalomtechnikai konfliktusok
48.	Intermodális csomópontok: átszállóhelyek fejlesztése, ahol a busz + kerékpár + személyautó közlekedés találkozik.	Forráshiány, területi korlátok, intézményi együttműködés hiánya
49.	Közösségi közlekedés vonzóbbá tétele: menetrend sűrítése, valós idejű tájékoztatás, kényelmesebb buszmegállók.	Forráshiány, működési költségek növekedése
50.	Kerékpáros és mikromobilitás: Kerékpárutak kiépítése/elválasztása: különösen a Csengery–Kisfaludy és Király–Kalmár–Zrínyi térségében.	Forráshiány, területszerzési nehézségek
51.	Biztonságos átvezetések: védett kerékpáros átkelők a nagy forgalmú bevezető utakon.	Kivitelezési nehézségek, közmű-átépítési igény

52.	Kerékpárbarát városi infrastruktúra: tárolók, szervizpontok, közbringa-rendszer integrálása.	Forráshiány, vandalizmus kockázata
53.	Mikromobilitási zónák: roller- és e-bike parkolóhelyek kijelölése a belváros környékén.	Alacsony társadalmi elfogadottság, szabályozási hiányosságok
54.	Közlekedésbiztonság: Csomóponti átalakítások: kiemelt figyelem a kisebb forgalmú ágak biztonságos becsatlakoztatására.	Forráshiány, kivitelezési nehézségek
55.	Forgalomcsillapítás a konfliktuspontokon: gyalogos- és kerékpáros-átvezetések előnyben részesítése, sebességcsökkentés.	Társadalmi ellenállás (autósok részéről), forráshiány
56.	Okos jelzőrendszer: kerékpáros- és gyalogosdetektorok telepítése a főbb csomópontokban.	Technológiai kockázat, karbantartási költségek
57.	Hálózati szintű beavatkozások: Forgalomterelés: alternatív útvonalak kijelölése a főutak túlterheltségének csökkentésére.	Alacsony társadalmi elfogadottság, irányítási koordináció hiánya
58.	Elkerülő és tehermentesítő utak: hosszabb távon új hálózati elemek fejlesztése (pl. várost elkerülő útgűrű-szakaszok).	Jelentős forráshiány, hosszú engedélyezési folyamat, környezeti ellenállás
59.	Mobilitási menedzsment: digitális forgalomirányítás, forgalmi applikációk integrálása, parkolóhely-információs rendszer.	Technológiai kockázat, adatvédelmi aggályok
60.	Megállóhelyi infrastruktúra fejlesztése a főbb csomópontokban: Kalmár utca, Városkapu körút, Templom tér: peronbővítés, fedett várók, kerékpártárolók, digitális utastájékoztatók telepítése.	Forráshiány, kivitelezési nehézségek

61.	Intermodális központ fejlesztése a vasutállomásnál: Vasút-busz-kerékpár közlekedés összehangolása. P+R (parkoló autósoknak) és B+R (biciklitároló) létesítése. Átszállási kapcsolatok egyszerűsítése, menetrendi összehangolás.	Nagy forrásigény, intézményi koordináció hiánya
62.	Kapacitás- és menetrend optimalizálás csúcsidőben. Reggeli és délutáni csúcsban több, esetleg nagyobb befogadóképességű (csuklós) busz közlekedtetése a legforgalmasabb viszonylatokon. Kevésbé forgalmas időszakokban kisebb járművek alkalmazása.	Működési költségek növekedése, forráshiány
63.	Célzott járatsűrítés speciális funkciójú megállóknál. Kórház utca: egészségügyi dolgozók és betegek eljutásának biztosítása. Posta megálló: iskolakezdéshez és -záráshoz igazított járatok beállítása.	Működési költségek növekedése, intézményi korlátok
64.	Alacsony forgalmú megállók vizsgálata: Csengery utca, Palin–Udvarház: közösségi közlekedés alternatív módjai (pl. igényvezérelt kisbusz, telebusz) a ritka kihasználtság miatt. Hálózati racionalizálás: felesleges párhuzamosságok megszüntetése.	Társadalmi ellenállás (megszokott járatok megszűnése), forráshiány
65.	Felszálló–leszálló aránytalanság kezelése: Dinamikus menetrendek és rugalmas járműkapacitás (pl. reggel több indulás a belváros felé, délután sűrítés kifelé).	Technológiai kockázat, működési költségek növekedése
66.	Utastájékoztatási rendszer korszerűsítése: Valós idejű forgalmi adatok kijelzőkön és mobilappon. Kihirdetett indulások és késések átlátható kommunikációja.	Forráshiány, technológiai kockázat
67	Komfort- és akadálymentesítési projektek: Nagyobb utasforgalmú megállókban (pl. Városkapu, Kalmár, Templom tér) akadálymentesített peronok, padok, esőbeálló, világítás.	Forráshiány, kivitelezési nehézségek

68.	Zöld közlekedési beavatkozások: Elektromos buszok bevezetése a legforgalmasabb viszonylatokon. Megállóhelyek energiahatékony világítása, napelemmel működő kijelzők telepítése.	Magas beruházási költség, technológiai kockázat, üzemeltetési bizonytalanság
-----	--	--

7 MELLÉKLETEK

7.1 A SUMP készítése során végzett kérdőíves felmérés kérdéssora

Nagykanizsa Megyei Jogú Város

Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP)

elkészítése

Lakossági kérdőív

Fenntartható városi mobilitási terv (SUMP): olyan stratégiai terv, amelynek célja az emberek és vállalkozások mobilitási igényeinek kielégítése a városokban és azok környékén a jobb életminőség biztosítása érdekében.

A kérdőív kitöltése kb. 10 percet vesz igénybe, regisztrációhoz nem kötött és anonim. Semmilyen személyes adat nem kerül rögzítésre.

A kérdőív kitöltésével Ön is hozzájárulhat városunk közlekedési rendszerének fejlődéséhez.

Köszönjük a közreműködését!

7.1.1 Általános kérdések

1. Nagykanizsa melyik városrészében él?

- Központi belterület
- Kiskanizsa
- Bagola
- Bajcsa
- Kisfakos
- Korpavár
- Miklósfa
- Nagyfakos
- Palin
- Szabadhegy
- Cserfő

- Förhénchegy
- Kámánccpuszta
- Kisbagolaihegy
- Látóhegy
- Móríhellypuszta
- Nagybagolaihegy
- Szentgyörgyvárihegy
- Külterület
- Nem Nagykanizsa élek

2. Amennyiben az Ön lakóhelye nem Nagykanizsa:

3. Az Ön életkora:

- 14-18 év
- 19-35 év
- 36-55 év
- 56-65 év
- 65 év felett

4. Gazdasági aktivitás szempontjából Ön:

- munkavállaló
- GYES/GYED/CSED
- nyugdíjas
- tanuló/hallgató
- rokkantsági ellátott
- munkanélküli
- egyéb:

Kérjük válaszoljon az alábbi, általános közlekedéssel kapcsolatos kérdésekre!

5. Milyen gyakran használja a közlekedési módokat? Minden közlekedési módra külön válasz adható!

- naponta
- hetente többször
- havonta 1-2 alkalommal
- évente 1-2 alkalommal
- soha

	naponta	hetente többször	havonta 1-2 alkalommal	évente 1-2 alkalommal	soha
gyaloglás					
kerékpár/elektromos roller					
menetrend szerinti helyi autóbusz					
helyközi autóbusz					
motorkerékpár, robogó					
személygépjármű					
vasút					

7.1.2 Helyi autóbusz-közlekedés

Kérjük válaszoljon az alábbi, helyi autóbusz-közlekedéssel kapcsolatos kérdésekre!

6. Önre melyik jellemző az alábbiak közül?
 - Sohasem használja a helyi autóbusz-közlekedést
 - Eseti használója a helyi autóbusz-közlekedésnek
 - Rendszeres használója a helyi autóbusz-közlekedésnek

7. Mi az oka annak, hogy rendszeresen használja a helyi autóbusz-közlekedést Nagykanizsán? Több válasz is adható!
 - olcsó
 - környezetkímélő
 - gyors
 - praktikus
 - kényelmes
 - nincs lehetőségem más eszközzel közlekedni
 - nem kell parkolót keresni

8. Mi az oka annak, hogy nem használja a helyi autóbusz-közlekedést? Több válasz is adható!

- lassú
- nem praktikus
- sokat kell várni az autóbuszra
- nem kényelmes
- nem megfelelő menetrend (útvonal)
- nem megfelelő a tisztaság a járművön, megállóban
- zsúfolt
- környezetszennyező
- nem akadálymentes a megálló
- egészségi állapotom korlátoz a használatban

9. Milyen feltételek mellett választaná az autós helyett a helyi menetrendszerinti autóbusz-közlekedést? Több válasz is adható!

- rövidebb várakozási idő
- átszállásmentes kapcsolatok
- rövidebb utazási idő
- modernebb buszok
- biztonságos kerékpártárolási lehetőségek a megállóknban

10. Szöveges észrevételek és javaslatok:

- Ide írhatja az olyan észrevételét, melyre esetleg nem tért ki a kérdőív, vagy olyan javaslatát, amely véleménye szerint javíthatná a helyi buszközlekedést Nagykanizsán.

7.1.3 Helyközi autóbusz közlekedés

Kérjük válaszoljon az alábbi, helyközi autóbusz közlekedéssel kapcsolatos kérdésekre!

11. Önre melyik jellemző az alábbiak közül?

- Sohasem használja a helyközi autóbusz-közlekedést
- Eseti használója a helyközi autóbusz-közlekedésnek
- Rendszeres használója a helyközi autóbusz-közlekedésnek

12. Mi az oka annak, hogy rendszeresen helyközi autóbusszal közlekedik Nagykanizsára/Nagykanizsáról? Több válasz is adható!

- olcsó
- környezetkímélő
- gyors
- praktikus
- kényelmes
- nincs lehetőségem más eszközzel közlekedni

- nem kell parkolót keresni

13. Mi az oka annak, hogy nem használja rendszeresen a helyközi autóbusszos közlekedést?

Több válasz is adható!

- lassú
- nem praktikus
- sokat kell várni az autóbuszra
- nem kényelmes
- drága
- nem megfelelő a tisztaság a járművön, megállóban
- zsúfolt
- környezetszennyező
- nem akadálymentes a megálló
- más közlekedési eszközt használok

14. Szöveges észrevételek és javaslatok:

- Ide írhatja az olyan észrevételét, melyre esetleg nem tért ki a kérdőív, vagy olyan javaslatát, amely véleménye szerint javíthatná a helyközi buszközlekedést Nagykanizsán.

7.1.4 Vasúti közlekedés

Kérjük válaszoljon az alábbi, vasúti közlekedéssel kapcsolatos kérdésekre!

15. Önre melyik jellemző az alábbiak közül?

- Sohasem használja a vasúti közlekedést
- Eseti használója a vasúti közlekedésnek
- Rendszeres használója a vasúti közlekedésnek

16. Mi az oka annak, hogy vonattal közlekedik Nagykanizsára/Nagykanizsáról, illetve a városon belül? Több válasz is adható!

- olcsó
- környezetkímélő
- gyors
- praktikus
- kényelmes
- nincs lehetőségem más eszközzel közlekedni
- nem kell parkolót keresni

17. Mi az oka annak, hogy rendszeresen nem vonattal közlekedik Nagykanizsára/Nagykanizsáról, illetve a városon belül? Több válasz is adható!

- lassú
- nem praktikus
- sokat kell várni a vonatra
- nem kényelmes
- drága
- nem megfelelő a tisztaság a járművön, megállóban
- zsúfolt
- környezetszennyező
- nem akadálymentes a megálló
- egészségi állapotom korlátoz a használatban
- más közlekedési eszközt használok

18. Szöveges észrevételek és javaslatok:

- Ide írhatja az olyan észrevételét, melyre esetleg nem tért ki a kérdőív, vagy olyan javaslat, amely véleménye szerint javíthatná a vasúti közlekedést Nagykanizsára/Nagykanizsáról.

7.1.5 Kerékpáros/elektromos rolleres közlekedés

Kérjük válaszoljon az alábbi, kerékpáros/elektromos rolleres közlekedéssel kapcsolatos kérdésekre!

