

burkolatminőség és a szélesség sem minden esetben felel meg a megnövekedett forgalmi igényeknek. A burkolat-felújításokon és az ez idáig szilárd burkolattal nem rendelkező lakóutcák burkolattal való ellátásán túl belső hálózati kapcsolódások kialakítása és forgalomszervezési racionalizálás is történt (pl. a Széchenyi utca két szakaszát összekapcsoló híd megépítése, a belső tehermentesítő utak kötelező haladási irányának ésszerűsítése).

A városban jellemző, **hosszabb ideje fennálló probléma volt a parkolóhelyek hiánya. Az elmúlt években azonban sokat javult a helyzet** főként az új létesítmények mellett kialakított parkolóhelyeknek köszönhetően (Tóth Iván Sportcsarnok, Horváth Ottó Sportközpont, dr. Grimm Lóránt Egészségház, ATK Agroverzum Látogatóközpont), de a már meglévő intézmények közelében is nagymértékű volt a parkoló-férőhelyszám emelés (Beethoven Általános Iskola, Brunszvik Teréz Óvoda, Városháza, Járási Hivatal). A városközpont felújítása során is számos új parkolóhely létesült (pl. a Dózsa György út két oldalán és a Brunszvik utca, valamint a Szent László utca egyik oldalán a forgalmi sávval párhuzamosan). A közelmúltban bővült az állomás melletti P+R parkoló kapacitása is, a parkerdő felőli oldalon új parkoló-terület került kijelölésre. Az új kereskedelmi, szolgáltató létesítmények létrehozása (pl. Térségi Szolgáltató Udvar) során is figyelmet fordított az önkormányzat és a beruházó a parkolóhelyek biztosítására. Ennek ellenére a parkolás továbbra sem teljesen megoldott a városban, főleg a Budai és a Fehérvári út mentén problematikus a helyzet, illetve hétvégén és nyáron, a turistaszezon idején, amikor a kastélyhoz, a kastélykertbe és Agroverzumba, ill. az Óvodamúzeumba érkező látogatók jelentős többletterhelést jelentenek.

Martonvásáron a **motorizációs szint** jóval az országos átlag felett van. 10 évvel ezelőtt még a régiós, a megyei és a járási átlagot is látványosan meghaladta, azonban előnye ez utóbbiakkal szemben elolvadt, 2021-ben már a Fejér vármegyei átlagot nem érte el (430 db/ezer lakos). Az egyéb (nem benzin vagy gázolaj) üzemű személygépkocsik aránya 2019 óta jelentősen megnövekedett, amiben fontos szerepe van az elektromos autók terjedésének. Martonvásáron azonban e mutató értéke viszonylag alacsonynak mondható (<30%).

A **személyi sérüléssel járó balesetek száma** évente jellemzően 10-15 között alakult 2011 és 2020 között. Lakosságszámra vetítve (1000 főre 1,9 – 3,3 db) némileg felülmúlta a megyei és az országos átlagot (1000 főre 1,5 – 1,8 db) is, ugyanakkor a halálos kimenetelű közlekedési baleset kevésbé jellemzőek, mint országos vagy megyei viszonylatban.

