

ZÖLDUTAK LEHETSÉGES SZEREPE A TÁJ- ÉS TELEPÜLÉSTERVEZÉSBEN A ZÖLDÚT FOGALOM TERVEZÉSTÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉSE ALAPJÁN

THE POTENTIAL ROLE OF GREENWAYS IN LANDSCAPE AND URBAN DEVELOPMENT BASED ON AN OVERVIEW OF THE HISTORY OF THE CONCEPT OF GREENWAYS IN ARCHITECTURAL DESIGN

SZERZŐ/BY:
BÁRCZINÉ KAPOVITS JUDIT

LEKTOR/REVIEWER:
M. SZILÁGYI KINGA

A ZÖLDÚT FOGALMA

A zöldút fogalom megjelenése a 19. századi gyors városfejlődés időszakához kötődik. Ahhoz a korhoz, amikor a városépítészetben megjelent az Ebenezer Howard gondolataira épülő kertváros-mozgalom, és Frederick Law Olmsted lerakta a tájépítészeti tervezésnek, mint új szakterületnek az alapjait. A Howard-i koncepció ösztönző hatására Raymond Unwin London példáján dolgozta ki a 'greenbelt' fogalmát és tervezési alapelveit. Olmsted tevékenységének egyik jelentős eredménye a 'parkway' fogalom, amely az amerikai nagyvárosi környezet alakításában hatékony minőségjavító eszköznek bizonyult.

A 20. század második felében a 'parkway' és a 'greenbelt' fogal-

mak ötvözésével egy újabb kifejezés, a 'greenway' fogalom született meg, amely zöldútnak, zöldsétánynak fordítható, és William Whyte amerikai városépítész és publicista nevéhez kötődik¹. A 21. század elejére széles körben ismertté vált fogalom az amerikai és ázsiai metropoliszok, vagy az európai városok környezetében és a kisebb városiasodó régiókban különböző jelentéstartalmakkal jelenik meg. Az egyre összetettebb jelentéstartalom közös eleme, hogy a zöldút olyan, rekreációs és/vagy ökológiai szereppel is rendelkező lineáris zöldfelület, amely optimális esetben a településtervezésben önálló tervezési kategóriaként jelenik meg.

¹ William H. Whyte (1917-1999) amerikai városépítész és publicista, a 'greenway' kifejezést 1958-ban írt „Securing Open Space for Urban America” című tanulmányában alkotta meg. 1968-ban megjelent „The Last Landscape” című könyvében közérthető formában elemezte az 1950-es években kezdődött óriási mértékű, és jellemzően szabályozatlan városi terjeszkedés hatásait, és javasolta zöldutak (=greenways) létesítését.

THE CONCEPT OF GREENWAYS

The concept of greenways first appeared during the period of the creation and fast expansion of 19th century cities. It was the era in which the development of urban architecture was fundamentally determined by the garden city movement based on the notions of Ebenezer Howard, while the design-work of Frederick Law Olmsted lay the foundation of landscape architecture as a new specialisation. Motivated by Howard's ideas, Raymond Unwin developed the concept and design principles of the 'green belt' using London as the example. One of the significant achievements of Olmsted's activities was the establishment of the 'parkway' concept, which has gained recognition as an efficient tool for improving the quality of city environments in America.

In the second half of the 20th century, a new concept was forged by merging 'parkway' and 'green belt': the notion of a 'greenway' was introduced by William Whyte, the American urban architect and architecture writer¹. This notion, which has come to gain wide-ranging recognition by the beginning of the 21st century, has varied content when used in relation to American and Asian metropolises, the environs of European cities or smaller regions undergoing urbanisation. The shared core of those increasingly complex interpretations could be characterised as follows: greenways are linear elements of green networks with a set of functions that includes a recreational and/or ecological role, and which, in the optimal case, appears within urban development as an independent design category.

GENERAL HISTORICAL OVERVIEW

Parkway

The term 'parkway', introduced by Olmsted, was the architectural predecessor of greenways. We know from Olmsted's own descriptions that he primarily gathered inspiration for designing parkways from the elegant urban boulevards that he had observed during his journeys to the great cities

of Europe.² Robert M. Searns, who has researched the historical predecessors of greenways, traced their roots much further back, to the culture of ancient Rome, when trees were first planted to line avenues. In his review of the garden design of later ages, Searns emphasises the role of the riverside promenades of the Renaissance, the landscape-scale avenues around Baroque gardens and the example of Paris, where the tree-lined esplanade along the Seine has become a definitive component for 21st century metropolitan planning.³

The term 'parkway' first appeared in two early designs by Olmsted and Vaux. It was in 1860 that the two architects were commissioned to design the 'Strawberry Creek Valley' area. The objective was to create "a minor experience of a park" in the city by connecting the existing parks with built-up urban areas.⁴ In 1865, they were commissioned to design the urban development that would connect the College of California campus at Berkeley and the city of Oakland. Their design, which was entitled 'Park and Piedmont Way', featured a wide, pleasant, shaded route for walking and carriages between the two areas, which also connected the existing urban outdoor areas.

The consummation of 'parkway' design was brought about by the plans they produced for Brooklyn in 1866. The system of green areas they planned for New York's most significant suburb clearly exhibits the separation of walking pathways and roads for carriages using lines of trees. Today, the Brooklyn Parkway is a protected heritage site.⁵

The concept that was implemented in Brooklyn caught on quickly. In the last decades of the 19th century, large-scale parkways were built in Minneapolis and Cleveland. As urban parkways expanded in space, large-scale parkways resulted in the environments of large cities that played a role similar to that of the later greenways. The first system of parkways on a landscape scale was the design for the area of Boston entitled 'Emerald Necklace', by Olmsted and Charles Eliot (1., 2.picture).⁶

¹ William H. Whyte (1917-1999), American urban architect and publicist, coined the term *greenway* in his 1958 paper entitled "Securing Open Space for Urban America". In his 1968 book, "The Last Landscape", he offered a cogent analysis of the effects of the massive, largely unregulated urban expansion that had begun in the 1950's, and proposed the introduction of greenways.

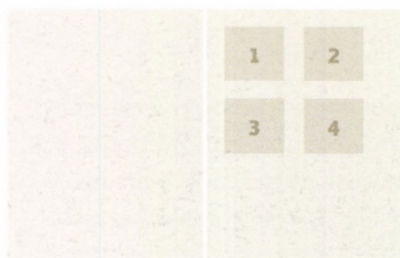
² *Landscape into Cityscape*, edited by Albert Fein, New York, 1968, p. 157-158

³ Robert M. Searns: *The evolution of greenways as an adaptive urban landscape form*, *Landscape and Urban Planning*, 33 (1995) pp. 65-80

⁴ See footnote 1.

