

Tokaj területhasználatának és úthálózatának elemzése

Arany Bence

Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet

Településépítészeti és Települési Zöldinfrastruktúra Tanszék

Tokaj városát már gyerekkorom óta ismertem, és szerettem ide járni időt tölteni a családommal, mert egyaránt kínált túrázási és városnézési lehetőségeket, valamint vízi úton is meg lehetett közelíteni a nyári időszakban. Miután jobban megismerkedtem a város környezetével, és azzal, hogy mik is a valódi határai, egyre inkább kezdtem átértékelni magamban, hogy ez a település jelentősen több mindent foglal magában, mint amiről eddig tudtam. Megtudtam, hogy a város két részből áll, mely részeket két teljesen más karakter jellemez: az egyik a történelmi múlttal bíró Nagy-Tokaj, míg a kertvárosias Kis-Tokaj.

A katonai felmérések során megtudtam, hogy milyen volt a múltbeli településkép, és hogyan változott Tokaj arculata az évszázadok alatt. A múlt megismerése fontos információkat tartalmazott a következtetéseim és javaslataim kialakításában, hiszen itt tudtam meg, hogy a jelenlegi Bodrogrug csúcsában található Tokaj-sziget területén állt a Rákóczi-Szapolyai vár, ami mára már csak történelem. A jelenlegi városszerkezet egy klasszikus képet alkot, amelynek kialakításában fontos szerepet játszik a Tokaji-hegy, illetve a Bodrog és Tisza folyó, hiszen ezek között egy észak-déli tengelyen húzódik a település. Tokaj szerepköre a megyén belül kisvárosias jelleget vesz fel, erős kulturális és történelmi értékekkel, amelynek fő szempontja a szőlőtermő borvidék és a nagy múltú tokaji aszú. Ennek révén jelentős turisztikai értékekkel is rendelkezik, ami az elmúlt években jelentős fellendülésen ment keresztül. Egyre több szálloda épül vagy újul meg, és a kormány kiemelt fejlesztési térséggé nyilvánította, így újul meg jelenleg is Tokaj főtere, ahol egy jelentős szakaszon útburkolatsere történik, és a főter egyes épületei is megújulnak. Azonban az is elmondható, hogy a kiemelt fejlesztési terület fókuszterületét a főter jelenti, és a település további fejlesztést igénylő részeire nem fektetnek hangsúlyt. Ez így sajnos arra a következtetésre ad okot, hogy ugyan a történelmi városmag rekonstrukciós munkálatai megtörténnek, de maga a településszerkezet javulása nem következik be, azaz a város nem lesz élhetőbb, és kevésbé használja ki földrajzi adottságait és történelmi nivóját.

Dolgozatom további részében a helyi és térségi utakat vizsgáltam meg, amelyek kiemelt szerepet játszanak a település arculatában és mindennapi közlekedésében. Tokaj két

