

## TÁJÉPÍTÉSZETI KUTATÁSI FELADATOK A MAGYARORSZÁGI ZÖLDUTAK FEJLESZTÉSÉNÉL

BÁRCZINÉ KAPOVITS Judit, CSEMEZ Attila, SALLAY Ágnes  
Budapesti Corvinus Egyetem, Tájépítészeti Kar,  
Tájtervezési és Területfejlesztési Tanszék, 1118 Budapest, Villányi út 35–43.  
e-mail: attila.csemez@uni-corvinus.hu

**Kulcsszavak:** zöldút, helyi társadalom, tervezési szabályozási rendszer, tájépítéset, tájérték, tájtörténet, tájszerkezet, zöldfolyosó

**Összefoglalás:** Az utóbbi másfél évtizedben több zöldút alakult Magyarországon, és továbbiak kialakítására van igény. A fő cél a nemmotoros közlekedés számára alkalmas útvonalak létesítése vagy kijelölése és további működtetése, a nemzetközi gyakorlatban elterjedt „Greenways” mintájára. A létrejött zöldutak sokfélék: mind a külföldi mind a magyarországi zöldutak a táji adottságoknak és a helyi igényeknek megfelelően egyéni hangsúlyokat is hordoznak, lehetővé téve ezzel az egyes tájakra jellemző sajátosságok kiemelését. A már kijelölt zöldutak fennmaradásához és továbbiak létrehozásához azonban Magyarországon még hiányzik a zöldutak megfelelő jogi és műszaki szabályozása. A jelen közleményben, a magyarországi zöldutak – elsősorban a Budapesti Agglomeráció területén alakuló Buda Vidék Zöldút - tapasztalataiból és külföldi példák elemzésével javaslatot szeretnék tenni a zöldutak hazai tervezési szabályozási rendszerének kidolgozására.

### Bevezetés

#### Előzmények

Az első zöldutak az egészséges életmód lehetőségeinek bővítése céljából születtek, az Amerikai Egyesült Államokban. Az 1970-es és az 1980-as évek elején az amerikai társadalom jelentős csoportjai felismerték, hogy a rohamosan növekvő motorizáció mozgásszegény életmódhoz, és ezzel az egészségügyi problémák fokozódásához vezet. Ennek a folyamatnak pedig káros gazdasági következményei is vannak. 1987-ben létrejött az Amerika Természetért Bizottsága (President’s Commission on American Outdoors), amely javaslatot tett a nemmotoros közlekedésre alkalmas zöldút hálózat megteremtésére (FOLTÁNYI 2005). A zöldútvonalak, zöldúthálózat tervezésével Julius Fabos, magyar szár-mazású tájépítész professzor és tanszéki munkatársai (University of Massachusetts, Amherst) kezdtek foglalkozni. Elsőként az óceán és a nagyvárosok között terveztek széles, növényzettel kísért zöldutakat, amelyeken egymástól elválasztott sávokban közlekedhettek gyalogosok, kerékpárosok, lovasok – mindegyik sávban a használatnak legjobban megfelelő útburkolati kialakítással. A megépült zöldutak használatát folyamatosan, módszeresen figyelték, és azt tapasztalták, hogy a zöldútvonalak kedveltté és elterjedtté váltak (NATURAL 2002). (pl. egy 2,2 km hosszú folyómenti zöldút forgalma Lincolnban, 2000-ben 460 000 látogató volt.)

Európában több ország dolgozik saját zöldút programján. Az amerikaihoz hasonló szemlélettel, de a helyi elvárásoknak és lehetőségeknek megfelelően terveztek és alakítottak ki nagyszerű példáknak tekinthető zöldutakat Angliában, Franciaországban és Ausztriában. Az egyes országok közötti tapasztalatcsere érdekében 1998-ban megalakult az Európai Zöldút Szövetség (European Greenway Assosiation) (FOLTÁNYI 2005). Az angliai zöldutak szakirodalmának eddigi vázlatos áttekintése során kitűnt, hogy milyen fontosnak tartják azt, hogy a zöldút fogalma megjelenjen a jogi- és politikai rendszer

különféle szintjeiben. Kiemelkedő eredmény például a helyi hatóságok számára készült Zöldút kézikönyv (Greenways Handbook), amely tartalmazza a zöldutak kialakításának céljait és eszközrendszerét, számos esettanulmány bemutatásával (NATURAL 2002).