⁵ Annaliese Bischoff: *The New Generation of Greenway Planning: More Sustainable Forms for the City*, www.umass.com

⁶ Julius Gy. Fabos: *Greenway planning in the United States: its origin and recent case studies*, in: *Landscape and Urban Planning*, 68 (2004.321.342)



1. kép/pict.:

Elválasztott rendszerű parksétány, Brooklyn/ Parkway with traffic segregation, Brooklyn (www.GEOGRAPHICUS.COM)

2. kép/pict.:

Az Emerald Necklace terve/ The Emerald Necklace plan (JULIUS FABOS, 2004)

3. kép/pict.:

Raymond Unwin 'Green Girdle' terve/ Raymond Unwin's

'Green Girdle' plan (DAVID THOMAS, 1963)

4. kép/pict.:

Patrick Abercrombie 'Green Belt' terve/ Patrick Abercrombie's 'Green Belt' plan (DAVID THOMAS, 1963)

ÁLTALÁNOS TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS

Parkway

A zöldutak tervezési előzménye az Olmsted által alkotott 'parkway' kifejezés. Olmsted leírásaiból tudjuk, hogy a 'parkway'-tervezéshez az ihletet elsősorban az európai nagyvárosokban tett utazásai, az ott megismert elegáns városi sétányok, bulvárok adták.² A zöldutak történeti előzményeit kutató Robert M. Searns a gyökereket még régebbre, az ókori Róma kultúrájáig, az első fasorok ültetéséig vezeti vissza. Searns a későbbi korok kertépítészeti kultúrájából kiemeli a reneszánsz kori folyó menti sétányok és a barokk kertek körüli, táji léptékű fasorok szerepét, valamint Párizs példáját, ahol a Szajnaparti fásított sétány a 21. századi metropolisz-terv meghatározó elemévé vált.³

A 'parkway' első megjelenése Olmsted és Vaux két korai tervéhez kötődik. A tervezőpáros 1860-ban kapott megbízást a 'Strawberry Creek Valley' területének megtervezésére. A tervezői feladat az volt, hogy teremtsenek „egy kisebb parkélményt” a városban úgy, hogy kössék össze a meglévő parkokat a beépített városi területekkel.⁴ 1865-ben megbízást kaptak a Berkeleyben található College of California campus és az Oakland város közötti városépítészeti kapcsolat megteremtésére. 'Park and Piedmont Way' című tervükben a feladat megoldásaként a két terület között széles, kellemes, árnyékos séta- és kocsutat terveztek, amellyel összekapcsolták a meglévő városi szabadtereket is. A 'parkway'-tervezés kiteljesedését a Brooklynra készített terv jelentette, 1866-ban. A New York legjelentősebb külvárosában tervezett zöldfelületi rendszerben jól felismerhető a séta- és kocsutak elválasztott rendszerű, fasorokkal tagolt kialakítása. A Brooklyn-parksétányt jelenleg történelmi örökségként védik.⁵

A Brooklynban megvalósult koncepció gyorsan elterjedt. A 19. század utolsó évtizedeiben további nagyszabású park-

sétányokat építettek Minneapolisban és Clevelandben. A városi parksétányok térbeli kiterjesztésével a későbbi zöldutak szerepének megfelelő nagyszabású parksétányok jöttek létre a nagyvárosok környezetében. Az első, táji léptékben tervezett parksétány-rendszer Olmsted és Charles Eliot 'Emerald Necklace' nevű terve Boston környékére⁶ (1., 2. kép).

Green Belt

A nagyvárosok környezetében kialakított zöldövek klasszikus példájának tekinthető 'London Green Belt' történeti fejlődésében jól nyomon követhető a 'parkway' és greenbelt' fogalmak szoros kapcsolata.⁷ A londoni zöldöv létrejöttének első lépcsője a városkörnyéki szabadterek parksétányokkal való összekapcsolásának gondolata volt. A nagyvonalú javaslathoz az ihletet Lord Meath – a London Megyei Tanácsülés Parkok és Szabadterek Bizottságának első elnöke – 1890-ben tett bostoni utazása adta, ahol minden bizonnyal az Olmsted és Eliot által tervezett, széles parksétányok által alkotott 'Emerald Necklace' zöldfelületi rendszerrel találkozhatott. Meath terve a bizottsághoz benyújtott hasonló javaslatok során alakult át úgy, hogy a fásított sétányok szélességének növelésével végül egy város körüli, ligetes erdősáv terve fogalmazódott meg. Ezt követően Raymond Unwin 1933-ban 'London Green Girdle' tervében olyan zöldövet javasolt, amelynek fő célja már nem a sétányok létesítése, hanem a városkörnyéki területek beépítésének korlátozása volt.

Patrick Abercrombie⁸ 1944-ben elfogadott Nagy-London tervében a zöldfelületi rendszer feladatai már komplexen jelennek meg: a fő cél a London körüli rekreációs szabadterek biztosítása, valamint a beépített területek túlzott mértékű terjeszkedésének, a szomszédos települések összenövésének megakadályozása és a városok sajátos karakterének megőrzése volt. A Nagy-London terv szabályozási előírásai szerint a külső zöldövben jelenleg is csak mezőgazda-

² *Landscape into Cityscape*, edited by Albert Fein, New York, 1968, p. 157-158

³ Robert M. Searns: *The evolution of greenways as an adaptive urban landscape form*, *Landscape and Urban Planning*, 33 (1995) pp. 65-80