19. Rendszeresen kerékpárt, illetve elektromos rollert használók közül használ-e más közlekedési eszközt?

- nem használ rendszeresen kerékpárt/elektromos rollert
- csak kerékpárt/elektromos rollert használ
- kerékpáron/elektromos rolleren kívül más közlekedési eszközt (pl.: személygépjármű, motorkerékpár stb.) is használ

20. Mi az oka annak, hogy rendszeresen használ kerékpárt/elektromos rollert? Több válasz is adható!

- egészséges
- olcsó
- környezetkímélő
- gyors
- praktikus
- nincs lehetőségem más eszközzel közlekedni

- nem kell parkolóhelyet keresni
- megfelelő kerékpártárolók állnak rendelkezésre városszerte

21. Mi az oka annak, hogy nem használ rendszeresen kerékpárt/elektromos rollert Nagykanizsán? Több válasz is adható!

- más közlekedési eszköz praktikusabb számomra
- szükségtelen a közeli úticélom miatt
- úticélom túl nagy távolságra van
- megfelelő kerékpártárolók hiánya városszerte
- kerékpárosbarát hálózat hiánya
- kerékpárosbarát hálózat burkolatának minősége nem megfelelő
- balesetveszélyesebbnek tartom a közlekedést kerékpárral/elektromos rollerrel, mint más eszközzel
- nem elég jó a közbiztonság (személy- és vagyonvédelem)
- nincs kerékpárom/elektromos rollerem
- az otthoni tárolás nem, vagy nehezen megoldott
- egészségügyi állapotom korlátoz a használatban

22. Választaná-e autó helyett a kerékpárt, esetleg elektromos rollert?

- Igen
- Nem

23. Milyen körülmények között váltana autóról kerékpárra, esetleg elektromos rollerre? Több válasz is adható!

- ha több összefüggő kerékpárosbarát útvonal lenne
- ha jobb lenne a forgalombiztonság (kedvezőbb csomóponti átvezetés, zavartalanabb haladás stb.)
- ha több és jobb kerékpártámasz és tároló lenne
- ha jobb lenne a közbiztonság (személy- és vagyonbiztonság)
- egyik sem

24. Mennyire tartja megfelelően kiépítettnek Nagykanizsa kerékpáros úthálózatát (kerékpárutak/kerékpársávok/kerékpáros nyomok)? Több válasz is adható!

A 25. kérdésben várjuk szöveges javaslatait a kerékpárút-hálózat bővítésével kapcsolatban is!

- a városrész, ahol lakom vagy dolgozom/közlekedem könnyen és biztonságosan megközelíthető a jelenlegi úthálózaton
- a városrész, ahol lakom vagy dolgozom/közlekedem túl messze van, hogy kerékpárral induljak útnak a jelenlegi úthálózaton

- a városrész, ahol lakom vagy dolgozom/közlekedem nem érhető el közvetlenül a jelenlegi kerékpáros úthálózaton, ezért a részben vagy egészben a közúton kell kerékpároznom
- a városrész, ahol lakom vagy dolgozom/közlekedem önmagában jól ellátott kerékpáros úthálózattal
- a városrész, ahol lakom vagy dolgozom/közlekedem önmagában nincs jól ellátva kerékpáros úthálózattal

25. Szöveges észrevételek és javaslatok:

- Ide írhatja az olyan észrevételét, melyre esetleg nem tért ki a kérdőív, vagy olyan javaslat, amely véleménye szerint javíthatná a kerékpáros/elektromos rolleres közlekedést Nagykanizsán.

7.1.6 Gyalogos közlekedés

Kérjük válaszoljon az alábbi, gyalogos közlekedéssel kapcsolatos kérdésekre!

26. Szokott rendszeresen gyalogolni? (igen/nem)

- Igen
- Nem

27. Mi az oka annak, hogy rendszeresen gyalog közlekedik? Több válasz is adható!

- közeli célpontok
- környezetbarát
- kevés a parkoló
- kísérek valakit (gyermek, kutya)
- távoli buszmegálló
- olcsó
- egészséges
- szeretek sétálni

28. Szöveges észrevételek és javaslatok:

- Ide írhatja az olyan észrevételét, melyre esetleg nem tért ki a kérdőív, vagy olyan javaslat, amely véleménye szerint javíthatná a gyalogos közlekedést Nagykanizsán.

7.1.7 Autós közlekedés

Kérjük válaszoljon az alábbi, autós közlekedéssel kapcsolatos kérdésekre!

29. Milyen gyakran használ autót közlekedésre?

- rendszeresen
- esetileg
- soha

30. Mi az oka annak, hogy rendszeresen autóval közlekedik? Több válasz is adható!

- gyors
- kényelmes
- praktikus
- az autó a munkaeszközöm
- nincs lehetőségem más közlekedési eszközt használni
- egészségügyi állapotom miatt

31. Mi az oka annak, hogy rendszeresen nem autóval közlekedik? Több válasz is adható!

- környezetszennyező
- drága
- nehéz parkolót találni az úticélom közelében
- nem praktikus
- nincs autóm
- nem tartom elég biztonságosnak a közlekedést autóval

32. Szöveges észrevételek és javaslatok:

- Ide írhatja az olyan észrevételét, melyre esetleg nem tért ki a kérdőív, vagy olyan javaslat, amely véleménye szerint javíthatná az autós közlekedést Nagykanizsán.

7.2 Forgalomszámlálási módszertan

A forgalomszámlálások hétköznapi napokon zajlottak több időpontban külön-külön, 12 helyszínen csomóponti számlálás útján 7:00-11:00 és 14:00-18:00 óra között.

A forgalomszámlálás a helyzetfeltáráshoz szükséges mértékben, az alábbi járműkategóriák számlálásával történt meg.

Járműkategóriák	Jellemzők
Személygépkocsi	Személygépkocsi vontatmánnyal, vagy anélkül, kisautóbusz 9 férőhely alatt.
Kistehergépkocsi	Tehergépkocsi, amelynek megengedett legnagyobb össztömege kisebb 3.5-tonnánál
Egyes (szóló) autóbusz	KRESZ szerint meghatározott (kivéve a 9 férőhely alattiakat)

Csuklós autóbusz		A KRESZ szerint meghatározott többtagú autóbusz
Közepesen nehéz tehergépkocsi		3,5-7,5 tonna közötti összes tömegű kéttengelyes tehergépkocsi
Nehéz tehergépkocsi		7.5 tonnánál nagyobb összes tömegű két- vagy több tengelyes tehergépkocsi pótkocsi vagy vontatmány nélkül
Pótkocsis tehergépkocsi		Két- vagy háromtengelyes tehergépkocsi pótkocsival (a KRESZ szerint meghatározva)
Nyerges szerelvény		2+1, 2+2, 2+3, 3+1, 3+2 vagy 3+3 tengelyes nyerges szerelvény (nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvény a KRESZ szerint meghatározva)
Speciális nehéz jármű		Hat- vagy ennél több tengelyes speciális nehéz járművek
Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár		A KRESZ szerint meghatározva
Kerékpár		A KRESZ szerint meghatározva
Lassú jármű (fogat, traktor)		Lassú jármű és mezőgazdasági vontató (a KRESZ szerint meghatározva).

Amennyiben az egyes kategóriákban mért (számlált) értékeket összeadjuk, úgy az összes forgalom nagyságát jármű/óra (jdb/időegység) mértékegységben kapjuk meg. A keresztmetszeti forgalommagyság meghatározásához azonban az egyes kategóriákban számlált járműveket személygépkocsi-egységre (E, egységjármű) kell az összegzéshez átszámítani.

Helyszín sorszáma	Helyszín megnevezése	Mérés típusa	Mérési nap	Mérési időtartama
1.	7-es főút - Magyar u. körforgalom	Közúti járműkategóriákra bontva+kerékpáros forgalom mérés	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00
2.	7-es főút - Petőfi S. u. körforgalom	Közúti járműkategóriákra bontva+kerékpáros forgalom mérés	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00

3.	7-es főút - Hevesi S. u.	Közúti járműkategóriákra bontva+kerékpáros forgalom	mérés	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00
4.	7-es főút - 74-es főút - Camping u. körforgalom	Közúti járműkategóriákra bontva+kerékpáros forgalom	mérés	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00
5.	7-es főút - 61-es főút körforgalom	Közúti járműkategóriákra bontva+kerékpáros forgalom	mérés	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00
6.	Hevesi S. u. - Dózsa Gy. u.	Közúti járműkategóriákra bontva+kerékpáros forgalom	mérés	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00
7.	Teleki u. - Hevesi S. u. - Levente u. körforgalom	Közúti járműkategóriákra bontva+kerékpáros forgalom	mérés	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00
8.	Eötvös téri körforgalom	Közúti járműkategóriákra bontva+kerékpáros forgalom	mérés	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00
9.	Teleki u. - Színház u. - Kórház u. körforgalom	Közúti járműkategóriákra bontva+kerékpáros forgalom	mérés	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00
10.	Fő út - Csengery út - Sugár út	Közúti járműkategóriákra bontva+kerékpáros forgalom	mérés	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00
11.	Csengery út - Kisfaludy S. u.	Közúti járműkategóriákra bontva+kerékpáros forgalom	mérés	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00
12.	Vár u. - Király u. - Kalmár u. - Zrínyi M. u. körforgalom	Közúti járműkategóriákra bontva+kerékpáros forgalom	mérés	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00

A helyi autóbusz kontroll utasszámlálás egy hétköznapi (kedd, szerda vagy csütörtöki) napon 10 keresztmetszeten és 8 órás időszakokban történt.

Helyszín sorszáma	Helyszín megnevezése	Mérés típusa	Mérési nap	Mérési időtartama
1.	Vasútállomás	Keresztmetszeti gyalogos forgalom	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00
2.	Autóbuszállomás – Kalmár utca	Keresztmetszeti gyalogos forgalom	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00
3.	Városkapu körút	Keresztmetszeti gyalogos forgalom	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00
4.	Fortuna	Keresztmetszeti gyalogos forgalom	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00
5.	Kórház utca	Keresztmetszeti gyalogos forgalom	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00
6.	Napraforgó tér	Keresztmetszeti gyalogos forgalom	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00
7.	Kiskanizsa, Templom tér	Keresztmetszeti gyalogos forgalom	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00
8.	Nagykanizsa, Csengery út 121.	Keresztmetszeti gyalogos forgalom	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00
9.	Nagykanizsa, Posta (Ady Endre utca)	Keresztmetszeti gyalogos forgalom	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00
10.	Nagykanizsa, Palin, Udvarház (Alkotmány utca)	Keresztmetszeti gyalogos forgalom	hétköznapi	7:00-11:00; 14:00-18:00

A forgalomszámlálási helyszíneket az alábbi térkép mutatja be:

A járműösszetétel tovább nehezíti a helyzetet. A kistehergépkocsik száma nem elhanyagolható, és nemcsak a főirányokon, hanem a mellékirányokban is jelentkeznek, így lassítják az áramlást. Bár közepes és nehéz tehergépkocsiból, illetve nyerges vontatóból jóval kevesebb halad át a csomóponton, ezek a járművek nagy helyigényük és lassabb áthaladásuk miatt aránytalanul nagy hatást gyakorolnak a körforgalom kapacitására. Autóbuszból kevés közlekedik, de ezek szintén képesek feltartani a kisebb járműveket.

Kerékpárosok és lassú járművek kisebb számban ugyan, de jelen vannak, ami a nagy forgalomban különösen kockázatos, hiszen ezek keverednek a személygépkocsikkal és a nehézjárművekkel. Motorkerékpárok főként délután jelennek meg mérhető mennyiségben.

7.2.1.2 7-es főút - Petőfi utca körforgalmi csomópont

A csomópont forgalmi helyzete hasonlóan terhelt, mint a Magyar utcánál vizsgált esetben, de bizonyos szempontból eltérő jellegzetességekkel. A forgalom döntő részét itt is a személygépkocsik adják, amelyek főként a 7-es főút két iránya között bonyolódnak. A Petőfi utca déli és északi ága szintén jelentős forgalmat vezet a körforgalomba, és ezek az ágak különösen a délutáni időszakban okoznak erős terhelést. Reggel a nyugat-kelet irányú áthaladás dominál, míg délután a Petőfi utca ágain tapasztalható a legnagyobb forgalomnövekedés, ami a 7-es út forgalmával együtt egyértelmű kapacitásproblémákhoz vezet.