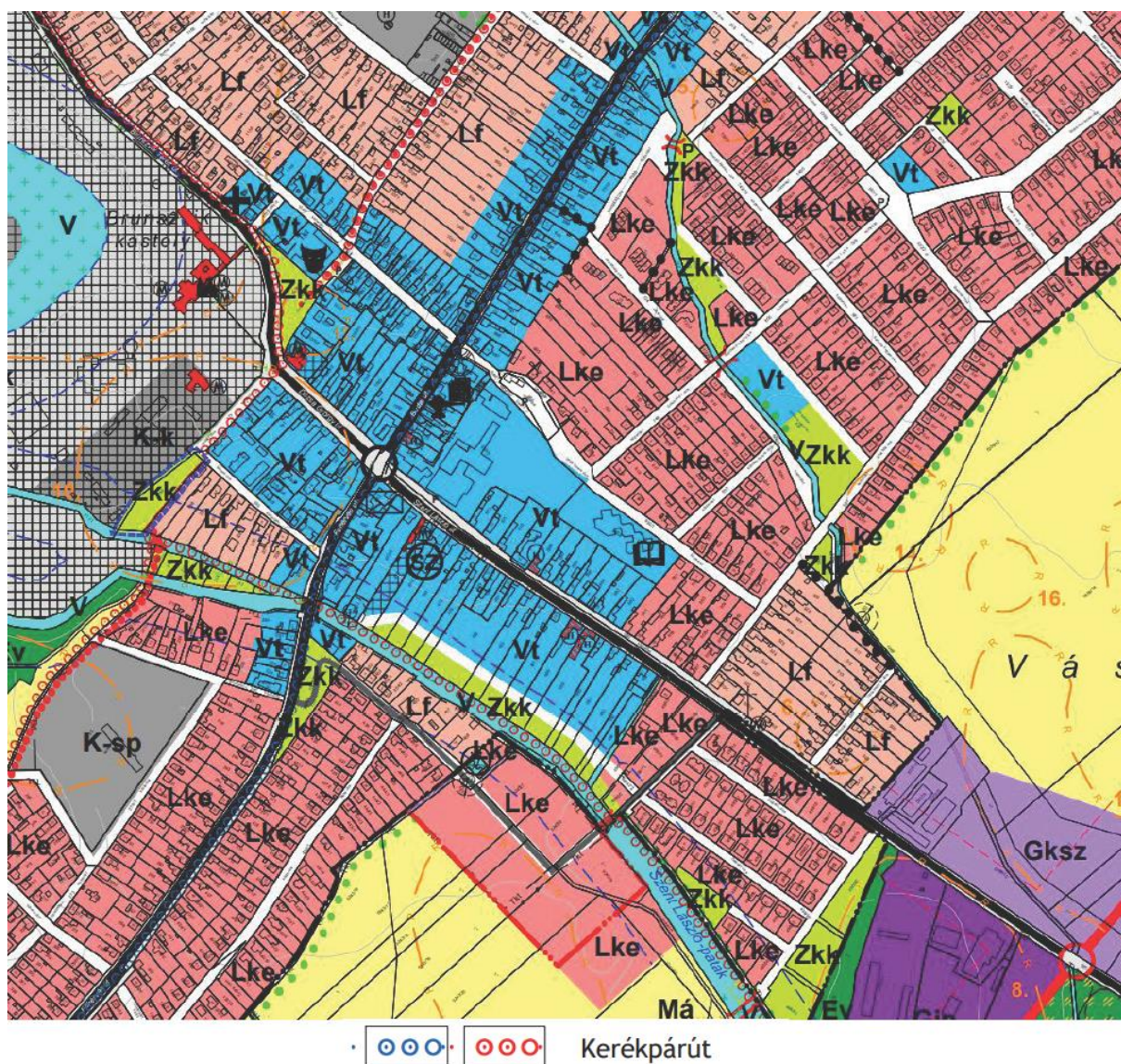
A város léptékéből fakadóan **a kerékpáros és gyalogos közlekedés kiemelt szereppel bír.** A népszámlálási adatok szerint a helyben közlekedők 25%-a választotta a kerékpárt, ami jóval az országos átlag feletti érték, 42% pedig a gyaloglást. Az önkormányzati kezelésű utakhoz hasonlóan a gyalogos közlekedési felületek is jelentős arányban újultak meg a városban a közelmúltban. A városközpontban a funkcionalitás mellett az esztétikai megjelenésre is nagy figyelmet fordított az önkormányzat. Térkö burkolatot kaptak a járdák a Budai és Fehérvári utak településközponti szakasza mentén, az intézményi központot (járási hivatal, posta, városháza) és az Emlékezés terét (mint a város kulturális, közösségi központját) összekötő Dózsa György út mentén, illetve a városközpontot a vasútállomással összekötő Brunszvik utca mentén. Utóbbi szakaszon került kialakításra a Brunszvik-sétány, mely a kastélypark széléből leválasztott területen, értékes fák árnyékában, az angolkert részét képező viaduktot is felfűzve vezeti be a településre tömegközlekedéssel érkezőket a központba. Osztott felületén

gyalogos és kerékpáros rész is kijelölésre került. A 2021-ben átadott sétány mind a „Zöld város” koncepcióhoz jól illeszkedik, mind turisztikai jelentőségű fejlesztésnek is számít.

A városon keresztül halad az Etyek-Ercsi kerékpárút, azonban nem elkülönített bicikliúton, hanem az Orbánhegyi úton halad végig, majd belterületi utcákon kanyarog a nyomvonala. A városon áthaladó országos és térségi kerékpárút nyomvonalakat az alábbi térkép mutatja be a vármegyei területrendezési terv szerint.