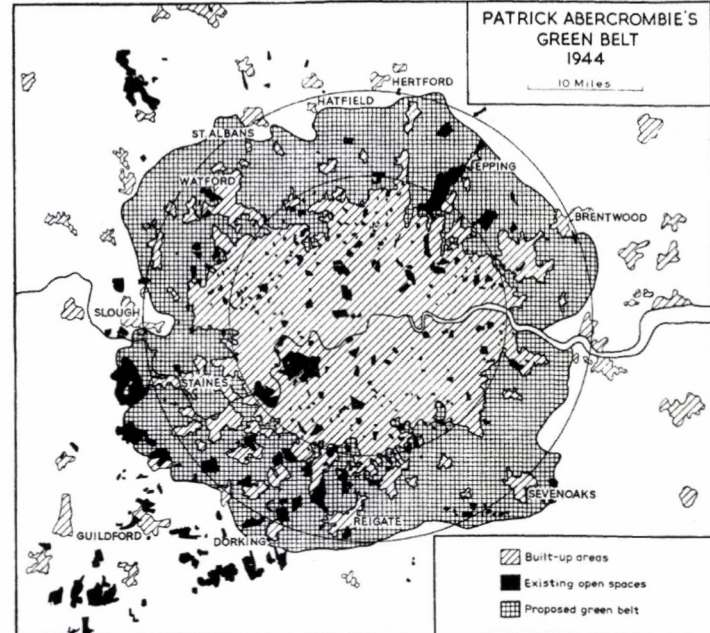
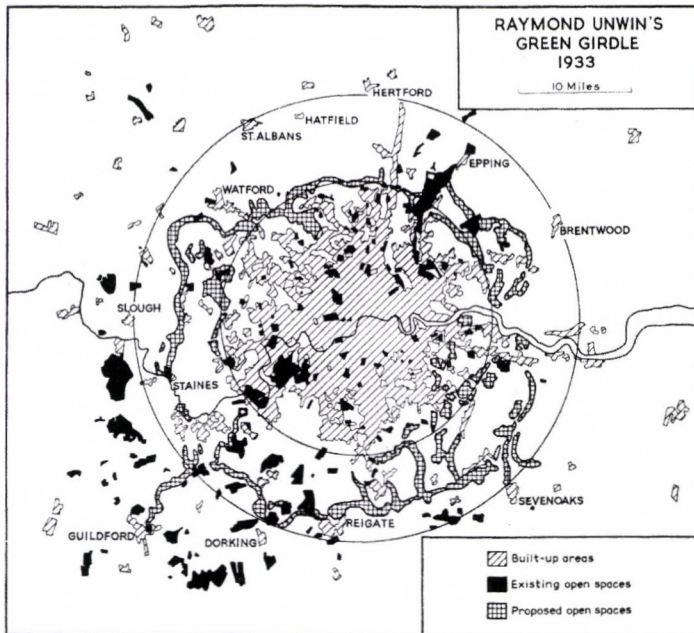
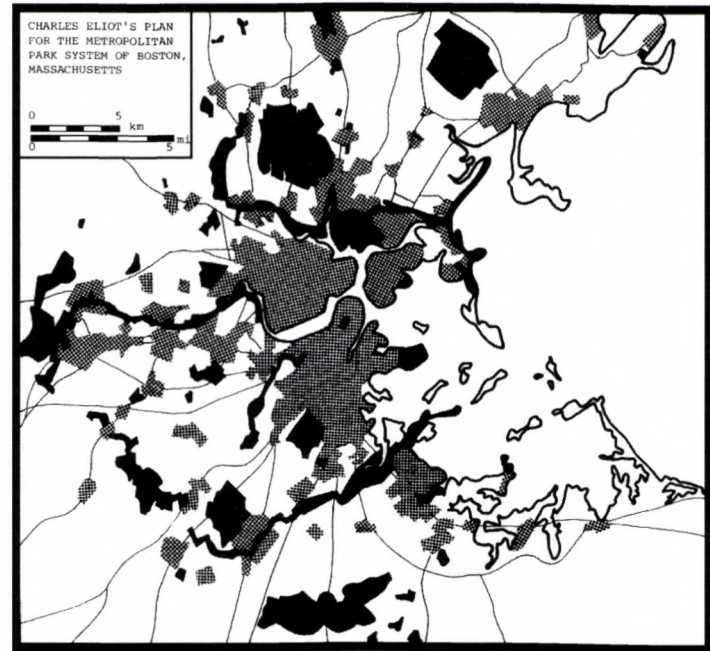
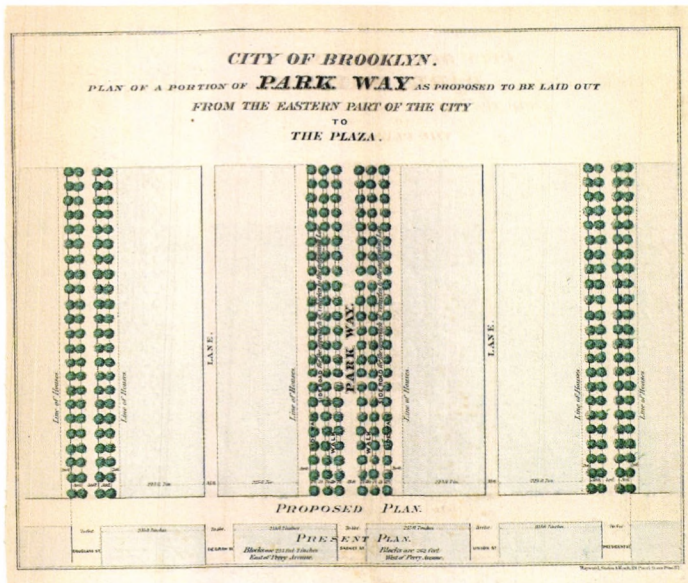
⁴ ld. az 1 jegyzetnél

⁵ Annaliese Bischoff: *The New Generation of Greenway Planning: More Sustainable Forms for the City*, www.umass.com

⁶ Julius Gy. Fabos: *Greenway planning in the United States: its origin and recent case studies*, in: *Landscape and Urban Planning*, 68 (2004) 321-342

⁷ David Thomas: *London's Green Belt: The evolution of an idea*, *The Geographical Journal*, Vol. 129, No. 1 (Mar., 1963), pp. 14-24

⁸ Patrick Abercrombie (1879 - 1957) angol városépítész, London II. világháború utáni újjáépítési terveiben jelentős szerepet játszott. Ő készítette London megye tervét (1943) és a Nagy-London tervet (1944)



Green belt

The historical development of the London Green Belt, a classic example of green belts around large cities, exhibits the close relationship between the 'parkway' and the 'green belt' concepts quite well.⁷ The first step towards the creation of the London Green Belt was the notion of using parkways to connect the existing parklands in the city's vicinity. The grandiose plan was inspired by the visit made in 1890 to Boston by Lord Meath, the first chairman of London County Council Parks Committee, where he undoubtedly encountered the Emerald Necklace, formed by wide parkways. A series of similar proposals submitted to the Committee transformed Meath's plan: the width of the tree-lined avenues was increased until the

plan turned into a strip of gallery forest around the city. Subsequently, in 1933, Raymond Unwin, in his 'London Green Girdle' Plan, proposed a green belt whose primary purpose was no longer the creation of parkways but the limitation of building in the areas around the city.

The Greater London Plan of Patrick Abercrombie⁸, approved in 1944, presents the functions of the system of parklands in a more complex manner: the main objectives consist of the provision of recreational parklands around London, the prevention of excessive build-up and the merging of neighbouring towns and the maintenance of the local character of individual towns. According to the regulatory provisions of the Greater London Plan, the area of the outer green belt can only be allocated to agricultural

⁷ David Thomas: *London's Green Belt: The evolution of an idea*, *The Geographical Journal*, Vol. 129, No. 1 (Mar., 1963), pp. 14-24

⁸ Patrick Abercrombie (1879 - 1957) British urban architect, played an important role in the plans for the reconstruction of London after World War II. He produced the plan for the Country of London (1943) and for Greater London (1944)



5. kép/pict.: Mass Central Greenways, Boston (www.wachusettgreenways.org)

6. kép/pict.: Indian Creek Greenways, Indianapolis (www.cyclingunderground.com)

7. kép/pict.: Cardial Greenways, Marion (www.cardialgreenways.com)

8. kép/pict.: Mississippi River Greenways (www.slfpc.com)



sági, sport- és temetőterületek kijelölése engedélyezett, ugyanakkor lehetőség van a mezőgazdasági és a rekreációs területek fejlesztésére – így a városi parksétányokhoz hasonló, térségi jelentőségű zöldutak létesítésére (3., 4. kép).

Greenways

William Whyte 1968-ban megjelent "The Last Landscape" című művében elemzi az amerikai városok szabályozatlan terjeszkedésének főbb problémáit:

- a tervezetlen fejlesztéseket,
- az elhanyagolt településperemek jelenségét és
- a városszerkezet szétesésével összefüggésben a társadalmi kapcsolatok lazulását.

Whyte hangsúlyozza a szabadterek védelmének és a zöldövek kijelölésének fontosságát, ugyanakkor tapasztalataira hivatkozva felhívja a figyelmet a zöldövekben rejlő rekreációs funkció kihasználatlanságára. A rekreációs funkciójú szabadterek elemzése során hangsúlyozza a lineáris szabadterek sokrétű szerepét:

- kapcsolatokat teremtenek távoli objektumok között,
- nagy relatív szegélyhatással rendelkeznek és
- sokféle aktív rekreációs tevékenység számára nyújtanak teret (séta, futás, kerékpározás, lovaglás).

Pozitív példaként emeli ki a 'Santa Clara County' területén, helyi gazdálkodók kezdeményezésére és a helyi építésügyi hivatal

vezetőjének irányításával megvalósuló 'Santa Clara Greenway' Programot, amely kezdetben egy zöldöv kijelölését és jogi szabályozását, később pedig egy folyó menti sétaút-hálózat tervét foglalta magában.⁹ Az első zöldút esetében tehát a londoni zöldöv kialakulásával ellentétes irányú folyamat valósult meg: a beépítésmentes, rekreációs fejlesztéseket ösztönző zöldöv területén alakult ki később a térségi jelentőségű patak menti sétány, vagyis zöldút.