A teherforgalom ebben a csomópontban is hangsúlyos. A kistehergépkocsik mindkét időszakban és több ágon is rendszeresen megjelennek, így jelentősen hozzájárulnak a forgalom lassulásához. A közepes és nehéz tehergépkocsik, valamint a pótkocsis és nyerges szerelvények száma alacsonyabb, de ezek minden esetben érzékelhetően csökkentik a körforgalom áteresztőképességét. A forgalmi mátrix alapján jól látszik, hogy a nagyobb járművek jelenléte itt is meghatározó tényező. Autóbuszból szóló és csuklós kivételben is csak elvétve közlekedik jármű a csomópontban, de ezek hatása arányaiban szintén nagyobb, mint az alacsony számuk alapján gondolnánk.

A két időszak összevetése azt mutatja, hogy míg reggel a 7-es főút ágain erősebb a forgalom, délután inkább a Petőfi utca ágai kerülnek nagyobb terhelés alá, különösen a déli ág. Ez komoly konfliktusokat idéz elő a főirány forgalmával, ami miatt gyakori a torlódás.

A többi járműkategória jelenléte itt is megfigyelhető, bár kisebb számban. A motorkerékpárok és a kerékpárosok néhány esetben szintén részt vesznek a forgalomban, ami a személy- és teherjárművek sűrű áramlásában közlekedésbiztonsági kockázatot jelent. Lassú járművek a vizsgált időszakban gyakorlatilag nem jelentkeztek.

7.2.1.3 7-es főút – Hevesi Sándor úti csomópont

A csomópont forgalmi terhelése mind a reggeli, mind a délutáni időszakban kifejezetten magas, és összetétele miatt a működése problémás.

A személygépkocsik száma mindkét időszakban nagyon jelentős. Reggel a főirányban a nyugat-kelet mozgás dominál, ugyanakkor a Hevesi út is nagyszámú járművet vezet a csomópontba, ami konfliktust okoz a főút tranzitforgalmával. Délután a forgalom tovább erősödik: a nyugat-kelet és kelet-nyugat áramlat is meghaladja a reggeli értékeket, miközben a Hevesi út ágain is jelentős terhelés tapasztalható. Ez a kapacitás szempontjából különösen kritikus időszak.

A járműösszetétel vizsgálata rámutat, hogy a kistehergépkocsik mindkét időszakban nagy számban vannak jelen, főként a főirányban, de a Hevesi út felől is érkeznek. A közepesen nehéz és nehéz tehergépkocsik, valamint a pótkocsis és nyerges szerelvények kisebb arányt képviselnek, ugyanakkor az áthaladásuk lassabb és több helyet igényel, ami érezhetően rontja a csomópont áteresztőképességét. Az autóbuszok (szóló és csuklós) száma alacsony, de jelenlétük a forgalmi viszonyok miatt arányaiban nagyobb zavaró hatást kelt.

A motorkerékpárok reggel és délután egyaránt jelen vannak, délután valamivel nagyobb számban. Kerékpáros és lassú jármű forgalom alig jelentkezik, így ezek szerepe kevésbé meghatározó.

7.2.1.4 7-es főút – 74-es főút – Camping u. körforgalmi csomópont

A személygépkocsik esetében a forgalom a legintenzívebben a 7-es főút keleti és nyugati ágain, valamint a 74-es útról érkeve bonyolódik, mindkét időszakban több száz áthaladással. A kistehergépjárművek forgalma mérsékeltebb, de a főbb forgalmi irányok hasonlóak: a 74-es útról, illetve a 7-es főút keleti ágáról érkezik számottevő jármű. Az autóbuszok (szóló és csuklós) áthaladása viszonylag alacsony, elsősorban a 7-es főút nyugati ága és a 74-es út felől jelentkezik néhány jármű.

A közepesen nehéz és nehéz tehergépkocsik, valamint a pótkocsis és nyerges szerelvények szintén jelen vannak, bár kisebb számban, de jól látszik, hogy a 74-es útról, illetve a 7-es főút keleti ága felől érkeznek főként. A speciális járművek forgalma elenyésző. A motorkerékpárok, kerékpárok és lassú járművek eseti jelleggel jelennek meg, többnyire egy számjegyű értékekkel, inkább a 74-es út és a 7-es főút nyugati ága felől.

7.2.1.5 7-es főút – 61-es főút körforgalmi csomópont

A személygépkocsik forgalma kiemelkedő, különösen a 7-es főút északkeleti (ÉK) és délnyugati (DNY) ágain, valamint a 61-es út két csatlakozási pontja között. A reggeli időszakban az északkeleti ágból délnyugat felé, illetve a délnyugati ágból északnyugat felé történő mozgás a legjelentősebb, míg délután a délnyugati ágból érkező és a 61-es főút irányába távozó járművek dominálnak.

A kistehergépjárművek száma jóval alacsonyabb, de arányosan követi a személygépkocsik forgalmi mintázatát. Az autóbuszok (szóló és csuklós) jelenléte minimális, csak néhány eseti áthaladás mérhető. A közepesen nehéz és nehéz tehergépjárművek mellett a pótkocsis és nyerges szerelvények is jelen vannak, jellemzően a 7-es főút ágain, de számuk alacsony. A speciális járművek előfordulása szinte elhanyagolható.

A kétkerekű kategóriák – motorkerékpár és kerékpár – valamint a lassú járművek rendkívül kis számban fordulnak elő, inkább alkalmasszerűen.

7.2.1.6 Hevesi Sándor u. – Dózsa György u. csomópont

A személygépkocsik forgalma messze a legnagyobb, különösen a Dózsa utca keleti ága és a Hevesi út északi–déli irányai között. Dél előtt a Dózsa K ágból a Hevesi É és Hevesi D irányába halad át a legtöbb jármű (479, illetve 355 áthaladás), míg a Hevesi É → Hevesi D, valamint Hevesi É → Dózsa NY viszonylatok is jelentős terhelést mutatnak. Délután ugyanez a minta megmarad, de a Hevesi É-ből kiinduló forgalom még erősebb, különösen a Hevesi D és a Dózsa K irányába (447, illetve 257 áthaladás).

A kistehergépjárművek forgalma szintén a Dózsa K és a Hevesi É–D ágain koncentrálódik, jellemzően 10–30 jármű közötti értékekkel. Az autóbuszforgalom alacsony, legfeljebb néhány jármű halad át egy-egy irányban. A közepesen nehéz és nehéz tehergépkocsik forgalma mérsékelt, néhány áthaladás mérhető, főként a Dózsa K és a Hevesi É között. Pótkocsis és nyerges tehergépkocsik szinte egyáltalán nem fordulnak elő.

A motorkerékpárok és kerékpárok esetében a reggeli időszakban a Hevesi É → Dózsa NY, illetve a Dózsa K → Hevesi D irányban figyelhetők meg kisebb forgalmak (3–15 áthaladás). Délután is hasonló a helyzet, de valamivel erősebb a kerékpárforgalom, különösen a Dózsa K → Hevesi D és a Hevesi É → Dózsa K viszonylatban. Lassú járművek gyakorlatilag nincsenek.

7.2.1.7 Teleki u. – Hevesi Sándor u. – Levente u. körforgalmi csomópont

A személygépkocsik esetében a forgalom nagyon erős, különösen a Teleki utca két ága (nyugati és keleti) és a Hevesi út között. Délelőtt a Teleki K ágból a Teleki NY (543 áthaladás) és a Hevesi út (493 áthaladás) felé, valamint a Teleki NY-ból a Teleki K (583) és a Hevesi út (429) felé történő áthaladások a legjelentősebbek. Délután ugyanez a minta ismétlődik, sőt a Teleki K → Teleki NY (658) és a Hevesi → Teleki NY (673) relációk még nagyobb értékeket mutatnak.

A kistehergépjárművek száma mérsékelt, de jól láthatóan követi a személygépkocsik főbb forgalmi irányait, különösen a Teleki K és a Teleki NY, valamint a Hevesi út közötti mozgásban. Az autóbuszok (szóló és csuklós) jelenléte alacsony, inkább csak kiegészítő forgalmat képviselnek. A közepesen nehéz és nehéz tehergépkocsik néhány áthaladással vannak jelen, elsősorban a Teleki K és Teleki NY irányában. Pótkocsis és nyerges szerelvények gyakorlatilag nem fordulnak elő.

A motorkerékpárok és kerékpárok szintén jelen vannak, de kisebb számban. Kiemelhető a kerékpárforgalom, amely délelőtt főként a Teleki K → Hevesi és a Hevesi → Teleki NY relációkban, délután pedig a Teleki K → Teleki NY és a Hevesi → Teleki K között erősebb (10–24 áthaladás). Lassú járművek itt sem jelennek meg számottevően.

7.2.1.8 Eötvös téri körforgalmi csomópont

Az Eötvös téri körforgalomban végzett számlálások alapján jól kirajzolódik, hogy a csomópont forgalmát szinte teljes mértékben a személygépkocsik határozzák meg, amelyek reggel és délután is nagy számban közlekednek az Eötvös utca különböző ágain. A reggeli időszakban kiemelkedik az Eötvös É felől érkező és Eötvös D irányába tartó forgalom, valamint az Eötvös NY és az Eötvös É közötti áramlat, amelyek rendre több száz áthaladást jelentenek. Délutánra a fő irány némileg átrendeződik: az Eötvös D és É közötti forgalom marad erős, míg az Eötvös NY forgalma csökken a délelőtti csúcsértékekhez képest.

A kistehergépkocsik mozgása a személyautók mintázatát követi, ugyanazokon az irányokon koncentrálódva, de jóval kisebb volumenben. Az autóbuszok száma mindkét napszakban minimális, a csomópontban alig jelennek meg, és jellemzően csak az Eötvös D és É közötti ágon fordulnak elő. A közepes és nehéz tehergépkocsik forgalma reggel még mérhető, különösen az Eötvös NY és É közötti irányban, de délutánra ez az érték drasztikusan csökken, a pótkocsis, nyerges és speciális járművek pedig gyakorlatilag teljesen hiányoznak a forgalomból.

A motorkerékpárok és kerékpárok forgalma reggel is érezhető, de délután még hangsúlyosabbá válik, különösen az Eötvös É és NY közötti ágon, ahol a kerékpárosok száma kifejezetten magas. Lassú járművek ugyanakkor szinte egyáltalán nem fordulnak elő a körforgalomban.

7.2.1.9 Teleki u. – Színház u. – Kórház u. – Eötvös tér körforgalmi csomópont

A Teleki utca – Színház utca – Kórház utca csomópont forgalmi adatai alapján egyértelmű, hogy a csomópontot döntően a személygépkocsik használják, amelyek mind a reggeli, mind a délutáni időszakban nagy számban haladnak át minden irányban. Reggel különösen a Teleki és az Eötvös felől érkező forgalom erős, hiszen mindkét irányból több száz jármű halad át a csomóponton. A Színház utca és a Kórház utca szintén jelentős mennyiségű autóval terhelt, ami kiegyensúlyozott, de magas forgalmi szintet mutat. Délután a forgalom még inkább felfut, ekkor az Eötvös utca felől érkezők száma ugrik meg különösen, de a Teleki utca iránya is kiemelkedően forgalmas marad.

A kistehergépkocsik mozgása ugyan kisebb volumenű, de szorosan követi a személyautók mintázatait: leginkább a Teleki és az Eötvös utca közötti forgalom dominál, és mindkét időszakban jellemző az erős jelenlét. Az autóbuszok száma alacsony, de érdekes különbségek tapasztalhatók: reggel a Teleki és az Eötvös irányában jelennek meg leginkább a szólóbuszok, délután pedig az Eötvös felől érkező járatok száma növekszik. Csuklósbuszok alig fordulnak elő, inkább a Teleki és Eötvös utcák között mérhető, de számuk minimális.

A közepesen nehéz és nehéz tehergépkocsik kis számban vannak jelen, de mérhető mozgás tapasztalható a Teleki és Eötvös irányokban, különösen reggel. Délután ezek a számok jelentősen csökkennek, és a pótkocsis, nyerges vagy speciális járművek szinte teljesen hiányoznak a forgalomból.