meghatározó utcája is egy-egy főútvonalat képez, amely így az autós forgalmat priorizálja a gyalogossal szemben. Ez abban is megmutatkozik, hogy a település csak egy nagyon rövid szakaszon valósul meg teljesen sétálóutca szakasz, a belváros szűk keresztmetszetű utcáin parkoló autók és közlekedő gépjárműforgalom korlátozza a városban gyalogos és kerékpáros forgalmat. Továbbá érdekes kiemelni, hogy a városi közlekedés átalakítása alapvető fontosságú a fenntartható városfejlesztés szempontjából. A gyaloglás, kerékpározás és a közösségi közlekedés előnyben részesítése csökkenti a városok szén-dioxid-kibocsátását és zsúfoltságát, ezáltal egy élhetőbb környezetet biztosít az itt élőknek (Gehl). Tokajba az egyik megállója továbbá az InterCity vonalnak, mely a mindennapokban 100-as nagyságrendben szállít utasokat, rendezvények idején és hétvégente pedig rengeteg turista választja ezt a közlekedési eszközt. Azonban a közlekedési infrastruktúra az állomástól a belvárosig nem megfelelően kialakított, ugyanis a Baross Gábor utca szakasza egy gépjármű-központú szakasz keskeny gyalogosforgalmi úttal, ez jelentősen megnehezíti a városba gyalogosan közlekedők biztonságát. Szintén problémás szakasz a Baross Gábor utca és a 38-as főút kereszteződése, ugyanis a gyalogosforgalmi útszakasz itt is keskeny, azonban ez egy jelentősen forgalmasabb útszakasz; a vasúti felüljáró alatt pedig egyszerre csak egy ember tud áthaladni. Az utak szervezettsége és irányai jók, azonban a közlekedési eszközök prioritizálása nem egy mostani városra vannak tervezve, sokkal inkább gépjárműforgalomra jellemző kialakítású, amely egy ilyen kis városban nem indokolt. A városban kialakult térszerkezet egy általános történelmi városéra utal, ahol a főteret a település temploma képezi, további terek elszórtan találhatóak a településen, amelyek területe jelentősen kisebb a főtérenél. Ezáltal nincs egy egybefüggő térszerkezet a településnek, elszórtan találhatóak Nagy-Tokajon belül. Két nagyobb kiterjedésű szakasz azonban mégis található, ez például a Bodrog és Tisza parti sétány, amelyek hosszában terülnek el a folyók partjai mentén, de megközelítésük nem egyszerű, kapcsolatot nem képeznek a várossal. A közterületek és zöldterületek, mint például parkok és sétálóutcák, elengedhetetlenek az egészséges városi élethez. Ezek a területek nemcsak a kikapcsolódásra adnak lehetőséget, hanem kedvező hatással vannak az emberi pszichére és a közösségi kapcsolatokra is. A városi zöldterületek és közterek kialakítása hozzájárul az emberek jó közérzetéhez, és támogatja a fenntartható közösségek létrejöttét, így fontos lenne Tokaj szempontjából is ezt figyelembe venni (Gehl). Tokaj legfontosabb településrésze a Bodrog által elválasztott Bodrogzug területe, mely fontos természet- és környezeti értékekkel bír. Azonban ez olyan terület, amely a Rákóczi-vártól a két folyó torkolatáig tart, ezt nevezik Tokaj-szigetnek. A 60-as évek környékén ezt a területet gyakran vették igénybe turisták, alkalmas volt ugyanis a partja a strandolásra, és a növényzet sem gátolta meg a sziget bejárhatóságát.

Azonban ez az évtizedek alatt jelentősen elburjánzott növényzet és faállomány miatt már nem közelíthető meg gyalogosan; a vár és az ott található zsidó temető környezete látogatható. Vizsgálataimban érdekesnek véltem, hogy egy ilyen nagy kiterjedésű területet, hogy engedhet el így a település.

A település kiemelkedő zöld és kék infrastruktúra-hálózattal rendelkezik, ugyanis itt található a Bodrog és Tisza folyó, a Bodrozug és további nagyobb kiterjedésű állóvizek, víztározók. Továbbá a Tokaj-hegy (Kopasz-hegy) is, amely jelentős növényállományt és a hegy lábánál található szőlőültetvényeket foglal magába.

A két városrész kapcsolata gyenge, szinte majdnem elválnak egymástól; jellegükben Kis-Tokaj teljes mértékben a lakófunkciót szolgálja ki, míg Nagy-Tokaj vegyes használatú, ugyanis itt találjuk az önkormányzat épületeit, vendéglátóegységeket, szálláshelyeket és kereskedelmi épületeket egyaránt. A település kettéválasztásának oka Tokaj-hegy lábának domborzati jellegében rejlik, továbbá a vasút is közrejátszik a szerkezet kialakulásában. Egyetlen összekötést a 38-as főút jelent, amely a vasúti pálya Nagy-Tokaj felé vezető oldalán biztonságos és kényelmes közlekedést biztosít minden közlekedési eszköz számára.