Whyte zöldutak kialakítására vonatkozó elméletének megvalósítását a Ronald Reagan elnök által, a szabadterek fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata céljából létrehozott Elnöki Bizottság munkája alapozta meg. A bizottság 1987-ben kidolgozott tanulmányának központi javaslata egy új jövőkép megfogalmazása volt: „A zöldutak élő hálózata [...] elvezeti az embereket a környezetükben lévő szabadterekhez, összeköti az amerikai táj vidéki térségeit és szabadtereit [...] felfűzi a városokat és a vidéki területeket, mint egy keringési rendszer.”¹⁰ A bizottság javaslatának elnöki jóváhagyását követően 2 év alatt több mint 500 zöldutat létesítettek.¹¹ A klasszikus példának tekinthető első zöldutakat folyóvölgyek és felhagyott vasúti nyomvonalak mentén, több funkcióra (elsősorban gyaloglásra, kerékpározásra, lovaglásra) tervezték és létesítették. Az utak vonalvezetése és kialakítása a környezeti, táji és az anyagi adottságtól függően változott. (5., 6., 7., 8. kép)

Charles Little, amerikai környezetvédelmi publicista 1990-ben megje-

9 William Whyte: *The Last Landscape*, 1968, New York

10 ld. az 5. jegyzetnél

11 Noel Grove: *Greenways: Path to the Future*, in: *National Geographic*, 1990. No.6, Washington



use, sports and cemeteries, but the development of agricultural and recreational areas is permitted - including the creation of regional greenways that are similar to urban parkways (3., 4. picture).

Greenways

In his 1968 book, "The Last Landscape", William Whyte analysed the main problems that were observed to result from the unregulated expansion of American cities:

- unplanned developments,
- the phenomenon of neglected peripheral areas and
- the loosening of social ties in relation to disintegrating urban structure.

Whyte emphasised the importance of protecting open spaces and allocating green belts, yet, based on his experience, he also warned that the recreational potential of green belts tends to remain unexploited. In his analysis of open spaces with a recreational function, he remarked on the versatility of linear open spaces:

- they create links between remote buildings,
- their relative edge effect is high and they provide sufficient space for a number of recreational activities (walking, running, cycling, horse-riding).

As a positive example, he mentions the 'Santa Clara Greenway Program', which was initiated by local farmers and implemented under the management of the chief of the local building

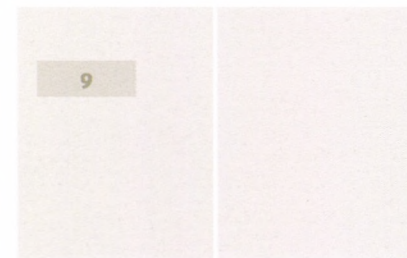
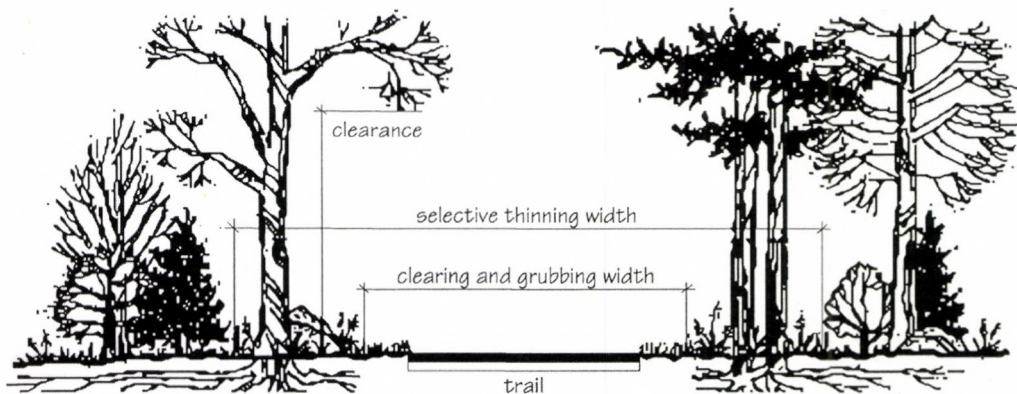
permissions office, which began with the marking out and legal regulation of a green belt, followed by the construction of a network of footpaths alongside the river.⁹ That is to say, the first greenway was the result of a process that was the opposite of the one that created the London Green Belt: an open green belt in which recreational development was supported was later the venue for the construction of a stream-side avenue of regional significance, i.e. a greenway.

The foundation for the practical application of Whyte's theory concerning greenways was laid by the President's Commission instituted by President Ronald Reagan for reviewing outdoor recreation policies, programs and opportunities. The central recommendation of the Committee's 1987 paper was the formulation of a new vision for the future. "A Living Network of Greenways... to provide people with access to open spaces close to where they live, and to link together the rural and urban spaces in the American Landscape ... threading through cities and countryside like a great circulating system."¹⁰ In the 2 years following the President's approval of the Commission's recommendations over 500 greenways were built.¹¹ The first, classic greenways were planned and implemented alongside river valleys and disused railway lines, and they served several functions (primarily walking, cycling and horse-riding). The layout and the surface of these roads varied

⁹ William Whyte: *The Last Landscape*, 1968, New York

¹⁰ See footnote 5.

¹¹ Noel Grove: *Greenways: Path to the Future*, in: *National Geographic*, 1990. No.6, Washington



9. kép/pict.: Zöldút mintakereszt-szelvénye / Sample cross-section of a greenway (CHARLES A. FLINCK ÉS ROBERT SEARNS, 1993)

lent, "Greenways for America" című könyvében a zöldutak tipizálásával öt zöldút-típust határozott meg:

- városi, folyó menti zöldutak,
- rekreációs zöldutak,
- ökológiai jelentőségű természeti folyosók,
- tudományos vagy történelmi jelentőségű zöldutak,
- nagyszabású zöldút-hálózatok.¹²

A zöldutak sokrétű szerepének következtében túlságosan általánossá váló fogalom kezelhetősége érdekében Jack Ahern fontosnak tartja az egyes zöldutak domináns funkciójának meghatározását és annak megfelelő tervezését.¹³ A zöldutak egyre összetettebb funkcióit észlelve a zöldút-hálózatok tervezésében Rob Jongmann és Gloria Pungetti az ökológiai rendszerszemlélet alkalmazhatóságát hangsúlyozzák: a zöldút-hálózatok élő rendszerek, amelyekben minden mindennel összefügg, ezért minden esetben az egyes elemek közötti kölcsönhatások alapos elemzése szükséges¹⁴ (9. kép).

ZÖLDÚT LÉTESÍTÉSI LEHETŐSÉGEK MAGYARORSZÁGON

Magyarországon elsőként Csemez Attila és munkatársai 2000-ben készült tanulmányukban értelmezték a nemzetközi szakirodalomban ismertté vált 'green belt' (zöldöv) és 'greenways' (zöldút) fogalmakat.¹⁵ Javaslataik során kiemelték az ökológiai- és zöldfolyosók ökológiai és rekreációs jelentőségét a Dél-Buda-környék tájszerkezetében, különös tekintettel a Hosszúréti- és a Benta- patak mentére.