A motorkerékpárok és a kerékpárok a csomópontban nem elhanyagolható számban jelennek meg. Reggel leginkább a Teleki és az Eötvös irányból érkező motoros és kerékpáros forgalom a meghatározó, délután pedig különösen a kerékpáros közlekedés erősödik fel, főként az Eötvös és a Teleki utca irányában, ahol több tucat kerékpáros áthaladást mértek. Lassú járművek azonban egyáltalán nem fordulnak elő.

7.2.1.10 Fő út – Csengery u. – Sugár úti csomópont

A Fő út – Csengery utca – Sugár úti csomópont forgalmi adatai alapján a legnagyobb forgalmat egyértelműen a személygépkocsik adják, amelyek mind a reggeli, mind a délutáni időszakban jelentős számban haladnak át a kereszteződésen. Reggel a Csengery utca felől érkezők főként a Fő út keleti irányába haladnak tovább, több száz járművel, de a nyugati ág és a Sugár utca felé is erős a forgalom. A Fő út nyugati és keleti iránya között szintén nagy áramlás figyelhető meg. Délután a forgalom mintázata hasonló, bár a Csengery utca forgalma kissé mérséklődik, a Fő út keleti irányába tartó áthaladások továbbra is kiemelkedőek maradnak.

A kistehergépkocsik mozgása követi a személyautók által kirajzolt fő irányokat, bár jóval kisebb számban. Leginkább a Csengery utca és a Fő út közötti kapcsolat, valamint a Fő út két iránya közötti áthaladás a meghatározó. Az autóbuszok alacsony számban vannak jelen, de reggel a Fő út és a Csengery utca közötti forgalmuk valamelyest érzékelhető, délután viszont még inkább visszafogott a megjelenésük. Csuklós busz gyakorlatilag nem halad át a csomóponton.

A tehergépkocsik közül a közepesen nehéz és nehéz járművek minimális számban fordulnak elő, főként a Fő út nyugati és keleti ága között, de számuk sem reggel, sem délután nem jelentős. A pótkocsis, nyerges és speciális járművek gyakorlatilag teljesen hiányoznak a forgalomból.

A motorkerékpárok és a kerékpárok szórványosan jelennek meg, főként a Fő út és a Csengery utca közötti irányban. Reggel még alacsonyabb számban fordulnak elő, délután azonban a kerékpáros forgalom kissé megerősödik, különösen a Fő út keleti és nyugati irányában. Lassú járművek a csomópontban egyáltalán nem fordulnak elő.

7.2.1.11 Csengery út. – Kisfaludy u. csomópont

A Csengery út – Kisfaludy utca kereszteződés forgalmi képe erőteljesen a személygépkocsik jelenlétére épül, amelyek mind a reggeli, mind a délutáni időszakban dominánsak. Reggel a forgalom legnagyobb része a Csengery déli irányából érkezik, és főként észak felé vagy a Kisfaludy utca nyugati irányába halad tovább, több száz járművel. Ugyanakkor a Kisfaludy keleti irányából érkezők is jelentős számban kapcsolódnak be a forgalomba, főként a Csengery útra történő felhajtással. Délután a forgalom még összetettebbé válik: a Kisfaludy utca nyugati ága felől is nagyszámú jármű érkezik, amely az áthaladások számát jelentősen növeli, különösen a Csengery déli irányába tartva.

A kistehergépkocsik forgalma mérsékelt, de jól kirajzolódó mintát mutat: a reggeli órákban inkább a Kisfaludy keleti ág felől érkeznek, míg délután a Kisfaludy nyugati ág is bekapcsolódik a forgalomba. Az autóbuszok alig jelennek meg, szóló járművek csak szórványosan fordulnak elő, csuklós busz pedig gyakorlatilag egyáltalán nem halad át a csomóponton.

A közepesen nehéz és nehéz tehergépkocsik forgalma kifejezetten alacsony, de a reggeli időszakban a Kisfaludy keleti ág felől kisebb, érzékelhető mennyiség érkezik. Délután a forgalmuk gyakorlatilag megszűnik. A pótkocsis, nyerges és speciális járművek teljesen marginálisak, csak elvétve jelennek meg.

A motorkerékpárok és kerékpárok kisebb számban, de mindkét időszakban előfordulnak. Reggel a kerékpárosok főként a Csengery déli ága és a Kisfaludy keleti ága között közlekednek, míg délután a Kisfaludy nyugati ág felől is megjelennek, ezzel árnyalva a kerékpáros mozgások térképét. Lassú járművek itt sem fordulnak elő.

7.2.1.12 Zrínyi M. u. – Király u. – Kalmár u. körforgalmi csomópont

A Király utca – Kalmár utca – Zrínyi Miklós utca körforgalmi csomópont forgalomszámlálási adatai alapján a személygépkocsik dominálnak, mind a reggeli, mind a délutáni időszakban. Reggel különösen erős a forgalom a Király utca nyugati és keleti ágai között, több száz jármű halad át mindkét irányban. Jelentős a kapcsolat a Kalmár utcával is, ahonnan mind a Király, mind a Zrínyi utca felé nagy számban indulnak autók. A Zrínyi utca is aktív bekötő, bár itt kisebb a forgalom, mint a Király és Kalmár ágakon. Délután a mintázat hasonló marad, de némileg csökkennek a forgalmi értékek; továbbra is a Király–Kalmár ági áramlások a legerősebbek, a Zrínyi ága pedig kiegyensúlyozott, közepes terhelésű kapcsolatot biztosít.

A kistehergépkocsik száma mérsékeltebb, de jól látszik, hogy a reggeli időszakban a Király és Zrínyi utcák adják a fő forgalmat, míg délután a Kalmár utca is hangsúlyosabb szerepet kap. Az autóbuszok forgalma alacsony, de nem elhanyagolható: a szóló buszok több ágon is jelen vannak, a legtöbb indulás a Kalmár utcából figyelhető meg, és a Zrínyi felé is érzékelhető áthaladás. Csuklós autóbuszok alig fordulnak elő, főként a Király utca nyugati ágáról érkeznek.

A közepesen nehéz és nehéz tehergépkocsik kis számban vannak jelen. A reggeli órákban több irányban is mérhető néhány jármű, míg délután visszaesik a számuk. A pótkocsis és nyerges szerelvények forgalma szinte elhanyagolható, csupán néhány esetben rögzítettek áthaladást, ezek főként a Király nyugati ágán jelennek meg. A speciális járművek előfordulása minimális.

A motorkerékpárok és kerékpárok azonban érzékelhető számban vannak jelen: reggel a kerékpáros forgalom kiegyensúlyozott, minden ágról érkeznek járművek, különösen a Király és a Kalmár utcából. Délután a kerékpáros jelenlét még erősebb, főként a Király nyugati és keleti ágain, valamint a Zrínyi utcán. A motorkerékpárok mindkét időszakban mérsékeltebben, de folyamatosan megjelennek. Lassú járművek nagyon ritkán fordulnak elő.

1. 7-es főút - Magyar utca körforgalmi csomópont

SZEMÉLYGÉPKOCSI

7-es főút - Magyar u. körforgalmi csomópont
dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	→ Magyar u. D	→ Magyar u. É	→ 7-es út K
7-es út NY	0	751	647	901
Magyar u. D	240	0	220	306
Magyar u. É	230	243	0	293
7-es út K	430	455	393	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	→ Magyar u. D	→ Magyar u. É	→ 7-es út K
7-es út NY	0	688	678	601
Magyar u. D	400	0	231	204
Magyar u. É	383	222	0	195
7-es út K	717	417	412	0

KISTEHERGÉPKOCSI

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	→ Magyar u. D	→ Magyar u. É	→ 7-es út K
7-es út NY	0	70	121	124
Magyar u. D	33	0	41	42
Magyar u. É	32	23	0	40
7-es út K	59	43	74	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	→ Magyar u. D	→ Magyar u. É	→ 7-es út K
7-es út NY	0	59	100	70
Magyar u. D	47	0	34	24
Magyar u. É	45	19	0	22
7-es út K	83	36	60	0

AUTÓBUSZ (CSUKLÓS)

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	Magyar u.	Magyar u.	→ 7-es út K
7-es út NY	0	0	0	0
Magyar u. D	0	0	1	2
Magyar u. É	0	1	0	2
7-es út K	0	3	2	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	Magyar u.	Magyar u.	→ 7-es út K
7-es út NY	0	0	0	0
Magyar u. D	0	0	1	2
Magyar u. É	0	1	0	1
7-es út K	0	3	3	0

KÖZEPESEN NEHÉZ TKG.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	Magyar u.	Magyar u.	→ 7-es út K
7-es út NY	0	8	9	11
Magyar u. D	3	0	3	4
Magyar u. É	3	3	0	3
7-es út K	4	4	5	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	Magyar u.	Magyar u.	→ 7-es út K
7-es út NY	0	3	7	4
Magyar u. D	3	0	2	2
Magyar u. É	2	1	0	1
7-es út K	5	1	4	0

NEHÉZ

dátum

Ér
7.
Mi
Mi
7

dátum

Ér
7.
Mi
Mi
7

PÓTKOCSIS TKG.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út N	Magyar u.	Magyar u.	7-es út K
7-es út NY	0	2	4	4
Magyar u. D	1	0	1	1
Magyar u. É	1	0	0	1
7-es út K	1	1	2	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út N	Magyar u.	Magyar u.	7-es út K
7-es út NY	0	1	2	1
Magyar u. D	1	0	1	1
Magyar u. É	1	0	0	0
7-es út K	2	1	1	0

MOTORKERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út N	Magyar u.	Magyar u.	7-es út K
7-es út NY	0	12	13	16
Magyar u. D	4	0	4	5
Magyar u. É	4	4	0	5
7-es út K	8	7	8	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út N	Magyar u.	Magyar u.	7-es út K
7-es út NY	0	11	11	10
Magyar u. D	6	0	4	3
Magyar u. É	6	3	0	3
7-es út K	12	6	7	0

NYERGES TKG.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út N	Magyar u.	Magyar u.	7-es út K
7-es út NY	0	1	2	2
Magyar u. D	1	0	1	0
Magyar u. É	0	0	0	1
7-es út K	1	1	1	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út N	Magyar u.	Magyar u.	7-es út K
7-es út NY	0	1	2	1
Magyar u. D	0	0	0	0
Magyar u. É	1	0	0	1
7-es út K	1	0	1	0

KERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út N	Magyar u.	Magyar u.	7-es út K
7-es út NY	0	6	9	5
Magyar u. D	2	0	3	2
Magyar u. É	1	1	0	1
7-es út K	3	4	5	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út N	Magyar u.	Magyar u.	7-es út K
7-es út NY	0	5	8	4
Magyar u. D	2	0	2	1
Magyar u. É	2	2	0	1
7-es út K	4	3	5	0

2. 7-es főút - Petőfi utca körforgalmi csomópont

SZEMÉLYGÉPKOCSI

7-es főút - Petőfi u. körforgalom

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ 7-es út NY	→ Petőfi D	→ Petőfi É	→ 7-es út K
7-es út NY	0	265	248	269
Petőfi D	71	0	92	91
Petőfi É	69	92	0	87
7-es út K	128	193	183	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ 7-es út NY	→ Petőfi D	→ Petőfi É	→ 7-es út K
7-es út NY	0	350	366	261
Petőfi D	218	0	118	116
Petőfi É	210	108	0	106
7-es út K	297	179	188	0

KISTEHERGÉPKOCSI

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ 7-es út NY	→ Petőfi D	→ Petőfi É	→ 7-es út K
7-es út NY	0	35	41	63
Petőfi D	32	0	37	42
Petőfi É	51	38	0	27
7-es út K	59	30	46	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ 7-es út NY	→ Petőfi D	→ Petőfi É	→ 7-es út K
7-es út NY	0	23	38	58
Petőfi D	27	0	37	40
Petőfi É	42	25	0	24
7-es út K	56	29	43	0

AUTÓBUSZ (CSUKLÓS)

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	→ Petőfi D	→ Petőfi É	→ 7-es út K
7-es út NY	0	0	0	0
Petőfi D	0	0	0	0
Petőfi É	0	0	0	0
7-es út K	0	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	→ Petőfi D	→ Petőfi É	→ 7-es út K
7-es út NY	0	0	0	0
Petőfi D	0	0	0	0
Petőfi É	0	0	0	0
7-es út K	0	0	0	0