A két településrész utcái jelentősen eltérőek. Kis-Tokajban jellemzően szélesebb utcákat találunk, ami a főút jellege, a sík terep és kertvárosias karakter miatt alakult ki. Jellemzően kétsávos utcák vannak, széles előkertti részekkel, majd gyalogos sáv húzódik az utcafrontos házak előtt. Nagy-Tokajban azonban a történelmi, zárt sorúan beépített városépületek között szűk utcák jellemzőek, amelyek néhány ponton kiszélesednek. Annak ellenére, hogy az utcák szűkek, a forgalom jelentős, zóldsáv nem jellemző, magas burkolt felületi arányokkal rendelkező városrészt képez.

Nagy-Tokaj sokszor említett problémája a sok parkoló autó az utak mentén, illetve a jelen lévő gépjárműforgalom, amely megnehezíti a gyalogosok és kerékpárosok közlekedésbiztonságát. Ennek oka, hogy a vizsgálatok szerint nincs elegendő parkoló a városban, és a forgalmat csak egy nagyon rövid szakaszon korlátozzák táblákkal.

A részletes elemzést követően kezdtem el kidolgozni a javaslataimat, amelyek középpontjában a közlekedés javítása és a zöldfelület növelése állt. Fontosnak tartottam, hogy a közlekedés javítása kulcsfontosságú legyen: egy közlekedési csomópont kialakítása volt a célom, ahonnan a város könnyen megközelíthető. A vasútállomás és környéke ideális helyszínnek bizonyult erre, mivel sok ember itt érkezik be a városba a vonatok miatt, továbbá a helyi buszjáratok is innen indulnak. Emellett ezen a területen van lehetőség egy nagyobb parkoló kialakítására is.

Így a város központi részén, mindkét városrészhez közel létesülő közlekedési csomópont segítené az ide érkezőket és az itt élők mindennapjait.

A Baross Gábor utcára is készítettem fejlesztési javaslatot: szélesebb gyalogos sávot, új kerékpársávot és egyirányú gépjárműforgalmat terveztem az érintett szakaszon, ezzel csökkentve a gépjárműforgalmat. További javaslatom az útszakasz megnyitása a Bodrog-parti sétány felé, ezáltal megteremtve a kapcsolatot a város és a folyó között.

Következő javaslatom fókuszterülete Nagy-Tokaj óvárosa és a Tokaj-sziget közötti kapcsolat megteremtése volt. Történelmi térképeket és iratokat átnézve, valamint a TAK (Településfejlesztési Konceptió) anyagát áttekintve találtam javaslatot a Zakó köz meghosszabbításával egy gyalogos híd kiépítésére, amely összekapcsolná a két városrészt. Ez nemcsak egy történelmi városrészt kapcsolna vissza Tokajhoz, hanem egy új városliget is létrejöhetne. Ez fontos szerepet játszana az alacsony zöldfelületi aránnyal rendelkező belvárosban, egészségesebb környezetet teremtene, növelné a turizmust, közösségépítő hatása lenne, és a történelmi értékeket is erősítené. (INT-15)

Tokajról elmondható, hogy kiváló adottságú város, nagy történelmi múlttal rendelkező belvárossal, amely tökéletesen reprezentálja a jelenlegi városképet. Az úthálózat javításával néhány szakasz élhetőbbé válhatna. Az évszázadok során elcsatolt Tokaj-sziget egyes területeinek visszacsatolása növelné a városi ökológiai értéket, és jelentősen javítaná a város jelenlegi zöldfelületi megítélését. Kis-Tokaj kertvárosában érdemes forgalomcsökkentő intézkedéseket bevezetni, bár az úthálózat hierarchiája miatt ez nem mindig megoldható. A belvárosi sétálótca területének növelésével új terek jönnének létre, és a jelenlegi parkolási problémák megszűnésével a gyalogosforgalom nagyobb mértékben élvezhetné az adott útszakaszt.