Zöldutak tervezésének lehetősége a települési zöldhálózatokhoz is kapcsolódik. A zöldhálózat fogalmát el-

sőként Szilágyi Kinga határozta meg, a városi szabadtér-rendszerekhez kapcsolódóan, környezeti szempontból elfogadható, lakható, élhető, használható szabadtérként.¹⁶ Almási Balázs doktori értekezésében a zöldhálózatot a zöldfelületi rendszeren belül, a közhasználatra szánt elemek alkotta rendszerként határozza meg. A zöldhálózati rendszer lineáris elemeit zöldútként vagy zöldsétányként nevezi meg.¹⁷ A zöldhálózat fogalma egyelőre nem jogi kategória, de a tájépítészeti oktatás és kutatás során eredményesen használt tervezési alapfogalom, amelyben kiemelt jelentőséget kapnak a patak menti területek (pl. Rákos-patak) és a barnamezős városrehabilitációs területek.¹⁸

TÖRTÉNETI ELŐZMÉNYEK MAGYARORSZÁGON

Parksétányok

A 19. századi Pest-Buda nagyvárossá alakítása az akkori európai nagyvárosok fejlődésével párhuzamosan haladt, és a várost tagoló zöldfelületi elemek kialakítása is megkezdődött. A városi környezet egészségesebbé tételének szükségességére elsőként gróf Széchenyi István hívta fel a figyelmet. "Pesti por és sár" című írásában az angliai városok példájára fasorok ültetését, sétányok és közparkok építését sürgette, és megvalósításukat tevékenyen támogatta.¹⁹

A 19. századi városi sétányok közül kiemelkedik a ma már világörökséggé védett Andrássy út. Az egykori Sugárút elegáns bulvárrá alakítása Andrássy Gyula miniszterelnök kezdeményezésére valósult meg. Célja a belváros és a Városliget összekötése volt, az akkori külvárosias területek fejlesztés-

¹² Charles Little: *Greenways for America*, Maryland, 1990 pp.4-5.

¹³ Jack Ahern: *Greenways in the USA: theory, trends and prospects*, in: *Ecological Networks and Greenways*, New York, 2004 pp. 34-53

¹⁴ Rob Jongmann and Gloria Pungetti: *Introduction: Ecological networks and greenways*, in: *Ecological Networks and Greenways*, New York, 2004 pp.1-6

¹⁵ Dr. Csemez Attila et al: *Dél-Budakörnyéki Zöld Öv Pilot Projekt*, Budapest, 2000

¹⁶ Szilágyi Kinga: *A zöldterülettől a zöldfelületi és szabadtér rendszerig*, in: *Száz éve született Ormos Imre*, Budapest, 2003

¹⁷ Almási Balázs: *A zöldhálózat tervezési metodikai fejlesztése Budapest peremterületének példáján*, Doktori (PhD) értekezés, Budapest, 2007

¹⁸ Pro Verde!, *Studio Metropolitana Kht*, Budapest, 2006

¹⁹ Széchenyi István: *Pesti por és sár*, Budapest, 1866

with the characteristics of the environment, the landscape and the available materials (5., 6., 7., 8. picture).

In his 1990 book, "Greenways for America", the American environmental publicist Charles Little advanced a typology of greenways that distinguished five types:

- urban riverside greenways,
- recreational greenways,
- nature reserve corridors of ecological significance,
- greenways of scientific or historical importance,
- large-scale networks of greenways.¹²

The proliferation of roles for greenways has made the concept excessively general; for the sake of manageability, Jack Ahern believes it is important to define the dominant function of individual greenways and to conduct the design phase accordingly.¹³ Recognising the increasingly complex functions of greenways, Rob Jongmann and Gloria Pungetti emphasised the applicability of the perspective of ecological systems theory to the design of networks of greenways: networks of greenways are living systems in which everything is linked to everything else, so a thorough analysis of the interactions between individual elements is always required (9. picture)¹⁴

OPPORTUNITIES FOR GREENWAYS IN HUNGARY

In Hungary, the green belt and greenway concepts, which were well known in the international literature, were first interpreted in a paper published in 2000 by Dr. Attila Csemez et al.¹⁵ In their recommendations, they emphasised the ecological and recreational significance of ecological and green corridors within the landscape structure of Southern Buda, particularly the banks of the Hosszúréti and Benta streams.

The opportunities for designing greenways are also related to town green networks. The concept of green networks was first defined by Kinga Szilágyi in relation to urban systems of open spaces as environmentally acceptable, inhabitable, liveable, useable

open space.¹⁶ In his PhD thesis, Balázs Almási defined the green network as a part of the system of green areas, as the system formed by those components that are available for public use.¹⁷ Although green networks do not constitute a legal category as yet, it is an effective fundamental concept of design in landscape architecture teaching and research, which lends special significance to the banks of streams (e.g. the Rákos Stream) and brownfield urban rehabilitation areas¹⁸.

HISTORICAL PRECEDENTS

Park avenues

The transformation of 19th century Pest-Buda into a metropolis proceeded in parallel with the development of other major cities in Europe, and the introduction of landscaped components in order to articulate the urban landscape also began then. Count István Széchenyi was the first to draw attention to the need to render the urban environment healthier. In an article entitled "Dust and mud in Pest", he urged the city to follow the example of British towns in building tree-lined avenues, promenades and public parks, and indeed, he rendered active support for such public works.¹⁹

Among 19th century urban avenues, Andrassy Road (originally the 'Sugárút' - 'the Avenue'), today a World Heritage site, stands out. The conversion of the Sugárút into an elegant boulevard was initiated by prime minister Gyula Andrassy. The objective was to connect the city centre with Városliget, the City Park, and to develop the rather suburban area between them, in the manner of the Champs Elysées in Paris and the Ring in Vienna. It is an interesting detail that the majority of representatives on the city council of the time initially saw the project as a luxury one involving excessive costs. But in fact it was fully completed by 1885 in accordance with a design by Lajos Lechner: two pedestrian pathways along the two sides of the road, a three-lane pavement for car traffic in the middle, separated by rows of trees and a gradual reduction of architectural bulk on both sides.²⁰

12 Charles Little: *Greenways for America, Maryland, 1990 pp.4-5.*

13 Jack Ahern: *Greenways in the USA: theory, trends and prospects*, in: *Ecological Networks and Greenways*, New York, 2004 pp. 34-53

14 Rob Jongmann and Gloria Pungetti: *Introduction: Ecological networks and greenways*, in: *Ecological Networks and Greenways*, New York, 2004 pp.1-6

15 Dr. Attila Csemez et al: *Dél-Budakörnyéki Zöld Öv Pilot Projekt*, Budapest, 2000

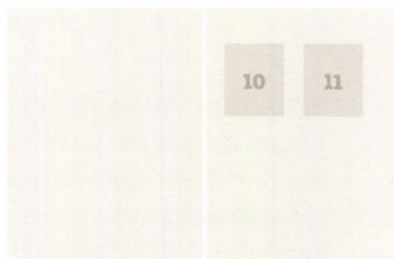
16 Kinga Szilágyi: *A zöldterülettől a zöldfelületi és szabadter rendszerig: Száz éve született Ormos Imre*, Budapest, 2003

17 Balázs Almási: *A zöldhálózat tervezés metodikai fejlesztése Budapest peremkerületének példáján*, PhD Thesis, Budapest, 2007

18 Pro Verde!, *Studio Metropolitana Kht*, Budapest, 2006

19 István Széchenyi: *Pesti por és sár*, Budapest, 1866

20 Eszter Gábor: *Az Andrassy út körül*, Budapest, 2010



10. kép/pict.:
Ökohálózat a
Zsámbéki-
medencében /
Econetwork in the
Zsámbék Basin
(BUDAPESTI
AGGLOMERÁCIÓ
TERÜLETRENDEZÉSI