KÖZEPESEN NEHÉZ TKG.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	→ Petőfi D	→ Petőfi É	→ 7-es út K
7-es út NY	0	6	14	16
Petőfi D	8	0	10	13
Petőfi É	11	2	0	6
7-es út K	15	6	7	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	→ Petőfi D	→ Petőfi É	→ 7-es út K
7-es út NY	0	1	5	18
Petőfi D	5	0	7	11
Petőfi É	4	0	0	6
7-es út K	13	1	6	0

NEHÉZ T

dátum 7:

Érkezési
7-es út
Petőfi
Petőfi
7-es út

dátum 1

Érkezési
7-es út
Petőfi
Petőfi
7-es út

PÓTKOCSIS TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út N	Petőfi D	Petőfi É	7-es út K
7-es út NY	0	0	0	3
Petőfi D	0	0	2	0
Petőfi É	0	1	0	0
7-es út K	3	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út N	Petőfi D	Petőfi É	7-es út K
7-es út NY	0	1	0	1
Petőfi D	0	0	0	0
Petőfi É	0	2	0	1
7-es út K	1	0	0	0

MOTORKERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út N	Petőfi D	Petőfi É	7-es út K
7-es út NY	0	3	4	7
Petőfi D	4	0	5	6
Petőfi É	3	6	0	4
7-es út K	7	5	4	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út N	Petőfi D	Petőfi É	7-es út K
7-es út NY	0	4	5	8
Petőfi D	5	0	3	4
Petőfi É	4	5	0	3
7-es út K	7	2	5	0

NYERGES TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út N	Petőfi D	Petőfi É	7-es út K
7-es út NY	0	1	0	2
Petőfi D	0	0	1	0
Petőfi É	0	1	0	0
7-es út K	4	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út N	Petőfi D	Petőfi É	7-es út K
7-es út NY	0	0	0	3
Petőfi D	0	0	0	0
Petőfi É	0	0	0	0
7-es út K	2	0	1	0

KERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út N	Petőfi D	Petőfi É	7-es út K
7-es út NY	0	4	6	0
Petőfi D	8	0	10	0
Petőfi É	4	10	0	0
7-es út K	0	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út N	Petőfi D	Petőfi É	7-es út K
7-es út NY	0	28	8	0
Petőfi D	10	0	12	0
Petőfi É	6	32	0	0
7-es út K	0	0	0	0

3. 7-es főút - Hevesi Sándor úti csomópont

SZEMÉLYGÉPKOCSI

7-es főút - Hevesi u. kereszteződés

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ 7-es út NY	→ 7-es út K	→ Hevesi
7-es út NY	0	473	586
7-es út K	543	0	618
Hevesi	603	578	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ 7-es út NY	→ 7-es út K	→ Hevesi
7-es út NY	0	654	887
7-es út K	779	0	948
Hevesi	579	619	0

KISTEHERGÉPKOCSI

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ 7-es út NY	→ 7-es út K	→ Hevesi
7-es út NY	0	75	37
7-es út K	58	0	24
Hevesi	71	65	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ 7-es út NY	→ 7-es út K	→ Hevesi
7-es út NY	0	51	43
7-es út K	31	0	37
Hevesi	55	67	0

AUT

dátu

dátu

AUTÓBUSZ (CSUKLÓS)

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	→ 7-es út K	→ Hevesi
7-es út NY	0	1	0
7-es út K	1	0	0
Hevesi	0	1	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	→ 7-es út K	→ Hevesi
7-es út NY	0	0	0
7-es út K	1	0	1
Hevesi	0	1	0

KÖZEPESEN NEHÉZ TKG.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	→ 7-es út K	→ Hevesi
7-es út NY	0	13	15
7-es út K	11	0	18
Hevesi	17	21	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	→ 7-es út K	→ Hevesi
7-es út NY	0	19	16
7-es út K	8	0	14
Hevesi	13	15	0

N

d

d

PÓTKOCSIS TKG.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út N	7-es út K	→ Hevesi
7-es út NY	0	0	3
7-es út K	5	0	1
Hevesi	1	1	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út N	7-es út K	→ Hevesi
7-es út NY	0	3	5
7-es út K	1	0	4
Hevesi	1	0	0

NYERGES TKG.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út N	7-es út K	→ Hevesi
7-es út NY	0	1	0
7-es út K	2	0	0
Hevesi	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út N	7-es út K	→ Hevesi
7-es út NY	0	2	1
7-es út K	3	0	0
Hevesi	0	1	0

SPECIÁLIS

dátum 7:00-

Érkezési
7-es út
7-es út
Hevesi

dátum 14:00-

Érkezési
7-es út
7-es út
Hevesi

MOTORKERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út N	7-es út K	→ Hevesi
7-es út NY	0	3	3
7-es út K	5	0	4
Hevesi	3	2	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út N	7-es út K	→ Hevesi
7-es út NY	0	8	10
7-es út K	7	0	6
Hevesi	10	13	0

KERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út N	7-es út K	→ Hevesi
7-es út NY	0	0	0
7-es út K	0	0	0
Hevesi	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út N	7-es út K	→ Hevesi
7-es út NY	0	0	0
7-es út K	0	0	0
Hevesi	0	0	0

LAS:

dátu

dátu

4. 7-es főút – 74-es főút – Camping u. körforgalmi csomópont

SZEMÉLYGÉPKOCSI

7-es főút - Camping u. - 74-es körforgalom

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út N	Camping	74-es	7-es út K
7-es út NY	0	13	231	479
Camping	58	0	79	46
74-es	113	54	0	398
7-es út K	367	69	302	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út N	Camping	74-es	7-es út K
7-es út NY	0	22	211	465
Camping	112	0	68	63
74-es	133	49	0	433
7-es út K	398	57	378	0

KISTEHERGÉPKOCSI

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út N	Camping	74-es	7-es út K
7-es út NY	0	19	51	35
Camping	28	0	37	48
74-es	43	13	0	51
7-es út K	40	21	17	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út N	Camping	74-es	7-es út K
7-es út NY	0	12	54	38
Camping	23	0	32	44
74-es	43	15	0	40
7-es út K	46	18	24	0

AUTÓBUSZ (CSUKLÓS)

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út N	Camping	74-es	7-es út K
7-es út NY	0	0	0	0
Camping	0	0	0	0
74-es	0	0	0	0
7-es út K	0	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út N	Camping	74-es	7-es út K
7-es út NY	0	0	0	0
Camping	0	0	0	0
74-es	0	0	0	0
7-es út K	0	0	1	0

KÖZEPESEN NEHÉZ TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út N	Camping	74-es	7-es út K
7-es út NY	0	0	11	6
Camping	0	0	2	0
74-es	3	1	0	9
7-es út K	3	0	8	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út N	Camping	74-es	7-es út K
7-es út NY	0	1	8	5
Camping	0	0	1	0
74-es	5	1	0	12
7-es út K	3	1	7	0

PÓTKOCSIS TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	→ Camping	→ 74-es	→ 7-es út K
7-es út NY	0	1	1	1
Camping	0	0	0	0
74-es	2	0	0	3
7-es út K	2	0	3	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	→ Camping	→ 74-es	→ 7-es út K
7-es út NY	0	0	3	1
Camping	0	0	1	0
74-es	1	0	0	2
7-es út K	1	0	2	0

MOTORKERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	→ Camping	→ 74-es	→ 7-es út K
7-es út NY	0	0	1	0
Camping	0	0	0	0
74-es	3	1	0	5
7-es út K	0	0	2	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	→ Camping	→ 74-es	→ 7-es út K
7-es út NY	0	0	3	0
Camping	0	0	0	0
74-es	4	0	0	13
7-es út K	3	0	5	0

NYERGES TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	→ Camping	→ 74-es	→ 7-es út K
7-es út NY	0	0	1	0
Camping	0	0	0	0
74-es	0	0	0	0
7-es út K	0	0	1	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	→ Camping	→ 74-es	→ 7-es út K
7-es út NY	0	0	1	0
Camping	0	0	0	0
74-es	0	0	0	2
7-es út K	0	0	1	0

KERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	→ Camping	→ 74-es	→ 7-es út K
7-es út NY	0	0	0	0
Camping	0	0	0	0
74-es	0	0	0	0
7-es út K	0	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ 7-es út N	→ Camping	→ 74-es	→ 7-es út K
7-es út NY	0	0	0	0
Camping	0	0	0	0
74-es	0	0	0	0
7-es út K	0	0	0	0

5. 7-es főút – 61-es főút körforgalmi csomópont

SZEMÉLYGÉPKOCSI

7-es főút - 61-es körforgalom

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út É	7-es DN	61-es ÉN	61-es DK
7-es út ÉK	0	331	71	99
7-es DNY	275	0	237	78
61-es ÉNY	53	288	0	113
61-es DK	93	164	68	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út É	7-es DN	61-es ÉN	61-es DK
7-es út ÉK	0	279	113	110
7-es DNY	288	0	354	254
61-es ÉNY	79	197	0	123
61-es DK	101	175	54	0

KISTEHERGÉPKOCSI

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út É	7-es DN	61-es ÉN	61-es DK
7-es út ÉK	0	12	20	14
7-es DNY	13	0	24	18
61-es ÉNY	10	29	0	11
61-es DK	20	23	23	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út É	7-es DN	61-es ÉN	61-es DK
7-es út ÉK	0	17	18	16
7-es DNY	14	0	35	16
61-es ÉNY	8	27	0	18
61-es DK	17	28	21	0

AUTÓBUSZ (CSUKLÓS)

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út É	7-es DN	61-es ÉN	61-es DK
7-es út ÉK	0	0	0	0
7-es DNY	0	0	0	0
61-es ÉNY	0	0	0	0
61-es DK	0	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út É	7-es DN	61-es ÉN	61-es DK
7-es út ÉK	0	0	0	0
7-es DNY	0	0	0	0
61-es ÉNY	0	0	0	0
61-es DK	0	0	0	0

KÖZEPESEN NEHÉZ TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út É	7-es DN	61-es ÉN	61-es DK
7-es út ÉK	0	1	1	2
7-es DNY	1	0	1	0
61-es ÉNY	2	1	0	1
61-es DK	0	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út É	7-es DN	61-es ÉN	61-es DK
7-es út ÉK	0	2	3	2
7-es DNY	2	0	5	1
61-es ÉNY	4	3	0	1
61-es DK	5	7	1	0

PÓTKOCSIS TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út É	7-es DN	61-es ÉN	61-es DK
7-es út ÉK	0	3	8	1
7-es DNY	1	0	7	5
61-es ÉNY	0	4	0	1
61-es DK	2	6	3	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út É	7-es DN	61-es ÉN	61-es DK
7-es út ÉK	0	5	12	4
7-es DNY	3	0	6	4
61-es ÉNY	1	1	0	2
61-es DK	5	3	7	0

MOTORKERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út É	7-es DN	61-es ÉN	61-es DK
7-es út ÉK	0	4	0	0
7-es DNY	1	0	2	1
61-es ÉNY	0	0	0	0
61-es DK	0	6	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út É	7-es DN	61-es ÉN	61-es DK
7-es út ÉK	0	3	2	0
7-es DNY	1	0	12	2
61-es ÉNY	0	2	0	0
61-es DK	1	10	2	0

NYERGES TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út É	7-es DN	61-es ÉN	61-es DK
7-es út ÉK	0	3	4	3
7-es DNY	2	0	7	4
61-es ÉNY	2	8	0	2
61-es DK	3	9	10	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út É	7-es DN	61-es ÉN	61-es DK
7-es út ÉK	0	5	5	2
7-es DNY	1	0	11	6
61-es ÉNY	1	5	0	1
61-es DK	0	7	9	0

KERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	7-es út É	7-es DN	61-es ÉN	61-es DK
7-es út ÉK	0	0	0	0
7-es DNY	0	0	0	0
61-es ÉNY	0	0	0	0
61-es DK	0	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	7-es út É	7-es DN	61-es ÉN	61-es DK
7-es út ÉK	0	0	0	0
7-es DNY	0	0	1	0
61-es ÉNY	0	0	0	0
61-es DK	0	0	0	0