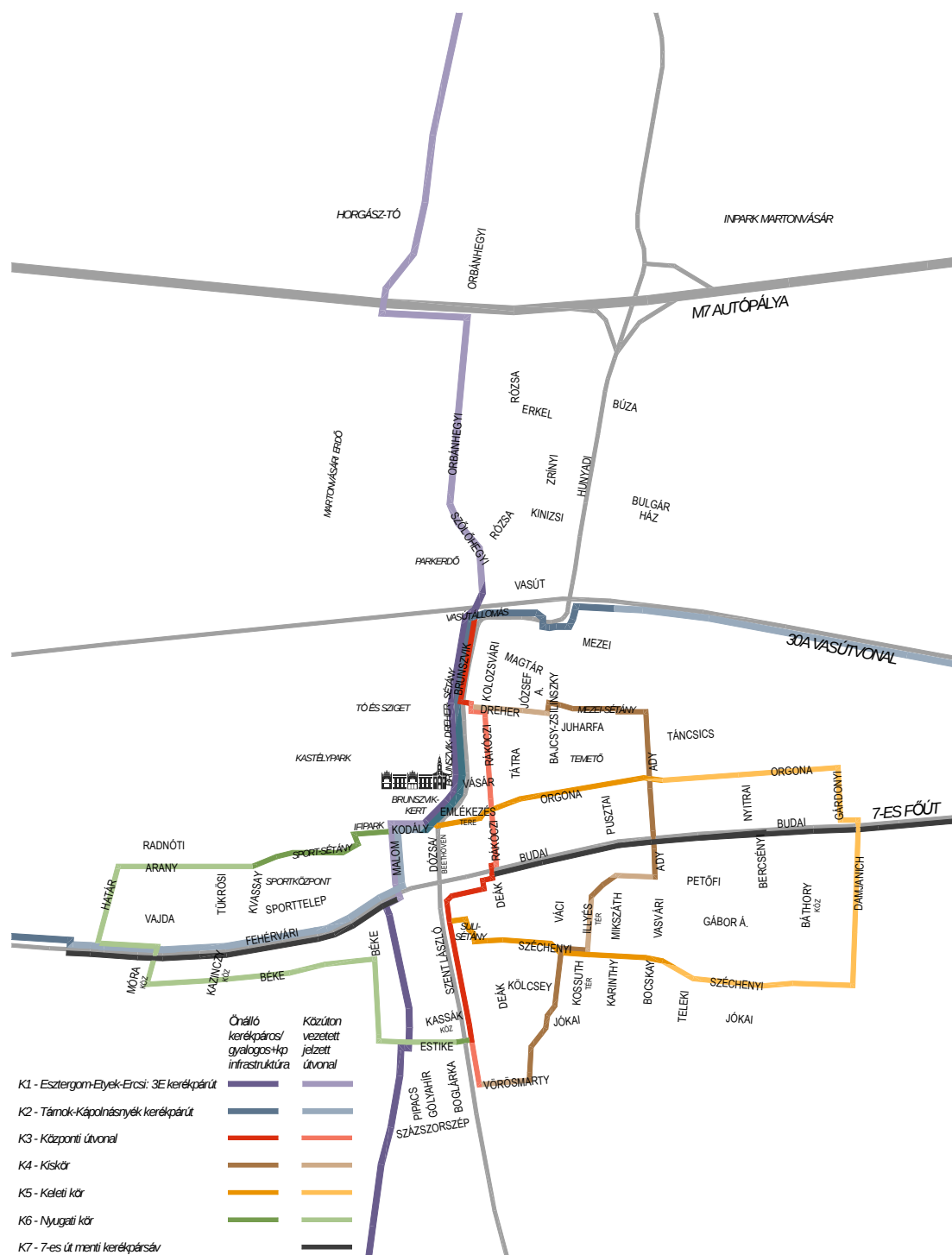


Elkülönített bicikliút a településen nincsen, csak a Budai és Fehérvári út két oldalán van felfestve kerékpársáv (amely pont a településközpontban megszűnik az utak beszűkülése miatt). A település igényeinek megfelelő fő kerékpáros gyűjtő utakat az alábbi ábra mutatja a településszerkezeti terv alapján.



A kerékpáros hálózat fejlődése várható a Tárnok-Kápolnásnyék kerékpárút kiépülésétől (jelenleg a tervezés fázisában tart a projekt). Növelheti a városba érkező kerékpárosok számát, hogy a 2022-ben átadott Budapest-Balaton kerékpárút a szomszédos Tordason halad keresztül, ahonnan jelölt kerékpártúra útvonalon (Etyek-Ercsi) lehet ájutni Martonvásárra. Tovább javíthatja a kerékpáros infrastruktúrát, ha Ráckeresztúr irányába is megtörténik a kerékpárút kiépítése a Szent László-patak mentén. A város **kerékpárforgalmi hálózati tervét** az alábbi ábra szemlélteti az FVS alapján.

KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV



Egy átgondolt koncepció része a **fenntartható közlekedésfejlesztés elősegítése** is a városban, ezen belül is a közösségi és a fenntartható egyéni közlekedési módok ösztönözése, infrastruktúrájuk megteremtése, bővítése és biztonságossá tétele. Mindezek azért is kiemelkedően fontosak Martonvásár szempontjából, mert az ingázás egyre fontosabbá váló bázisát jelentik, mivel a lakosság 2/3-a munkahelyi ingázó, de infrastrukturális körülményei a mindennapi iskolába járás, a magasabb szintű ügyintézés, a bevásárlás vagy a szabadidő

eltöltés szempontjából is meghatározóak. A fenntartható egyéni közlekedési módok infrastruktúrája terén azonban még sajnos egy meglehetősen lemaradás állapítható meg más, hasonló adottságú városokhoz képest, annak ellenére is, hogy a város léptékéből fakadóan a kerékpáros és a gyalogos közlekedés kiemelt szereppel bír. Ennek megfelelően **a települési út- és járdahálózat felújítása, fejlesztése során fontos szempont a gyalogos és kerékpáros barát átalakítás**, az új építések pedig lehetőség szerint elkülönült vonalas infrastruktúrák megteremtésére irányulnak majd a közlekedésbiztonság javítása és annak érdekében, hogy egyik közlekedési mód se szoruljon háttérbe a másik kárára.

Tervezett kerékpárforgalmi útvonal

Szent László utca

A 6204. jelű országos közút Martonvásárt és így a 7. sz. főközlekedési utat köti össze az M6-os autópályával, ennek belterületi szakaszához tartozik a Szent László utca. Az út centrumhoz közeli szakaszán megkezdődött a városias kialakításnak megfelelő korszerűsítés. A kétoldali nyílt vízelvezető árkokat lefedték, helyükre párhuzamos parkolók épültek. A 6,40 m széles aszfalt burkolatú út állapota elfogadható, azonban a burkolatszéleken a süllyedések és javítások nyomai láthatók. A nyílt árkos szakaszon kétoldali 1,5 m-es nemesített padka, az elkészült parkolók és burkolt kapubejárók hosszában süllyesztett szegély határolja az utat. Az út szelvényezés szerinti jobb oldalán a telekhatárok mentén térkő burkolatú járda épült. A járda szélessége változó, jellemzően 1,2-1,5 m széles, két oldalról kerti szegéllyel határolva. Az út túloldalán betonlap járda található. Azon szakaszokon, ahol az árok lefedésével parkolók kerültek kialakításra, ott 2,5 m széles, térkő burkolatú, párhuzamos beállók épültek. A kapubejárók hosszában piros térkő jelzi a parkolás tiltását. A parkolók építése során a süllyesztett szegély mentén a burkolatszél helyreállítása helyenként egy megnövelt, 60 cm széles aszfaltsávval történt annak érdekében, hogy a burkolatszél hibái javításra kerüljenek. Az út széle és a telekhatárok mentén épült járda között széles, jellemzően gondozott zöldsáv található.

Budai út mögötti névtelen szervízút

A Szent László utca városközpont felőli végén a közelmúltban sportcsarnok épült. A sportcsarnok és a közút közötti sávban egy szervízút került kialakításra, amely biztosítja a közúti kapcsolatot a Szent László utca és a Budai út között. A Budai úttal párhuzamos útszakasz rendkívül nagy jelentőséggel bír, hiszen ez teszi lehetővé a Kormányhivatal, a Polgármesteri Hivatal, a Martonvásári Alapfokú Művészeti Iskola és a Tóth Iván Sportcsarnok, valamint ezen intézmények parkolóinak megközelítését is. Fontossága ellenére az út jelentős részén egyirányú forgalmi rend van érvényben, ugyanis a sportcsarnok és az iskola ÉK-i homlokzata mentén a hely szűke miatt csupán 3,0 m-es burkolatszélességgel rendelkezik. Ezen szakasz mentén kétoldali párhuzamos parkoló-beállók épültek. Innen közelíthető meg a Kormányhivatal épülete mögötti parkoló-tér, mely egy jó állapotú, térkő burkolatú 5,50 m széles útból és rá merőleges kétoldali parkolókból áll.