Az első közép-európai zöldutat Csehországból indulva építették az 1990-es években (Prága–Bécs Zöldút). A cseh példa hatására megalakult a Közép-európai Zöldutak Szövetsége (Central European Greenways), amelynek működtetője a Lengyelországban, Csehországban, Magyarországon, Romániában és Bulgáriában is működő Ökotárs Alapítvány. Az alapítvány a helyi civil közösségek zöldút kezdeményezéseit támogatja, és kiemelt célja a szomszédos országok közötti zöldutas kapcsolatok létrehozása. A zöldutakhoz kapcsolódóan a helyi gazdaság élénkítésével kívánják a zöldutak fenntarthatóságát biztosítani (FOLTÁNYI 2005).

### **Magyarországi zöldutak**

Az első magyarországi zöldút az Ipolymenti Zöldút volt, amely a Krakkóból induló és Besztercebányán keresztül Párkányig futó Borostyánkő Zöldút folytatása. Az Ipoly-menti Zöldút később Duna-Ipoly Zöldúttá alakult, a Budapest – Vác – Szob között megépült aszfaltos kerékpárúthoz csatlakozva. A Duna-Ipoly Zöldút egyik fő célja az „aszfaltcsík élővé tétele” volt. A váci Magosfa Alapítvány munkájával a táj értékeit, helyi termékeit és helyi szolgáltatóit bemutató tájékoztató táblákat helyeztek el a zöldút mentén. Később az aszfaltos kerékpárúttól elszakadó útvonalakat is kijelölték. A Duna-Ipoly Zöldúthoz olyan tanösvények, pihenőhelyek is kapcsolódnak, amelyeket a 15 éve kezdett „Vác a Gyakorló Város” program keretében alakítottak ki egyetemi hallgatók bevonásával, a Budapesti Corvinus Egyetem Tájvédelmi- és Tájrehabilitációs Tanszékének irányításával. (pl. Gyadai tanösvény, déli vízmű, Burgundia, Buki-sziget).

Civil szervezetek munkájával jelölték ki és mutatják be tájékoztató táblákkal a Duna-Ipoly Zöldúthoz kapcsolódó Örökségeink Útján Zöldutat és a Sopron környéki Három Táj Zöldutat. Jelenleg kialakítás alatt van a Föld Szíve Pilisi Zöldút, a Cserháti Zöldút, a Tanya-Kör Zöldút Kiskunmajsja közelében és a BudaVidék Zöldút a Zsámbéki-medencében.

A Budapesti Agglomeráció területéhez tartozó BudaVidék Zöldút létrehozása során felmerült problémák és megoldási lehetőségek nagy része további zöldutak tervezése számára is általánosítható lehet. A Budavidéki zöldút szakmai támogatása érdekében együttműködés alakult ki a civil szövetség és a Budapesti Corvinus Egyetem Tájépítészeti és Területfejlesztési Tanszéke között. A 2009/2010-es tanévben a tanszék irányításával 7 települészöldútvonalaival kapcsolatos tájhasználati konfliktusokat, lehetséges feloldásukat, valamint a tájfejlesztési lehetőségeket vázoltuk végzős hallgatók bevonásával.

### **Zöldutakhoz kapcsolódó tájépítészeti feladatok**

A zöldutak történetének rövid áttekintéséből látható, hogy az adott igényektől és a lehetőségektől függően sokféle tájépítészeti feladat kapcsolódhat a zöldutak kialakításához.

A BudaVidék Zöldút egyik kezdeményezőjeként, a zöldút létrehozása érdekében megalakult BudaVidék Zöldút Szövetség koordinátoraként és tájépítész szakmai támogatójaként az eddigi tapasztalatok elemzésével és további kutatásokkal alátámasztva PhD tanulmányomban a következőket szeretném vizsgálni a magyarországi zöldutakra vonatkozóan:

- Hogyan biztosítható a már kijelölt illetve a jövőben kijelölhető zöldutak hosszútávú fennmaradása?
- Milyen szakági tervezési kapcsolódások vannak a zöldutak tervezése során?
- Hogyan alakítható ki hatékony kapcsolat a helyi lakosság értékes táji tudása és a tájtervezés között?
- Milyen tájépítészeti eszközökkel lehet új zöldutak létrejöttét elősegíteni?
- Milyen szempontok szerint valósítható meg a zöldutak tervezési szabályozása?