6. Hevesi Sándor u. – Dózsa György u. csomópont

SZEMÉLYGÉPKOCSI

Hevesi u. - Dózsa u. kereszteződés

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Dózsa N	→ Dózsa K	→ Hevesi É	→ Hevesi D
Dózsa NY	0	54	85	58
Dózsa K	113	0	479	355
Hevesi É	347	223	0	433
Hevesi D	89	102	356	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Dózsa N	→ Dózsa K	→ Hevesi É	→ Hevesi D
Dózsa NY	0	33	174	83
Dózsa K	28	0	438	399
Hevesi É	422	257	0	447
Hevesi D	112	126	393	0

KISTEHERGÉPKOCSI

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Dózsa N	→ Dózsa K	→ Hevesi É	→ Hevesi D
Dózsa NY	0	24	33	31
Dózsa K	13	0	18	12
Hevesi É	23	18	0	20
Hevesi D	19	21	11	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Dózsa N	→ Dózsa K	→ Hevesi É	→ Hevesi D
Dózsa NY	0	3	15	2
Dózsa K	5	0	25	16
Hevesi É	5	13	0	17
Hevesi D	24	19	13	0

AUTÓBUSZ (CSUKLÓS)

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Dózsa N	→ Dózsa K	→ Hevesi É	→ Hevesi D
Dózsa NY	0	0	0	0
Dózsa K	0	0	0	0
Hevesi É	0	0	0	1
Hevesi D	0	0	1	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Dózsa N	→ Dózsa K	→ Hevesi É	→ Hevesi D
Dózsa NY	0	0	1	0
Dózsa K	0	0	0	0
Hevesi É	0	0	0	1
Hevesi D	0	0	1	0

KÖZEPESEN NEHÉZ TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Dózsa N	→ Dózsa K	→ Hevesi É	→ Hevesi D
Dózsa NY	0	0	2	0
Dózsa K	1	0	5	2
Hevesi É	3	5	0	1
Hevesi D	4	2	2	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Dózsa N	→ Dózsa K	→ Hevesi É	→ Hevesi D
Dózsa NY	0	0	0	0
Dózsa K	0	0	0	0
Hevesi É	3	2	0	4
Hevesi D	5	3	1	0

PÓTKOCSIS TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Dózsa N	→ Dózsa K	→ Hevesi É	→ Hevesi D
Dózsa NY	0	0	0	0
Dózsa K	0	0	0	0
Hevesi É	0	0	0	0
Hevesi D	0	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Dózsa N	→ Dózsa K	→ Hevesi É	→ Hevesi D
Dózsa NY	0	0	0	0
Dózsa K	0	0	0	0
Hevesi É	0	0	0	0
Hevesi D	0	0	0	0

MOTORKERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Dózsa N	→ Dózsa K	→ Hevesi É	→ Hevesi D
Dózsa NY	0	5	1	1
Dózsa K	1	0	3	4
Hevesi É	3	2	0	4
Hevesi D	3	2	3	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Dózsa N	→ Dózsa K	→ Hevesi É	→ Hevesi D
Dózsa NY	0	0	2	0
Dózsa K	3	0	10	7
Hevesi É	3	6	0	6
Hevesi D	5	8	3	0

NYERGES TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Dózsa N	→ Dózsa K	→ Hevesi É	→ Hevesi D
Dózsa NY	0	0	0	0
Dózsa K	0	0	0	0
Hevesi É	0	0	0	0
Hevesi D	0	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Dózsa N	→ Dózsa K	→ Hevesi É	→ Hevesi D
Dózsa NY	0	0	0	0
Dózsa K	0	0	0	0
Hevesi É	0	0	0	0
Hevesi D	0	0	0	0

KERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Dózsa N	→ Dózsa K	→ Hevesi É	→ Hevesi D
Dózsa NY	0	10	4	13
Dózsa K	12	0	14	28
Hevesi É	3	7	0	4
Hevesi D	10	4	5	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Dózsa N	→ Dózsa K	→ Hevesi É	→ Hevesi D
Dózsa NY	0	1	0	4
Dózsa K	15	0	7	20
Hevesi É	2	4	0	5
Hevesi D	4	3	2	0

7. Teleki u. – Hevesi Sándor u. – Levente u. körforgalmi csomópont

SZEMÉLYGÉPKOCSI

Teleki u. - Hevesi u. - Levente u. körforgalom

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Levente	→ Teleki NY	→ Teleki K	→ Hevesi
Levente	0	158	108	239
Teleki NY	352	0	583	429
Teleki K	278	543	0	493
Hevesi	113	331	446	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Levente	→ Teleki NY	→ Teleki K	→ Hevesi
Levente	0	135	117	198
Teleki NY	298	0	576	473
Teleki K	234	658	0	421
Hevesi	288	673	528	0

KISTEHERGÉPKOCSI

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Levente	→ Teleki NY	→ Teleki K	→ Hevesi
Levente	0	17	23	27
Teleki NY	34	0	83	105
Teleki K	27	74	0	67
Hevesi	15	68	71	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Levente	→ Teleki NY	→ Teleki K	→ Hevesi
Levente	0	21	32	24
Teleki NY	24	0	69	75
Teleki K	13	47	0	53
Hevesi	8	34	29	0

AUTÓBUSZ (CSUKLÓS)

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Levente	→ Teleki NY	→ Teleki K	→ Hevesi
Levente	0	0	0	0
Teleki NY	0	0	1	1
Teleki K	0	2	0	1
Hevesi	0	1	1	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Levente	→ Teleki NY	→ Teleki K	→ Hevesi
Levente	0	0	0	0
Teleki NY	0	0	1	1
Teleki K	0	2	0	2
Hevesi	0	1	1	0

KÖZEPESEN NEHÉZ TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Levente	→ Teleki NY	→ Teleki K	→ Hevesi
Levente	0	2	0	0
Teleki NY	1	0	16	12
Teleki K	3	13	0	15
Hevesi	1	4	1	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Levente	→ Teleki NY	→ Teleki K	→ Hevesi
Levente	0	1	1	0
Teleki NY	1	0	3	8
Teleki K	0	6	0	7
Hevesi	0	1	1	0

PÓTKOCSIS TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Levente	→ Teleki NY	→ Teleki K	→ Hevesi
Levente	0	0	0	0
Teleki NY	0	0	0	0
Teleki K	0	0	0	0
Hevesi	0	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Levente	→ Teleki NY	→ Teleki K	→ Hevesi
Levente	0	0	0	0
Teleki NY	0	0	0	0
Teleki K	0	0	0	0
Hevesi	0	0	0	0

MOTORKERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Levente	→ Teleki NY	→ Teleki K	→ Hevesi
Levente	0	1	2	1
Teleki NY	2	0	4	10
Teleki K	1	4	0	8
Hevesi	2	5	7	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Levente	→ Teleki NY	→ Teleki K	→ Hevesi
Levente	0	3	4	8
Teleki NY	1	0	9	13
Teleki K	3	12	0	11
Hevesi	2	15	8	0

NYERGES TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Levente	→ Teleki NY	→ Teleki K	→ Hevesi
Levente	0	0	0	0
Teleki NY	0	0	0	0
Teleki K	0	0	0	0
Hevesi	0	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Levente	→ Teleki NY	→ Teleki K	→ Hevesi
Levente	0	0	0	0
Teleki NY	0	0	0	0
Teleki K	0	0	0	0
Hevesi	0	0	0	0

KERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Levente	→ Teleki NY	→ Teleki K	→ Hevesi
Levente	0	6	10	13
Teleki NY	5	0	14	19
Teleki K	10	24	0	20
Hevesi	7	14	10	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Levente	→ Teleki NY	→ Teleki K	→ Hevesi
Levente	0	5	3	12
Teleki NY	3	0	13	17
Teleki K	4	21	0	24
Hevesi	2	4	11	0

8. Eötvös téri körforgalmi csomópont

SZEMÉLYGÉPKOCSI

Eötvös tér körforgalom

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Eötvös D	→ Eötvös É	→ Eötvös NY	→ Rozgonyi
Eötvös D	0	532	446	167
Eötvös É	774	0	474	326
Eötvös NY	694	889	0	225
Rozgonyi	235	275	258	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Eötvös D	→ Eötvös É	→ Eötvös NY	→ Rozgonyi
Eötvös D	0	445	294	189
Eötvös É	579	0	323	221
Eötvös NY	245	201	0	79
Rozgonyi	217	236	112	0

AUTÓBUSZ (CSUKLÓS)

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Eötvös D	→ Eötvös É	→ Eötvös NY	→ Rozgonyi
Eötvös D	0	0	4	0
Eötvös É	1	0	3	0
Eötvös NY	0	2	0	0
Rozgonyi	0	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Eötvös D	→ Eötvös É	→ Eötvös NY	→ Rozgonyi
Eötvös D	0	0	4	0
Eötvös É	2	0	4	0
Eötvös NY	2	2	0	0
Rozgonyi	0	0	0	0

KISTEHERGÉPKOCSI

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Eötvös D	→ Eötvös É	→ Eötvös NY	→ Rozgonyi
Eötvös D	0	39	65	7
Eötvös É	55	0	47	20
Eötvös NY	128	81	0	17
Rozgonyi	18	34	25	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Eötvös D	→ Eötvös É	→ Eötvös NY	→ Rozgonyi
Eötvös D	0	52	18	9
Eötvös É	21	0	20	34
Eötvös NY	69	73	0	11
Rozgonyi	11	7	17	0

KÖZEPESEN NEHÉZ TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Eötvös D	→ Eötvös É	→ Eötvös NY	→ Rozgonyi
Eötvös D	0	5	1	0
Eötvös É	1	0	2	0
Eötvös NY	8	11	0	4
Rozgonyi	1	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Eötvös D	→ Eötvös É	→ Eötvös NY	→ Rozgonyi
Eötvös D	0	0	0	0
Eötvös É	2	0	0	0
Eötvös NY	4	3	0	0
Rozgonyi	0	0	0	0

PÓTKOCSIS TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Eötvös	→ Eötvös	→ Eötvös N	→ Rozgonyi
Eötvös D	0	0	0	0
Eötvös É	0	0	0	0
Eötvös NY	0	0	0	0
Rozgonyi	0	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Eötvös	→ Eötvös	→ Eötvös N	→ Rozgonyi
Eötvös D	0	0	0	0
Eötvös É	0	0	0	0
Eötvös NY	0	0	0	0
Rozgonyi	0	0	0	0

MOTORKERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Eötvös	→ Eötvös	→ Eötvös N	→ Rozgonyi
Eötvös D	0	14	8	0
Eötvös É	7	0	6	0
Eötvös NY	13	10	0	2
Rozgonyi	0	0	3	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Eötvös	→ Eötvös	→ Eötvös N	→ Rozgonyi
Eötvös D	0	8	4	3
Eötvös É	17	0	11	7
Eötvös NY	24	19	0	10
Rozgonyi	0	1	3	0

NYERGES TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Eötvös	→ Eötvös	→ Eötvös N	→ Rozgonyi
Eötvös D	0	0	0	0
Eötvös É	0	0	0	0
Eötvös NY	0	0	0	0
Rozgonyi	0	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Eötvös	→ Eötvös	→ Eötvös N	→ Rozgonyi
Eötvös D	0	0	0	0
Eötvös É	0	0	0	0
Eötvös NY	0	0	0	0
Rozgonyi	0	0	0	0

KERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Eötvös	→ Eötvös	→ Eötvös N	→ Rozgonyi
Eötvös D	0	9	1	12
Eötvös É	5	0	2	3
Eötvös NY	12	10	0	3
Rozgonyi	3	3	1	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Eötvös	→ Eötvös	→ Eötvös N	→ Rozgonyi
Eötvös D	0	2	1	2
Eötvös É	8	0	0	6
Eötvös NY	14	19	0	9
Rozgonyi	1	2	0	0

9. Teleki u. – Színház u. – Kórház u. – Eötvös tér körforgalmi csomópont

SZEMÉLYGÉPKOCSI

Teleki u. - Színház u. - Kórház u.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Kórház	→ Teleki	→ Színház	→ Eötvös
Kórház	0	378	313	425
Teleki	512	0	431	534
Színház	357	388	0	392
Eötvös	480	561	309	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Kórház	→ Teleki	→ Színház	→ Eötvös
Kórház	0	324	317	413
Teleki	265	0	317	362
Színház	326	365	0	358
Eötvös	579	754	375	0