A Szent László utcával párhuzamos rövid szakaszon a rendelkezésre álló 5,0 m-es burkolatszélességen megengedett a kétirányú forgalom. Ezen szakasz mentén merőleges parkoló-beállók és térkő járda épült. Az általános iskola épülete mögött egy körforgalom

biztosítja az egyirányú szakasz előtti megfordulás lehetőségét. A Budai útról eddig a körforgalomig az út ismét kétirányú, burkolatszélessége jellemzően 5,50 m. A közterületi sáv a mentőállomás mellett leszűkül, ezen a szakaszon a gyalogosok közlekedése sem megoldott, ez csak az útpályán lehetséges egy burkolati jellel elválasztva a gépjárműforgalomtól. A Budai úti csomópontban a gyalogosok biztonságos átvezetése megoldott. A kijelölt gyalogos átkelőhelyet fluor háttérű jelzőtáblákkal jelzik, az akadálymentes átvezetés és az előírás szerinti taktilis jelek biztosítottak.

Rákóczi Ferenc utca

A Rákóczi utca a közelmúltban felújításra került. A felújítás utáni állapot és paraméterek alapján 2 homogén szakaszra bontható az útszakasz. Az első kb. 350 m hosszú szakasz nagyjából a teljes hossz 2/3-t jelenti. Itt 5,8 m széles jó állapotú aszfaltburkolatú útpálya épült, egyoldali eséssel, mely a szelvényezés szerinti jobb oldal irányába esik. A jobb oldali burkolatszélen ennek megfelelően „K” szegélysor épült, melynek tövében a csapadékvíz eljut a víznyelő aknáig. A „K” szegélyhez kapcsolódóan gyeprács-kő burkolatú párhuzamos parkoló-beállók épültek a teljes hosszon, a térkő burkolatú kapubejárókban megszakítva. A bal oldali burkolatszélt süllyesztett szegélysor határolja, mellette igényesen kialakított és szépen fenntartott zöldfelületekkel. A telekhatárok mentén mindkét oldalon térkő járda épült

Az utca utolsó harmada lakó- és pihenőövezetként van szabályozva. Feltételezhetően ennek hangsúlyozása érdekében a széles útburkolat jelentős mértékben, 4,0 m-re leszűkül. A felújított járda is megszűnik és csak a jobb oldali járda folytatódik 1,20 m-es szélességgel, betonlap burkolattal. A zárt csapadékcsonatna sem épült meg az utca végéig, ezen a szakaszon a jobb oldali nyílt, szikkasztó földárok a közterületi csapadékvíz befogadója. A kapubejárók alatt áteresztő nem épült. A felújított aszfaltburkolatot kétoldalt süllyesztett szegélysor határolja, amely a kapubejárókban „K” szegélyre vált.

Dreher utca

A Dreher utca 5,50 m burkolatszélességű, jó állapotú aszfalt burkolatú út. A burkolat a szelvényezés szerinti bal oldalra esik, ahol egy nagyon keskeny, meredek oldal falú beton burkolatú árok fogadja be a csapadékvizet. Az út jobb oldalán a széles zöldterület lett úgy kialakítva, hogy a járdáról és a szomszédos ingatlanokról ide kerülő csapadékvíz elsikkadjon a lapos profilú, füves vápában. Az út mentén mindkét oldalon zúzottkővel stabilizál padka épült. A gyalogos forgalom a közterület jobb oldalán, a telekhatároktól 2-2,50 m távolságra épült 0,8 m széles betonlap járdán tud közlekedni. A járda nincs jó állapotban, a betonlapok elmozdultak, felülete egyenetlen. A Brunszvik úti csomópontban a csapadékvíz-elvezető árkok találkozásának kialakítása jelent problémát. A kis csomóponti területen kellett megoldani a 2 utca nyílt árkainak találkozását és a csapadékvíz továbbvezetését, valamint a gyalogos forgalom átvezetését a Dreher utcán. Ennek eredményeként a forduló sugarak nem biztosítottak, az árkokat részben ráccsal fedték le. A Dreher utcai keskeny járda ugyan ki lett vezetve a Brunszvik út burkolatszéleig, azonban az átvezetés és az út másik oldalán a gyalogosok fogadása már nem megoldott. A Brunszvik úttal párhuzamosan épült gyalog- és kerékpárutat kb. 16 m-es zöldsáv választja el az útpályától, melyen nem épült járda. A kitaposott nyomból jól látszik azonban, hogy a forgalom igényelné ezt a kapcsolatot.