TERVE, 2010,
PESTTERV KFT)
11. kép/pict.:
A tervezett
Budavidék Zöldút-
hálózat / The planned
Buda Region
Greenways Network
(SAJÁT KÉP)

tésével, a párizsi Champs Elysées és a bécsi Ring példájára. Jellemző részlet, hogy az elképzelés megvalósítását az akkori fővárosi képviselőház többsége kezdetben túlzó költségekkel jelentő luxus építkezésnek tartotta. Építése azonban 1885-re teljesen befejeződött, Lechner Lajos tervei szerint: az út két szélén egy-egy sétaút, középen háromsávos kocsit, fasorokkal elválasztott rendszerben, a beépítés fokozatos fellazításával.²⁰

A parksétányok beépített területeken túl vezető változatainak 19. századi példái a barokk kastélyokból vagy a települések központjából induló, fasorokkal kísért sétautak, lovagloutak, lovaskocsi-utak és szekérutak, melyek gyakran nagyvonalú tájépítészeti alkotásként jelentek meg a tájban. Egy részük ma is ugyanolyan értékes, meghatározó táj-elem, amely tájképi vagy természetvédelmi védeltséget élvez, más részük viszont elbozótosodott, elvadult állapotban van, vagy éppenséggel eltűnt a megváltozott tájhasználat okán. A séta- és lovagloutak egy része főúri használatra szolgált, más részük már építésük idején közhasználatú volt. A tájban betöltött közös szerepük a hangsúlyozni kívánt táj-elemek közötti funkcionális, vizuális és ökológiai kapcsolat megteremtése.

A zöldöv fogalom megjelenése

Budapest első zöldöv-törekvésének az 1877-ben létesített Határerdő tekinthető. A telepítés célja a város szebbé tétele és szélétől, portól való védelme volt. A 20. század során a főváros városépítészeti törekvéseihez kapcsolódóan a zöldfelületek szerepe felértékelődött. Az 1969-ben készült MÉM Zöldövezeti Programterv már egy tájszerkezeti, városökológiai szempontból kívánatos gyűrűs-sugaras zöldfelületi rendszer

alapjait határozta meg. A terv alapján megkezdett erdőtelepítések és a sugaras elemeket képező parksétányok azonban a 80-as évektől kezdődően beépültek, a gyűrűs elemek pedig széttagolódtak.²¹

A Budapesti Agglomeráció fenntartható fejlesztése céljából 2006-ban megalakult Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanácsa elfogadott egy Zöldövezeti programot,²² amelynek fő célkitűzései a következők:

- takarékos területfelhasználás
- a térségi területgazdálkodás koordinálása
- a környezetileg és gazdaságilag egyaránt fenntartható területhasználat kialakítása
- a természeti értékek megőrzése
- a biológiai aktivitásérték térségi szintű emelése
- a zöldfelületek ökológiai és használati értékének növelése

Az agglomerációs terv tervezése és törvényi szintű elfogadtatása során a zöldfelületekkel kapcsolatos egyik legfontosabb tanulság, hogy törvényi szabályozásba csak a jogi szempontból egyértelműen definiált fogalmak kerülhetnek. A területrendezési tervek esetében a zöldfelületek jelenleg jogilag csak az ökológiai értékük alapján szerepeltethetők a tervezési kategóriák sorában²³ (10. kép).

Zöldutak létesítése a hazai tájépítészeti tervezésben

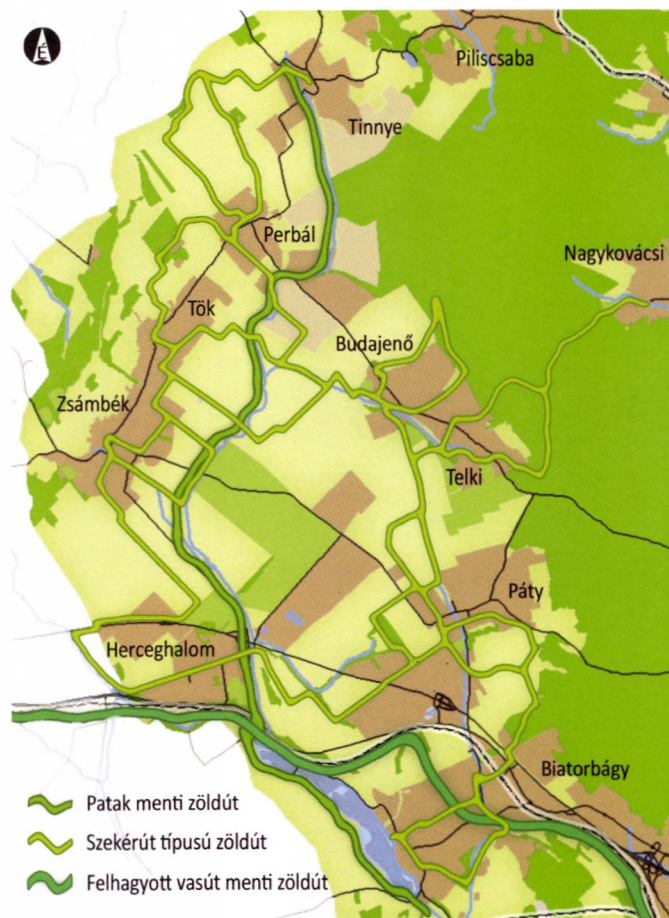
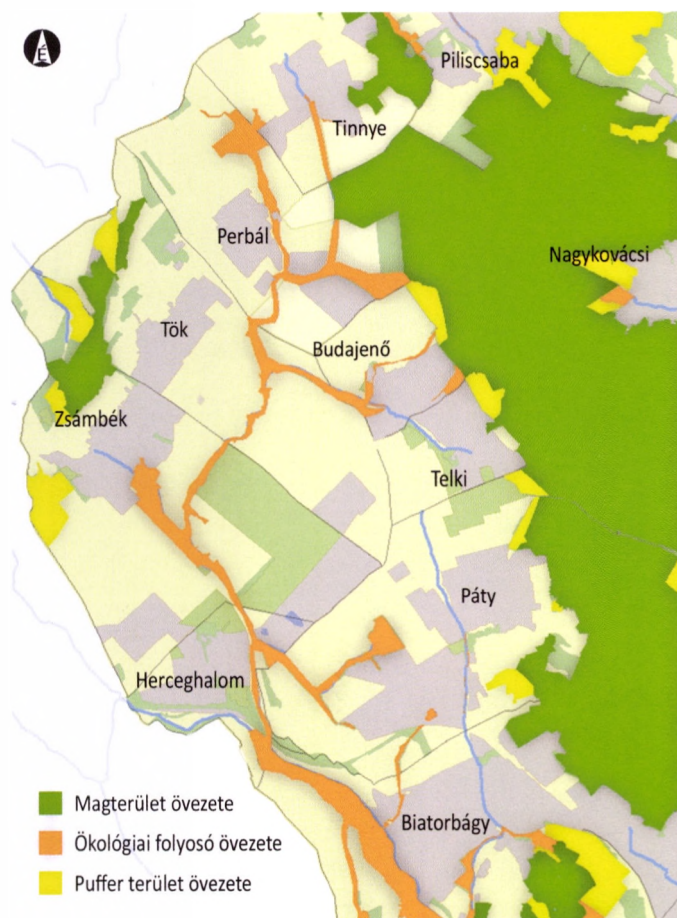
A zöldutak létesítésének lehetőségét jelen kutatásomban a Budavidék Zöldút példáján vizsgálom. A Budapesti Agglomerációhoz tartozó Zsámbéki-medencét olyan mintaterületnek tekintem, ahol a táji adottságok sokfélesége változatos zöldút-hálózat kialakítását teszi lehetővé. Klasszikus, vízparti zöldút