### **Zöldutak illesztése a területi tervezéshez**

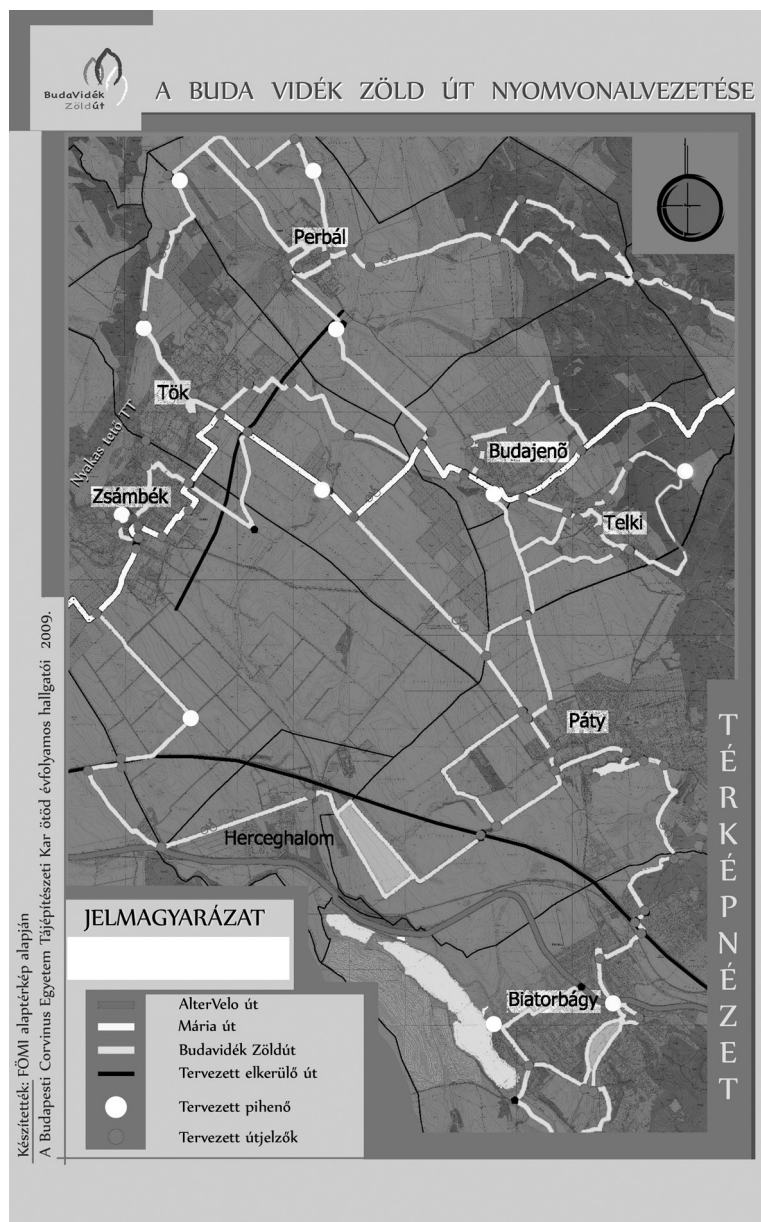
A tervezett BudaVidék Zöldút a Zsámbéki-medence 12 települését összekötő, a forgalmas közutaktól elszakadó, kerékpározásra alkalmas úthálózat. Az úthálózat gerincét szántóföldi táblák között haladó régi szekerutak – egykor történelmi útvonalak – alkotják. A tulajdonosokkal és a kezelőkkel egyeztetett szakaszokat a BudaVidék Zöldút Szövetség irányításával régi határkövekre emlékeztető útjelző oszlopokkal jelöltük meg. A hagyományos tájszerkezeti elemként is értékes úthálózat hosszú távú fennmaradását azonban csak az biztosíthatja, ha az úthálózat a területi tervezés különféle szintjein megjelenik – különös tekintettel a Budapesti Agglomerációban zajló és tervezett fejlesztésekre.

