A zöldfelületi rendszer és a zöldhálózat fejlesztése vasúti rozsdaterületek rehabilitációjával

Hutter Dóra

Európa és a világ nagyvárosai versengenek az élhetőbb, egészségesebb, sőt az egyre zöldebb jelzőkért. Ám a komoly történelmi múlttal rendelkező városokban, a hosszú idők során kialakult városszerkezeti adottságok nehezen teszik lehetővé a különböző fejlesztéseket – legyen szó például közlekedési- vagy zöldterület gyarapítási kérdésekről.
A többnyire túlépítetté vált, és erősen mozaikos szerkezetű városainknak nagy mennyiségű tartalékterületeket jelentenek a különböző eredetű rozsdaterületek.[1] A rendszerváltozás után a szocialista iparosítás során felduzzasztott iparterületek, az azokat kiszolgáló közmű, közüzemi és közlekedési, területek jelentős részben elvesztették eredeti funkciójukat. Napjainkra beékelődtek a városi szövetbe, nagyméretű értékes területeket foglalnak el, fontos városi kapcsolatokat szakítanak meg.

A közlekedés, mint az infrastruktúra többi eleme, alapvető fejlődés-motiváló tényező egy város életében. Tömegközlekedési, kommunikációs-mobilitási, hadászati, teherszállítási lehetőségeket jelent, s ezért a városi népesség és a városi tér folyamatos növekedését eredményezi. A vasút a 19. század második felétől az egyik legmarkánsabb városszerkezet-formáló erőként alakította környezetét. Erős kölcsönhatás figyelhető meg az ipari, gazdasági ágazatok térnyerése és a vasúti hálózat kiépülése között. A vasúti közlekedés fejlődését, városszerkezeti szerepét, majd jelentőségének visszaesését vizsgálva a jelenlegi fővárosi vasúti területekből kerestem azokat,

1. *melyek alulhasznosítottak, funkció-szegények vagy teljesen felhagyottak,*
2. *amelyek a MÁV jövőbeni fejlesztési terveiben nem játszanak szerepet,*
3. *amelyek méretükből és helyzetükből adódóan a városszerkezetbe integrálhatóak.*

Ezen szempontok alapján elkészítettem a budapesti vasúti rozsdaterületek kataszteri térképét. (ábra1) Jelen tanulmányban a magyar főváros vasúti hálózatának rozsdaterületeiben rejlő tájépítészeti fejlesztési lehetőségeket mutatom be.

Természetesen egy jelenleg funkciótalan, környezetterhelő és a város működését több szempontból akadályozó terület megújításával kapcsolatban számos településtervezési irány felmerülhet. Szakterületemből kifolyólag azokat a rozsdaterületeket igyekszem leválogatni, melyeknél elengedhetetlen a zöldfelületi rendszerrel való kapcsolatok feltárása, a városi zöldhálózat, és/vagy legalább a biológiai aktivitásérték növelése. Tehát az eddig felsorolt 3 vizsgálati szempontot egy negyedikkel egészítettem ki, és kerestem azokat a felhagyott vasúti területeket:

4. *melyek méretükből és helyzetükből adódóan értékes, fontos zöldfelület-fejlesztési potenciált jelenthetnek.*

De fontosnak tartom azt is kihangsúlyozni, hogy egy barnamezős rehabilitációs projekt akkor is jelentős lehet tájépítészeti, településökológiai szempontból, ha az adott beruházás nem éppen zöldterület vagy zöldfelület orientált. Minden átfogó barnamezős fejlesztésnek szerves

[1] **Barta Györgyi.** (editor): A budapesti barnaövezet megújulási esélyei. Budapest, MTA, 2004

része kell, hogy legyen az épületállomány megújulásán túl a környezet, a szabadterek megújítása, és ez egyértelműen javulást eredményezhet a környezetminőségben. A terület kedvezőtlen hőháztartási adottságai, a biológiailag aktív felület aránya, a zöldfelület minősége is javulhat a fejlesztés során – a funkciótól függő mértékben -, tehát városökológiai szempontból mindenképpen pozitív mérleget eredményez.
Ám a bevezető gondolatokban is utalt élhetőségi versengések közepette a várostervezési folyamatoknál elengedhetetlen szem előtt tartani a rehabilitációs projektek és a zöldfelületi rendszer kölcsönhatását. A mai igen alacsony zöldfelület ellátottsági adatok mellett igyekezni kell ezen tartalék területek biológiai aktivitás értékét nem csökkenteni, a zöldhálózati összefüggéseket vizsgálva pedig a potenciális területeken ezt az értéket tovább növelni, és a rekreációs hálózatokba való bekapcsolását erősíteni.

Egy hálózat akkor épül fel jól, ha a nóduszokat kisebb nagyobb területi elemek adják, és azokat valóban össze is lineáris szakaszok, így alkotva egymással összefüggő rendszert.
A szövevényes vasúti hálózat felhagyott elemeinek átalakításával (és azok eredeti szerkezeti tulajdonságainak kihasználásával) számos ponton tudjuk erősíteni a város zöldfelületi rendszer gyengeségeit, megteremtve ezzel a hiányzó lineáris vagy csomóponti egységeket.
Hazai és nemzetközi példák tanúsítják, hogy a barnamezős területeken létrehozott tematikus parkok, intézménykertek, közparkok, lineáris zöldhálózati elemek, a sajátos környezeti adottságokra újszerű tervezési módszerrel és kertépítészeti karakterrel reagáló alkotások rendre nagy vonzerőt, helyi és nemzetközi turisztikai potenciált jelentenek. Új rekreációs területként, zöldhálózati elemként vagy kondicionáló felületként fontos részét képezik a települések zöldfelületi rendszerének.

A vetített előadáson és a mellékelt fényképes összefoglalón azt igyekszem bemutatni, hogy ezen sikeres rehabilitációs projektek fontos iránymutatóként szolgálhatnak számunkra is: alátámasztják, hogy miként tudjuk a hasonló kondíciókkal rendelkező nagyvárosaink zöldfelületi rendszerét és a zöldhálózatát a vasúti rozsdaterületek mentén további elemekkel bővíteni. (képek1)

A fent említett 4 kritérium mentén elkészített felhagyott vasúti területeket bemutató kataszteri térképen több mint 20 különböző tulajdonságú területet jelöltem ki, melyeknél figyelemmel kell kísérni a városökológiai vonatkozásokat. Ezek közül most csak a legfontosabbakat emelném ki. (ábra2) Táblázatba rendeztem őket, és megvizsgálva a nemzetközi előképeket igyekeztem megkeresni a lehetséges terület felhasználási irányokat, új funkciókat az adott területen. (táblázat1) Ezáltal kirajzolódik, hogy milyen szerepet tudnának betölteni a rehabilitált rozsdaterületek fővárosunk zöldfelületi rendszerében.

Végül egy összefoglaló ábrán látható az általam javasolt optimális fejlesztési irányok: a világoszöld színnel jelölt új zöldutak és zöldfolyosók, valamint a csomópontokat erősítő fontosabb zöldfelületi elemek egészítik ki a jelenlegi (sötétzöld színnel) ábrázolt zöldfelületi rendszert. (ábra3) A térkép készítésekor kiemelt figyelemmel kísértem a városi környezetben egyébként nehezen véghez vihető zöldút fejlesztési lehetőségeket. A sematikus ábra azt támasztja alá, hogy egy tudatos és hosszú távú tervezés eredményével segíthetjük a sugaras-gyűrűs zöldfelületi rendszer megteremtését.