KISTEHERGÉPKOCSI

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Kórház	→ Teleki	→ Színház	→ Eötvös
Kórház	0	17	10	14
Teleki	15	0	14	26
Színház	7	15	0	18
Eötvös	12	24	10	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Kórház	→ Teleki	→ Színház	→ Eötvös
Kórház	0	25	16	21
Teleki	25	0	27	41
Színház	11	12	0	17
Eötvös	23	52	27	0

AUTÓBUSZ (CSUKLÓS)

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Kórház	→ Teleki	→ Színház	→ Eötvös
Kórház	0	0	0	0
Teleki	0	0	0	3
Színház	0	0	0	0
Eötvös	0	8	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Kórház	→ Teleki	→ Színház	→ Eötvös
Kórház	0	0	0	0
Teleki	0	0	0	3
Színház	0	0	0	0
Eötvös	0	7	0	0

KÖZEPESEN NEHÉZ TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Kórház	→ Teleki	→ Színház	→ Eötvös
Kórház	0	6	0	8
Teleki	14	0	0	20
Színház	0	0	0	0
Eötvös	6	10	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Kórház	→ Teleki	→ Színház	→ Eötvös
Kórház	0	3	0	3
Teleki	2	0	0	2
Színház	0	0	0	0
Eötvös	2	3	0	0

PÓTKOCSIS TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Kórház	→ Teleki	→ Színház	→ Eötvös
Kórház	0	0	0	0
Teleki	0	0	0	2
Színház	0	0	0	0
Eötvös	0	3	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Kórház	→ Teleki	→ Színház	→ Eötvös
Kórház	0	0	0	0
Teleki	0	0	0	4
Színház	0	0	0	0
Eötvös	0	2	0	0

MOTORKERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Kórház	→ Teleki	→ Színház	→ Eötvös
Kórház	0	4	3	5
Teleki	7	0	5	14
Színház	4	5	0	3
Eötvös	3	5	3	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Kórház	→ Teleki	→ Színház	→ Eötvös
Kórház	0	6	4	11
Teleki	3	0	4	10
Színház	5	4	0	6
Eötvös	9	24	12	0

NYERGES TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Kórház	→ Teleki	→ Színház	→ Eötvös
Kórház	0	0	0	0
Teleki	0	0	0	1
Színház	0	0	0	0
Eötvös	0	1	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Kórház	→ Teleki	→ Színház	→ Eötvös
Kórház	0	0	0	0
Teleki	0	0	0	1
Színház	0	0	0	0
Eötvös	0	2	0	0

KERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Kórház	→ Teleki	→ Színház	→ Eötvös
Kórház	0	2	0	1
Teleki	0	0	0	4
Színház	0	1	0	0
Eötvös	0	5	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Kórház	→ Teleki	→ Színház	→ Eötvös
Kórház	0	4	0	5
Teleki	1	0	2	31
Színház	0	1	0	1
Eötvös	0	31	0	0

10. Fő út – Csengery u. – Sugár úti csomópont

SZEMÉLYGÉPKOCSI

Fő út - Csengery u. - Sugár u.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Csengery	→ Sugár út	→ Fő út NY	→ Fő út K
Csengery	0	181	423	589
Sugár út	0	0	0	0
Fő út NY	0	165	0	357
Fő út K	0	176	423	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Csengery	→ Sugár út	→ Fő út NY	→ Fő út K
Csengery	0	210	286	265
Sugár út	0	0	0	0
Fő út NY	0	118	0	378
Fő út K	0	132	416	0

KISTEHERGÉPKOCSI

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Csengery	→ Sugár út	→ Fő út NY	→ Fő út K
Csengery	0	3	21	17
Sugár út	0	0	0	0
Fő út NY	0	3	0	37
Fő út K	0	4	35	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Csengery	→ Sugár út	→ Fő út NY	→ Fő út K
Csengery	0	7	21	3
Sugár út	0	0	0	0
Fő út NY	0	10	0	4
Fő út K	0	11	28	0

AUTÓBUSZ (CSUKLÓS)

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Csenger	→ Sugár út	→ Fő út NY	→ Fő út K
Csengery	0	0	0	0
Sugár út	0	0	0	0
Fő út NY	0	0	0	4
Fő út K	0	0	4	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Csenger	→ Sugár út	→ Fő út NY	→ Fő út K
Csengery	0	0	0	0
Sugár út	0	0	0	0
Fő út NY	0	0	0	2
Fő út K	0	0	3	0

KÖZEPESEN NEHÉZ TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Csenger	→ Sugár út	→ Fő út NY	→ Fő út K
Csengery	0	0	0	0
Sugár út	0	0	0	0
Fő út NY	0	3	0	8
Fő út K	0	4	10	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Csenger	→ Sugár út	→ Fő út NY	→ Fő út K
Csengery	0	0	0	0
Sugár út	0	0	0	0
Fő út NY	0	1	0	3
Fő út K	0	1	2	0

NEI

dát

dát

PÓTKOCSIS TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Csenger	→ Sugár út	→ Fő út NY	→ Fő út K
Csenger	0	0	0	0
Sugár út	0	0	0	0
Fő út NY	0	0	0	0
Fő út K	0	0	3	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Csenger	→ Sugár út	→ Fő út NY	→ Fő út K
Csenger	0	0	0	0
Sugár út	0	0	0	0
Fő út NY	0	0	0	0
Fő út K	0	0	2	0

MOTORKERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Csenger	→ Sugár út	→ Fő út NY	→ Fő út K
Csenger	0	7	4	5
Sugár út	0	0	0	0
Fő út NY	0	3	0	10
Fő út K	0	8	14	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Csenger	→ Sugár út	→ Fő út NY	→ Fő út K
Csenger	0	4	4	3
Sugár út	0	0	0	0
Fő út NY	0	10	0	13
Fő út K	0	5	15	0

NYERGES TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Csenger	→ Sugár út	→ Fő út NY	→ Fő út K
Csenger	0	0	0	0
Sugár út	0	0	0	0
Fő út NY	0	0	0	0
Fő út K	0	0	1	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Csenger	→ Sugár út	→ Fő út NY	→ Fő út K
Csenger	0	0	0	0
Sugár út	0	0	0	0
Fő út NY	0	0	0	3
Fő út K	0	0	0	0

KERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Csenger	→ Sugár út	→ Fő út NY	→ Fő út K
Csenger	0	0	0	0
Sugár út	0	0	0	0
Fő út NY	0	7	0	26
Fő út K	0	6	24	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Csenger	→ Sugár út	→ Fő út NY	→ Fő út K
Csenger	0	0	0	0
Sugár út	0	0	0	0
Fő út NY	0	3	0	13
Fő út K	0	4	16	0

SPECIÁLIS

dátum 7:00-

Érkezés
Csenge
Sugár
Fő út I
Fő út

dátum 14:00-

Érkezés
Csenge
Sugár
Fő út I
Fő út

LASS

dátum

É

dátum

É

11. Csengery út. – Kisfaludy u. csomópont

SZEMÉLYGÉPKOCSI

Csengery út - Kisfaludy u. kereszteződés

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Csengery D	→ Csengery É	→ Kisfaludy K	→ Kisfaludy NY
Csengery D	0	310	652	321
Csengery É	0	0	0	0
Kisfaludy K	602	340	0	246
Kisfaludy NY				0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Csengery D	→ Csengery É	→ Kisfaludy K	→ Kisfaludy NY
Csengery D	0	428	632	360
Csengery É	0	0	0	0
Kisfaludy K	675	230	0	302
Kisfaludy NY	478	365	387	0

KISTEHERGÉPKOCSI

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Csengery D	→ Csengery É	→ Kisfaludy K	→ Kisfaludy NY
Csengery D	0	11	8	17
Csengery É	0	0	0	0
Kisfaludy K	23	8	0	10
Kisfaludy NY	21	13	6	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Csengery D	→ Csengery É	→ Kisfaludy K	→ Kisfaludy NY
Csengery D	0	9	7	13
Csengery É	0	0	0	0
Kisfaludy K	15	4	0	12
Kisfaludy NY	16	8	11	0

AUTÓBUSZ (CSUKLÓS)

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Csengery D	→ Csengery É	Kisfaludy K	Kisfaludy NY
Csengery D	0	0	0	2
Csengery É	0	0	0	0
Kisfaludy K	0	0	0	3
Kisfaludy NY	2	0	2	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Csengery D	→ Csengery É	Kisfaludy K	Kisfaludy NY
Csengery D	0	0	0	2
Csengery É	0	0	0	0
Kisfaludy K	0	0	0	2
Kisfaludy NY	2	0	2	0

KÖZEPESEN NEHÉZ TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Csengery D	→ Csengery É	→ Kisfaludy K	Kisfaludy NY
Csengery D	0	0	23	0
Csengery É	0	0	0	0
Kisfaludy K	52	0	0	0
Kisfaludy NY	0	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Csengery D	→ Csengery É	→ Kisfaludy K	Kisfaludy NY
Csengery D	0	0	23	0
Csengery É	0	0	0	0
Kisfaludy K	37	0	0	0
Kisfaludy NY	0	0	0	0

AUTÓ

dátum

dátum

NEHÉZ TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Csengery D	→ Csengery É	→ Kisfaludy K	Kisfaludy NY
Csengery D	0	0	23	0
Csengery É	0	0	0	0
Kisfaludy K	52	0	0	0
Kisfaludy NY	0	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Csengery D	→ Csengery É	→ Kisfaludy K	Kisfaludy NY
Csengery D	0	0	23	0
Csengery É	0	0	0	0
Kisfaludy K	37	0	0	0
Kisfaludy NY	0	0	0	0

PÓTKOCSIS TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Csengery D	→ Csengery É	→ Kisfaludy K	→ Kisfaludy NY
Csengery D	0	0	1	0
Csengery É	0	0	0	0
Kisfaludy K	3	0	0	0
Kisfaludy NY	0	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Csengery D	→ Csengery É	→ Kisfaludy K	→ Kisfaludy NY
Csengery D	0	0	3	0
Csengery É	0	0	0	0
Kisfaludy K	2	0	0	0
Kisfaludy NY	0	0	0	0

MOTORKERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Csengery D	→ Csengery É	→ Kisfaludy K	Kisfaludy NY
Csengery D	0	5	4	4
Csengery É	0	0	0	0
Kisfaludy K	8	3	0	5
Kisfaludy NY	7	3	3	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Csengery D	→ Csengery É	→ Kisfaludy K	Kisfaludy NY
Csengery D	0	5	5	6
Csengery É	0	0	0	0
Kisfaludy K	7	8	0	7
Kisfaludy NY	8	4	2	0

NYERGES TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	Csengery	Csengery	Kisfaludy	Kisfaludy NY
Csengery D	0	0	1	0
Csengery É	0	0	0	0
Kisfaludy K	2	0	0	0
Kisfaludy NY	0	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	Csengery	Csengery	Kisfaludy	Kisfaludy NY
Csengery D	0	0	2	0
Csengery É	0	0	0	0
Kisfaludy K	1	0	0	0
Kisfaludy NY	0	0	0	0

KERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Csengery D	→ Csengery É	→ Kisfaludy K	Kisfaludy NY
Csengery D	0	0	3	2
Csengery É	0	0	0	0
Kisfaludy K	4	2	0	1
Kisfaludy NY				0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Csengery D	→ Csengery É	→ Kisfaludy K	Kisfaludy NY
Csengery D	0	1	3	2
Csengery É	0	0	0	0
Kisfaludy K	5	3	0	2
Kisfaludy NY	7	2	1	0

12. Zrínyi M. u. – Király u. – Kalmár u. körforgalmi csomópont

SZEMÉLYGÉPKOCSI

Király-Kalmár-Zrínyi körforgalmi csomópont
dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Király NY	→ Király K	→ Zrínyi Miklós	→ Kalmár
Király NY	0	802	320	603
Király K	759	0	351	601
Zrínyi Miklós	434	376	0	311
kalmár	605	702	448	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Király NY	→ Király K	→ Zrínyi Miklós	→ Kalmár
Király NY	0	702	254	502
Király K	711	0	278	511
Zrínyi Miklós	465	387	0	296
kalmár	456	511	331	0