A BudaVidék Zöldúthoz hasonlóan a többi zöldút fennmaradásához is szükséges, hogy azok legalább a helyi területrendezési tervekben megjelenjenek, és így, például a települések forgalmi terhelését csökkentő elkerülő utaknál a közút - zöldút csomópont megoldása tervezési feladat legyen. Új zöldutak létrejöttét pedig segítheti, ha a tájtörténeti jelentőségű útvonalak kutatása, azonosítása után azok a területi tervezés folyamatában értékes tájszerkezeti elemként szerepelnek – akár lehetséges zöldútvonalakként is.

### **Szakági tervezési kapcsolatok a zöldutak tervezésénél**

A BudaVidék Zöldút 2007. áprilisi kezdeményezésének egyik fő motivációja az volt, hogy a kerékpározás iránt jeletkező egyre nagyobb igény ellenére kerékpáros úthálózat tervezése addig nem történt a Zsámbéki-medence területére. Új, aszfaltos kerékpárúthálózat kiépítése – az aránylag nagy beruházási költségigény miatt – a helyi társadalom számára reménytelennek tűnt. Az Ökotárs Alapítvány Zöldút pályázatán kiírt célkitűzés: „nem-motoros útvonalak kijelölése” viszont megvalósíthatónak tűnt. A pályázati részvétel érdekében megalakítottuk a BudaVidék Zöldút Szövetséget, majd az addig ismert és a később bejárt új útvonalak kiválasztásával kezdtük tervezni a zöldúthálózatot.

2009-ben a Budaörsi és Pilis-Buda-Zsámbék kistérségek megbízásából kerékpárút tanulmányterv készült a BudaVidék Zöldútban is résztvevő 12 település területére. A tanulmánytervben a BudaVidék Zöldutat önállóan is megvalósítható, a kerékpárúthoz opcionálisan kapcsolódó részként szerepeltették. Általánosságban elmondható, hogy a jövőben a zöldutak a szilárd burkolatú, maximalizált lejtéssel tervezhető kerékpárutak mellett – azokhoz kapcsolódó, esetleg azokat helyettesítő – olyan „lazább”, kevésbé kötött műszaki paraméterekkel tervezhető útvonalak lehetnek, amelyek elsődleges tervezési szempontjai a táji értékek felfűzése, a kapcsolódás a táj ökológiai rendszereihez, a környezetbarát megoldások alkalmazása, valamint a kis beruházásigény.



1. ábra A BudaVidék Zöldút tervezett úthálózata  
Figure 1. The planned road system of BudaSide Greenway

A BudaVidék Zöldút jellemzően mezőgazdasági és erdőgazdasági területek között halad. A további fejlesztések során olyan javaslatok kidolgozása nyújthat jó megoldásokat, amelyek összhangban lehetnek a szükséges mezőgazdasági tájfasítási és vízgazdálkodási tervekkel, a mezőgazdasági utak fenntartási rendszerével, valamint az erdőgazdálkodási fejlesztési elképzelésekkel is.

Több tervezett útvonal értékes régészeti lelőhelyeket is érint. A régészekkel lehetséges együttműködés eredményeképpen a zöldutakhoz kapcsolódóan régészeti bemutatóhelyek is kialakíthatók lehetnek.

A Zsámbéki-medencében számos, mozaikszerűen megjelenő, védelemre érdemes növénytársulás és állati élőhely található. Ezek botanikai felmérése, és lehetőség szerint összefüggő zöldfolyosóvá alakítása ökológiai szempontból is értékesebbé teheti a zöldútvonalakat és környezetüket.

Az egyes zöldutak területén sajátos arculati elemcsaládok tervezhetők a táj karakteréhez illő, lehetőleg helyi építőanyagokból (útjelzők és egyéb irányjelzők, tájékoztató táblák, tanösvények bemutató táblái, pihehőhelyek berendezési tárgyai stb.) Az arculati elemeket érdemes egy-egy táj meglévő építészeti-arculati elemeihez illően megtervezni.

A teljes területükön biztonságosan és kényelmesen használható zöldutak turisztikai csomagok részei is lehetnek, a zöldúthasználathoz kapcsolható szolgáltatásokkal együtt. A turisztikai programcsomagok konfliktusmentes működtetését segíthetnék a várható hatásokat feltáró tájvizsgálatok és az azokra épülően kidolgozható zöldútfejlesztési tervek.