KISTEHERGÉPKOCSI

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Király NY	→ Király K	→ Zrínyi Miklós	→ Kalmár
Király NY	0	28	6	11
Király K	32	0	16	23
Zrínyi Miklós	32	27	0	22
kalmár	27	19	13	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Király NY	→ Király K	→ Zrínyi Miklós	→ Kalmár
Király NY	0	87	32	49
Király K	45	0	27	17
Zrínyi Miklós	38	31	0	26
kalmár	43	31	24	0

AUTÓBUSZ (CSUKLÓS)

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Király NY	→ Király K	→ Zrínyi Mik	→ Kalmár
Király NY	0	4	3	10
Király K	4	0	3	8
Zrínyi Miklós	3	4	0	7
kalmár	8	8	4	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Király NY	→ Király K	→ Zrínyi Mik	→ Kalmár
Király NY	0	3	3	8
Király K	3	0	3	6
Zrínyi Miklós	3	4	0	7
kalmár	5	5	3	0

KÖZEPESEN NEHÉZ TGK.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Király NY	→ Király K	→ Zrínyi Mik	→ Kalmár
Király NY	0	8	6	7
Király K	8	0	6	9
Zrínyi Miklós	8	6	0	4
kalmár	17	15	9	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Király NY	→ Király K	→ Zrínyi Mik	→ Kalmár
Király NY	0	3	2	3
Király K	11	0	7	4
Zrínyi Miklós	7	10	0	5
kalmár	4	6	2	0

NEHÉZ

dátum

Ér
K
I
Zrí

dátum

Ér
K
I
Zrí

PÓTKOCSIS TKG.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Király NY	→ Király K	Zrínyi Mik	→ Kalmár
Király NY	0	0	1	1
Király K	0	0	0	0
Zrínyi Miklós	2	0	1	0
kalmár	2	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Király NY	→ Király K	Zrínyi Mik	→ Kalmár
Király NY	0	0	1	1
Király K	0	0	0	0
Zrínyi Miklós	1	0	0	1
kalmár	2	0	1	0

MOTORKERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Király NY	→ Király K	Zrínyi Mik	→ Kalmár
Király NY	0	7	7	8
Király K	6	0	5	7
Zrínyi Miklós	6	7	0	7
kalmár	8	8	10	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Király NY	→ Király K	Zrínyi Mik	→ Kalmár
Király NY	0	4	3	4
Király K	4	0	5	5
Zrínyi Miklós	5	6	0	5
kalmár	6	5	7	0

NYERGES TKG.

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Király NY	→ Király K	Zrínyi Mik	→ Kalmár
Király NY	0	0	1	1
Király K	0	0	0	0
Zrínyi Miklós	0	0	0	0
kalmár	0	0	0	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Király NY	→ Király K	Zrínyi Mik	→ Kalmár
Király NY	0	0	1	2
Király K	0	0	0	0
Zrínyi Miklós	0	0	0	0
kalmár	0	0	0	0

KERÉKPÁR

dátum 7:00-11:00

Érkezési ág	→ Király NY	→ Király K	Zrínyi Mik	→ Kalmár
Király NY	0	3	2	0
Király K	8	0	4	4
Zrínyi Miklós	7	5	0	3
kalmár	10	5	3	0

dátum 14:00-18:00

Érkezési ág	→ Király NY	→ Király K	Zrínyi Mik	→ Kalmár
Király NY	0	20	15	3
Király K	10	0	6	6
Zrínyi Miklós	8	7	0	1
kalmár	11	7	3	0

7.2.2 Utasforgalmi adatok

7.2.2.1 Vasútállomás

Sorszám	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Autóbuszmegálló utasforgalma	
					Leszálló utasok	Felszálló utasok
Vasútállomás utasforgalma						
1.	2025.06.03	7:00-11:00	reggel	hétköznapi	27	12
2.	2025.06.03	14:00-18:00	késő délután	hétköznapi	17	30
			Összes hétköznapi		44	42

A vasútállomás megállója kiegyensúlyozott forgalmat mutat, közel azonos számú fel- és leszálló utassal (44 vs. 42). Reggel inkább a leszállók dominálnak (27), ami a vonattal érkező ingázók jelenlétére utal, míg délután a felszállók száma nő (30), amikor a helyiek vonattal utaznak el. Ez tipikus vasúti kapcsolódási csomóponti forgalom.

7.2.2.2 Kalmár utca

Sorszám	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Autóbuszmegálló utasforgalma	
					Leszálló utasok	Felszálló utasok
Penny Market felé						
1.	2025.06.04	7:00-11:00	reggel	hétköznapi	113	139
2.	2025.06.04	14:00-18:00	késő délután	hétköznapi	44	73
Király Gyógyszertár felé						
1.	2025.06.05	7:00-11:00	reggel	hétköznapi	200	195
2.	2025.06.05	14:00-18:00	késő délután	hétköznapi	80	91
			Összes hétköznapi		437	498

Ez a megálló a legnagyobb utasforgalmú pont, összesen közel 1000 utassal (437 leszálló, 498 felszálló). Reggel nagyon erős forgalom tapasztalható mindkét irányban, különösen a belváros felé (200 leszálló, 195 felszálló). Ez a helyszín egyértelműen a város egyik közösségi közlekedési csomópontja, ahol jelentős átszállási és helyi utasforgalom zajlik.

7.2.2.3 Városkapu körút

Sorszám	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Autóbuszmegálló utasforgalma	
					Leszálló utasok	Felszálló utasok
1.	2025.06.10	7:00-11:00	reggel	hétköznapi	39	129
2.	2025.06.10	14:00-18:00	késő délután	hétköznapi	94	52
Összes hétköznapi					133	181

A forgalom erős, különösen a felszállók száma reggel magas (129), ami azt mutatja, hogy a környék lakói innen indulnak munkába vagy iskolába. Délután a leszállók száma nő (94), ami a hazatérő forgalmat jelzi. Ez egy tipikus lakóövezeti fel- és leszállási csomópont, ahol az ingázás kétirányú mintázata jól kirajzolódik.

7.2.2.4 Fortuna

Sorszám	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Autóbuszmegálló utasforgalma	
					Leszálló utasok	Felszálló utasok
7-es főút felé						
1.	2025.06.05	7:00-11:00	reggel	hétköznapi	30	42
2.	2025.06.05	14:00-18:00	késő délután	hétköznapi	61	38
Hevesi körforgalom felé						
1.	2025.06.05	7:00-11:00	reggel	hétköznapi	38	47
2.	2025.06.05	14:00-18:00	késő délután	hétköznapi	71	50
			Összes hétköznapi		200	177

A megálló összesen 377 utast szolgál ki, kiegyenlítetten (200 leszálló, 177 felszálló). Reggel inkább a felszállás dominál, míg délután a leszállás. Ez azt mutatja, hogy a városrészt sokan hagyják el reggel, és délután térnek vissza. Jelentős forgalma miatt fontos csomópontnak számít.

7.2.2.5 Kórház utca

Sorszám	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Autóbuszmegálló utasforgalma	
---------	-------	---------	---------	----------	------------------------------	--

					Leszálló utasok	Felszálló utasok
Szent Márton Kórházkápolna felé						
1.	2025.06.1 0	7:00-11:00	reggel	hétközna p	30	23
2.	2025.06.1 0	14:00- 18:00	késő délután	hétközna p	6	10
Hevesi Sándor Művelődési Központ felé						
1.	2025.06.1 0	7:00-11:00	reggel	hétközna p	26	18
2.	2025.06.1 0	14:00- 18:00	késő délután	hétközna p	4	13
			Összes hétköznap		66	64

A forgalom mérsékelt (66 leszálló, 64 felszálló), de erősen koncentrált a reggeli órákra. Ez a kórházi dolgozók és beteglátogatók jelenlétével magyarázható. Délután már alig van forgalom, ami arra utal, hogy a megálló funkciója főként a munkakezdésekhez kapcsolódik.

7.2.2.6 Napraforgó tér

Sorszám	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Autóbuszmegálló utasforgalma	
					Leszálló utasok	Felszálló utasok
Napraforgó tér buszmegálló						
1.	2025.06.1 1	7:00-11:00	reggel	hétközna p	50	45
2.	2025.06.1 1	14:00- 18:00	késő délután	hétközna p	31	43
			Összes hétköznap		81	88

Itt a forgalom közepes (81 leszálló, 88 felszálló), és kiegyenlített marad a napszakok között. Reggel és délután egyaránt van utascsere, ami lakótelepi jellegre utal: sokan innen indulnak munkába/iskolába, és délután hasonló mértékben térnek vissza.

7.2.2.7 Templom tér

Sorszám	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Autóbuszmegálló utasforgalma	
					Leszálló utasok	Felszálló utasok
Nagykanizsa belváros felé						
1.	2025.06.1 1	7:00-11:00	reggel	hétköznap	39	49

2.	2025.06.1 1	14:00-18:00	késő délután	hétközna p	30	34
Sarlós Boldogasszony-templom felé						
1.	2025.06.1 1	7:00-11:00	reggel	hétközna p	35	31
2.	2025.06.1 1	14:00-18:00	késő délután	hétközna p	24	40
			Összes hétköznap		128	154

Ez a megálló is jelentős forgalmat mutat (128 leszálló, 154 felszálló), főként reggel erős a használat. A két irányban közel azonos forgalom tapasztalható, ami arra utal, hogy a Templom tér a belvárosi funkciók miatt fontos utasvonzó pont (iskolák, szolgáltatások, kereskedelem).

7.2.2.8 Csengery utca

Sorszám	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Autóbuszmegálló utasforgalma	
					Leszálló utasok	Felszálló utasok
Belváros felé						
1.	2025.06.04	7:00-11:00	reggel	hétköznap	5	4
2.	2025.06.04	14:00-18:00	késő délután	hétköznap	7	14
Miklósfa felé						
1.	2025.06.04	7:00-11:00	reggel	hétköznap	3	3
2.	2025.06.04	14:00-18:00	késő délután	hétköznap	8	13
			Összes hétköznap		23	34

Ez a helyszín kifejezetten alacsony forgalmat mutat (23 leszálló, 34 felszálló). A belváros és Miklósfa felé is kevés az utas, ami arra utal, hogy a környéket inkább gyalogosan vagy más módon közelítik meg, nem jelentős buszos csomópont.

7.2.2.9 Posta

Sorszám	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Autóbuszmegálló utasforgalma	
					Leszálló utasok	Felszálló utasok
Nagykanizsai Thúry György Szakképző Iskola						
1.	2025.06.05	7:00-11:00	reggel	hétköznap	11	26

2.	2025.06.05	14:00-18:00	késő délután	hétköznap	26	38
Posta felé						
1.	2025.06.05	7:00-11:00	reggel	hétköznap	14	28
2.	2025.06.05	14:00-18:00	késő délután	hétköznap	13	30
Összes hétköznap					64	122

A Posta megálló forgalma közepes (64 leszálló, 122 felszálló). Itt inkább a felszállók dominálnak, különösen délután, ami valószínűleg az iskolai forgalomhoz és a belvárosi ügyintézéshez köthető. A Thúry György Szakképző Iskola közelsége erősen befolyásolja a forgalmat.

7.2.2.10 Palin, Udvarház

Sorszám	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Autóbuszmegálló utasforgalma	
					Leszálló utasok	Felszálló utasok
Palin, víztorony felé						
1.	2025.06.12	7:00-11:00	reggel	hétköznap	17	11
2.	2025.06.12	14:00-18:00	késő délután	hétköznap	6	3
Nagykanizsa belváros felé						
1.	2025.06.12	7:00-11:00	reggel	hétköznap	7	19
2.	2025.06.12	14:00-18:00	késő délután	hétköznap	3	6
			Összes hétköznap		33	39

Ez a megálló alacsonyabb forgalmat mutat (33 leszálló, 39 felszálló). Jellemzően reggel többen utaznak a belváros felé (19 felszálló), délután pedig kisebb visszaáramlás figyelhető meg. Ez tipikus elővárosi jellegű megálló, amit inkább ingázók használnak.

7.3 Forgalmi modell

Vasúti forgalom (járat/nap)

3 - 3,67

3,67 - 4,33

4,33 - 5

Nagykanizsai járás települései
Településhatárok