### **A helyi társadalom tudásának beépítése a tájtervezés folyamatába**

Az 1989-ben alakult civil szervezetek – a Zsámbéki Medence Tájvédelmi Egyesület és a Biatorbágyi Tájvédő Kör – tagjai kutatni kezdték a tájtörténeti értékeket, többek között a történelmi útvonalakat is. Kutatásuknak köszönhetően ismertté váltak a Nagykovácsit Zsámbékkal összekötő „Fehér útként” ismert, és a Pátyot Tökkel összekötő „Nagyútként” ismert, feltételezhetően római kori kereskedelmi út ma is megtalálható nyomvonalai is. Emellett a Zsámbéki-medence régi és új lakói körében terjedni kezdett az önállóan vagy szervezett keretek között felfedezett, kerékpárral többé-kevésbé járható utak spontán használata is. A Budavidéki zöldúthálózat így a patinás egyesületek kutatómunkájának eredményéből, a kerékpáros útvonalakat kereső helyi lakosság felfedezéseiből és a további közös bejárások tapasztalataiból született meg.

A Zsámbéki-medence civil egyesületei a történelmi útvonalak mellett számos más tájértéket kutattak fel és mutatták be helyi újságokban és kiadványaikban: a Békáspatak vízgyűjtő területéhez kapcsolódó ökológiai folyosó-rendszert, magas vízállású réteket, madarak és kétéltűek fészkelőhelyeit, stb. – több esetben olyanokat, amelyek szakirodalomban nem szerepeltek (FÉSŰ 1990).

A helyi társadalom tudása olyan értéket képvisel, amely nélkül sok esetben nemcsak a zöldúttervek, hanem általában a tájépítészeti tervek hiányosak, vagy elavult adatokat tartalmazók lehetnek.

### **Új zöldutak létesítésének elősegítése**

A helyi civil szervezetek kezdeményezései mellett célszerű lenne országos szinten, tájtörténeti és tájhasznosítási megközelítéssel kutatni a lehetséges zöldútvonalakat. Potenciális zöldutak lehetnek például a Zsámbéki-medencéhez hasonlóan feltárható egykori szekérutak, évtizedek óta felhagyott vasútvonalak (pl. a régi vasút nyomvonala Biatorbágyon), árvízvédelmi gátak (pl. az Örökségeink Utján Zöldút Ipolymenti szakasza). Figyelemre méltó a Budapesti Corvinus Egyetemen készülő diplomamunka is, amelynek témája a zöldútfejlesztési lehetőségek vizsgálata a római limes mentén. Zöldutak részei lehetnek

a gyér forgalmúvá vált régi főutcák (pl. Budajenő, Páty, Tök), régi főútvonalak (volt 100-as út Biatorbágy és Herceghalom között), szervizutak – ezek esetében folya-matosan figyelemmel kell kísérni a motoros forgalom változását.

### **Zöldutak tervezési szabályozása**

Az eddig kijelölt magyarországi zöldutak meglévő kerékpárúton (Duna-Ipoly Zöldút) vagy meglévő, kerékpározásra is alkalmas útvonalakon (Örökségeink útján, BudaVidék Zöldút, Három Táj Zöldút) található. Használatuk elsősorban kerékpáros, néhány szakaszon gyalogos és kerékpáros közlekedésre alkalmas. A Duna-Ipoly Zöldút a Dunán lehetséges vízi túrázást is a zöldútvonalak közé sorolja. A BudaVidék Zöldúton felmerült lovas útvonalak kijelölése is, a további tervezések során a lovas útvonalak közül valószínűleg néhány szakasz a gyalogos-kerékpáros zöldúttól függetlenül, néhány szakasz pedig ahhoz kapcsolódóan alakítható ki (BUDAI 2007).

A zöldutak tervezési szabályozásában elsőrendű feladat a hazai zöldutak tervezésben használható definíciójának, valamint a kialakíthatóság műszaki, biztonsági és ökológiai feltételeinek meghatározása a kívánt használati módok szerint.

A jövőben felmerülhet az Egyesült Államokbeli zöldutak mintájára tervezhető, széles, önálló sávokkal tervezhető gyalogos-kerékpáros- lovas használatú zöldutak létrehozása is, melyekre tervezési irányelvek kidolgozása válik szükségessé. Ebben az esetben a kialakításhoz jelentős anyagi háttérre is szükség lehet, hiszen az új funkcióra kialakítható, kiszélesített földutak vagy zöldútra átalakítható földrészletek tulajdonosi-kezelői viszonyai is megváltoznának.

A hosszútávú fennmaradás és fenntarthatóság érdekében bármilyen típusú zöldút esetében szükséges, hogy a nyomvonalak a területi tervezés különféle szintjein szerepeljenek.

### **Kutatási feladatok**

A Magyarországon létrehozott zöldutak fennmaradása, valamint a jövőben tervezhető zöldutak kialakítása érdekében a zöldutak jogi és műszaki szabályozására van szükség. Javaslatom szerint első lépésként meg kell határozni a tervezés számára használható zöldút-fogalmat. A definíció megalkotásához jó alapot nyújtanak a külföldi példák és a hazai zöldutak kialakításának tapasztalatai. Következő lépésként csoportosítani kell a zöldutakat a meglévő és a tervezhető használat szerint (gyalogos, kerékpáros, lovas, vízi, illetve vegyes használat). A meglévő és a tervezhető zöldutakra vonatkozóan minimális és optimális megoldást jelentő mintakeresztszelvényeket, valamint zöldutas pihenőhely-mintákat kell meghatározni, különös tekintettel a zöldfelületi fejlesztés lehetőségére. A további kutatások tapasztalatai alapján egy zöldúttervezési műszaki irányelv megalkotása válhat szükségessé. A meglévő és a tervezhető zöldút nyomvonalakat a területi tervezés különféle szintjeiben szerepeltetni kell.

A hazai zöldúttervezés jogi és műszaki rendszerének bevezetésére ajánlott tanulmányomat elsősorban a BudaVidék Zöldút tapasztalatainak elemzésével, és más hazai és külföldi zöldutak tervezési folyamatainak megismerésével, valamint a zöldutak kialakításához kapcsolódó szakmai konzultációkkal szeretném elkészíteni.

Irodalom

- CSEMEZ A., KOLLÁNYI L., KOVÁCS K., ROSIVALL E., SALLAY Á. 2000: Dél-Budakörnyéki Zöld Öv Pilot Projekt, Szent István Egyetem, Tájtervezési és Területfejlesztési Tanszék, Budapest.
- NATURAL ENGLAND (szerk.) 2002: Greenways Handbook, Scheffield.
- FOLTÁNYI Zs. (szerk.) 2005: Zöldutak Magyarországon, Ökotárs Alapítvány, Budapest.
- BUDAI K. (szerk.) 2007: Zöldútravaló, Ökotárs Alapítvány, Budapest.
- FÉSŰ J. (szerk.) 1990: Egyedi tájértékek a Zsámbéki-medencében, Zsámbéki Medence Tájvédelmi Egyesület, Tök.

LANDSCAPE ARCHITECTURAL RESEARCH AND DEVELOPMENT  
OF GREENWAYS IN HUNGARY

J. BÁRCZINÉ KAPOVITS, A. CSEMEZ, Á. SALLAY  
Corvinus University of Budapest, Faculty of Landscape Architecture,  
Department of Landscape Planning and Regional Development  
H-1118 Budapest, Villányi út 35–43., e-mail: attila.csemez@uni-corvinus.hu

**Keywords:** greenway, local society, planning regulatory system, landscape architect, landscape value, landscape history, landscape stucture, green corridor

**Abstract:** There were many greenways developed in the last decade in Hungary, and there are demands to develop further ones. The main aim is to lay out or to design non-motorized routes and to operate them, an example international „Greenways”. The developed greenways are various: they have individual properties in accordance with local conditions and demands in Hungary and abroad as well. Consequently, there is an opportunity for highlighting the local peculiarities of the landscapes. Nevertheless, there is an absence of the legal and technical regulation for the maintenance of the designated and establishing of new greenways. In this contribution we would like to suggest the development of a regulation system for the design parameters of greenways. It is based on the experiences achieved during the establishing of Buda Region Greenway in the agglomeration of Budapest and by citing international examples.