20 Gábor Eszter: Az Andrássy út körül, Budapest, 2010

21 Dr. M. Szilágyi Kinga: Zöldfelületi rendszer városfejlesztés és várostervezés kontextusában, in: MMXX Mőcsényi Mihály Kilencven év, Budapest, 2009

22 Schuchmann Péter: A zöldövezet fejlesztés lehetőségei a Budapesti agglomerációban, in: Falu Város Régió, 2008/1, Budapest

23 A települési és a táji léptékű zöldfelületek ökológiai és rekreációs szerepére utaló jogszabályok összehangolása a zöldfelületi tervezés szempontjából kiemelkedően fontos lenne



Other 19th century examples of park avenues extending beyond built up areas are furnished by the footpaths, horse-riding paths and roads for carriages that start at Baroque mansions or the centres of towns, lines by trees, which often constitute large-scale, formative components of the landscape. Some of them are still just as valuable and definitive landscape components and enjoy landscape or conservation protection, while others are in a run-down, scrub-infested, feral condition or have even disappeared due to changes in landscape utilisation. Some of the footpaths and horse-riding paths were for the use of the aristocracy while others were originally built for the public. The role that they may share as constituents of the landscape is the establishment of functional, visual and ecological linkages between the components of the landscape we wish to emphasise.

The appearance of the 'green belt' concept

The 1877 Határerdő (Boundary Forest) is considered to be the first green belt project in Budapest. The purpose of the plantation was to make the city more beautiful while protecting it from the wind. During the 20th century, green

areas played an increasingly emphatic role within urban development of the city. The 1969 MÉM Greenbelt Programme defined the foundations of a circular and radial system of green areas with benefits for landscape structure and urban ecology. The forest plantations and the park avenues constituting the radial components whose construction was begun on the basis of that plan were built up beginning in the 1980's, and the circular components were fragmented.²¹

The Budapest Agglomeration Development Council, which was established in 2006 in order to further the sustainable development of the Budapest Agglomeration, adopted a Greenbelt Programme²², whose main objectives are as follows:

- Economical usage of land
- Coordination of land utilisation at the regional level
- Establishment of land usage that is sustainable both environmentally and economically
- Protection of natural assets
- Regional-level improvement of the level of biological activity
- Increasing the ecological and functional value of green areas

During the planning and legislative approval of the agglomeration plan,

²¹ Dr. Kinga M. Szilágyi: Zöldfelületi rendszer városfejlesztés és várostervezés kontextusában, in: MMXC Mőcsényi Mihály Kilencven év, Budapest, 2009

²² Péter Schuchmann: A zöldövezet fejlesztés lehetőségei a Budapesti agglomerációban, in: Falu Város Régió, 2008/1, Budapest



létrehozására alkalmas a medence fő vízgyűjtőjének, a Békás-pataknak a partmenti sávja. Szintén klasszikus zöldút lehetőséget jelent a Biatorbágy területén lévő, a vasútvonal korszerűsítése során felhagyott régi vasúti nyomvonal területe. Sajátos zöldút-lehetőséget jelenthetnek az egykori történelmi utak nyomvonalai, hiszen az egykor lovaskocsikkal, szekerekkel kényelmesen járható, racionális vonalvezetésű útvonalak gyaloglásra, kerékpározásra, lovaglásra egyaránt alkalmasak lehetnek.

Ezeknek a zöldutaknak a létrehozása különféle jellegű és szintű tájépítészeti tervezési feladatot jelent. Vannak olyan szakaszok, amelyek jelenlegi állapotukban is kijelölhetők zöldútnak. Ezeknél a legfőbb tervezési feladat az értékes tájszerkezeti és látványkapcsolatok feltárása, és az útvonalak megjelenítése a településszerkezeti és szabályozási tervekben. Másodlagos feladat az utak mentén tapasztalható tájhasználati problémák feloldása (egyenletes útfelszín kialakítása és fenntartása, fási-

tás, pihenőhelyek létesítése stb.). Egyes szakaszokon a régi szekérutak mára elbozított szakaszainak feltárással alakíthatók ki a klasszikus példákhoz hasonló, önálló zöldútszakaszok. A meglévő utak szükséges szélesítéséhez és az utakat kísérő fásításhoz esetenként a tulajdonosi viszonyok megváltoztatása is szükséges (11. kép, 12. a), b), c) és d) kép, 13. a), b), c) és d) kép).

ZÖLDUTAK TERÜLETI- ÉS TELEPÜLÉSI TERVEZÉSBE ILLESZTÉSÉNEK LEHETŐSÉGE

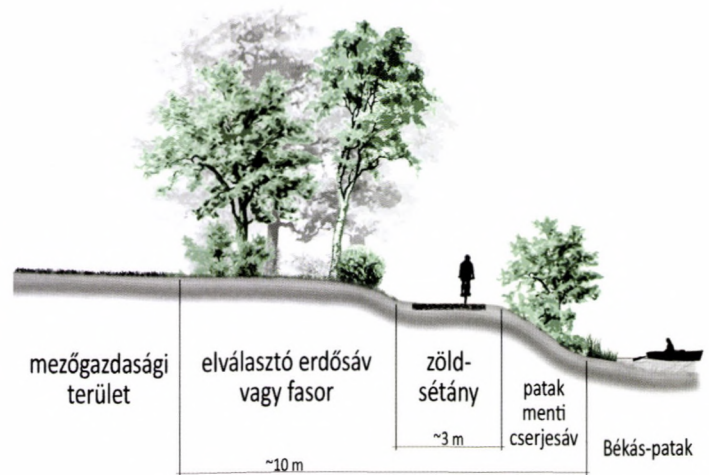
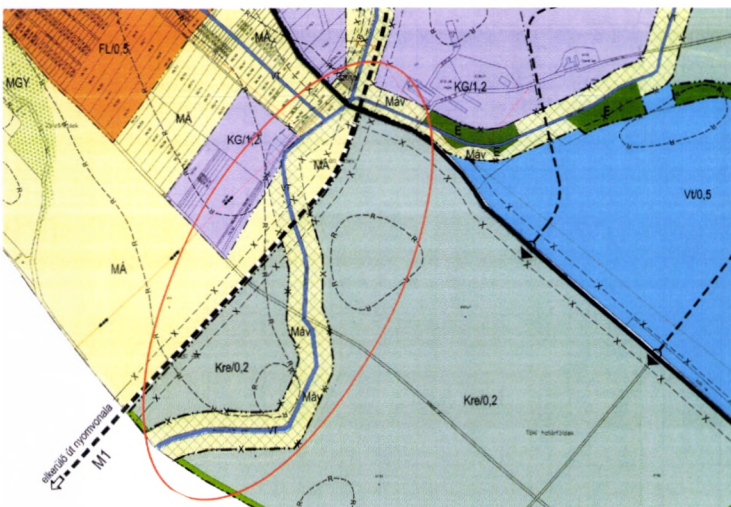
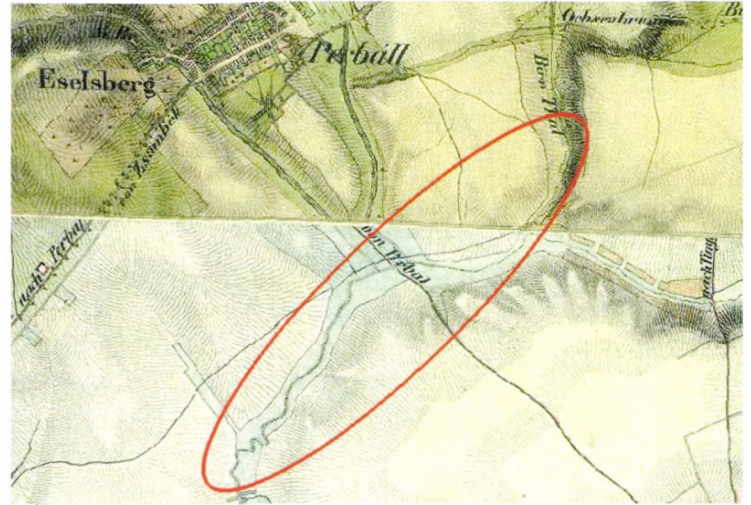
A zöldút fogalom területi- és településtervezési rendszerbe illesztését a következő szempontok szerint javaslom:

Maximális illeszkedés a jelenlegi jogi szabályozás fogalmaihoz
Rekreációs és ökológiai szerepüket tekintve a zöldutak részei lehetnek a települések zöldfelületi rendszereinek és a térségi jelentőségű



12. a), b), c) és d) kép/pict.: Zöldsétány terve régi szekérút feltárással: jelenlegi állapot (saját fotó) [12.a)], a szekérút a második katonai felmérésen [12.b)], a szekérút nyomvonalát a Telki településszerkezeti tervében [12.c)], javasolt mintakereszt-szelvény (saját ábra) [12.d)] / Plan of the greenway alongside an old cart road: current condition (own photo) [12.a)], the cart road in the 2nd military survey [12.b)], the path of the cart road in the urban development plan of the town of Telki [12.c)], sample cross-section of the proposed greenway (own figure) [12.d)]

13. a), b), c) és d) kép/pict.: Patakmenti zöldsétány terve: a Békás-patak menti sáv jelenlegi állapota (saját fotó) [13.a)], a Békás-patak a második katonai felmérésen [13. b)], a Békás-patak Perbál településszerkezeti tervében [13.c)], javasolt mintakereszt-szelvény (saját ábra) [13. d)] / Plan of the greenway alongside a stream: present condition of the strip of land alongside the Békás Stream (own photo) [13.a)], the Békás Stream in the 2nd military survey [13.b)], the Békás Stream in the urban development plan of the town of Perbál [13.c)], proposed cross-section of a stream-side greenway (own figure) [13.d)]



one of the most important conclusions that can be drawn concerning green areas is that legislative regulations may only feature concepts that are clearly defined from the legal perspective. In the case of regional development plans, the current legal background only permits green areas to be featured for their ecological value among the range of planning categories (10. picture).²³

The significance of the construction of greenways for landscape architecture
For the purpose of the present research, I shall review the possibilities of greenways in Hungary using the example of the Buda Regional Greenway. I consider the Zsámbék Basin, a part of the Budapest agglomeration, to be an exemplary area in which the highly varied characteristics of the landscape offer an opportunity for the establishment of a versatile network of greenways. A classic, water-side greenway could be built alongside the banks of the main aquatic feature of the basin, the Békás Stream.

The area of the railway line that was decommissioned after modernisation, in the Biatorbágy region, offers another classic opportunity for a greenway. The paths of historic roads may also furnish special opportunities for greenways, as these roads, once quite comfortable for horse-drawn carriages and carts and following rational paths, can be equally suitable for horse-riding and cycling.

In the cases of those opportunities, the establishment of the greenway is accompanied by a number of other landscape architecture design tasks. Some sections can serve as greenways as they are. For those, the paramount design task is to discover valuable linkages in landscape structure and views, and the incorporation of those thoroughfares in the urban development and zoning plans. The resolution of the problematic aspects of landscape usage along those paths is a secondary task (establishment and maintenance of a level road service, plantation of trees, building of rest spots, etc.). In some areas, the clearance of

23 The harmonisation of items of legislation referring to the ecological and recreational role of urban and landscape-scale green areas from the perspective of green area planning would be exceptionally important.

ökológiai hálózatoknak is. Önálló tervezési kategóriaként való szerepeltetésük elsősorban a Budapesti Agglomeráció területén, a Zöldövezet programhoz kapcsolódóan látszik indokoltnak, de a nagyvárosok környezetében és kistájak, kistérségek regionális tervei- ben a szomszédos települések közötti gyalogos-kerékpáros-lovas kapcsolatok térbeli biztosítására is jó lehetőséget nyújthatnak. Létesítésük kiemelt üdülőkörzetekben, üdülőtájak esetében (pl. Balaton-felvidék) is indokolt.

A zöldút tágabb és szűkebb értelmezése

Tekintettel arra, hogy a 'greenway' kifejezés meglehetősen széles jelentéstartalommal bír, javasolom a zöldút tágabb és szűkebb értelemben tekinthető jelentésének megkülönböztetését. Tágabb értelemben a zöldút elsősorban elméleti megközelítésű értelmezését, szűkebb értelemben pedig a zöldútnak a területi- és településtervezésben felhasználható, gyakorlati megvalósításra is alkalmas megfogalmazását javasolom.

A tágabb értelemben használható zöldút fogalom definiálása a Közép-európai Zöldutak Szövetsége által megfogalmazott definícióra²⁴ alapozva lehetséges:

A zöldút olyan, nem-motoros közlekedésre biztonságosan használható útvonal, amely jellemzően vízfolyások, ökológiai és/vagy zöldfolyosók, felhagyott vasútvonalak vagy történelmi útvonalak mentén jellemezhető ki vagy hozható létre. Zöldutak létesítésének célja az egészséges életmód, a fenntartható fejlődés, a kulturális örökségvédelem, a környezettudatos nevelés, valamint a helyi közösségek és a helyi gazdaság megerősítésének megvalósítása.

A szűkebb értelemben vett, tervezési kategóriaként bevezethető fogalom elnevezésére – az egyértelmű megkülönböztetés érdekében – javasolom a zöldsétány kifejezés használatát a következő megfogalmazásban:

A zöldsétány többféle rekreációs szerep (elsősorban gyalogos, kerékpáros és lovas használat) betöltésére alkalmas, térségi (kistáj, kistérség, település csoport, városrész) jelentőségű, lineáris zöldhá- lózási elem, melynek térbeli kialakítását tájépítészeti tervezés keretében, zöldút- tervezési irányelvek határozzák meg.

A javasolt zöldút-tervezési irányelveknek többek között tartalmazniuk kell a zöldutak tipizálását, a zöldút- nyomvonalak kijelölésének tájé- pítészeti metodikáját, az utak és a kapcsolódó pihenőhelyek kialakítására vonatkozó mintakeresztszelvényeket és a főbb arculati elemek tervezési elveit.

Az ökológiai- és zöldfolyosó kifejezések tájökölógiai értelmű használata

A zöldút fogalmának világos értelmezhetősége érdekében javasolom az ökológiai- és zöldfolyosó fogalmak ökológiai szakirodalomban elfogadott használatát.²⁵ Fontosnak tartom hangsúlyozni, hogy a zöldút nem az ökológiai- és zöldfolyosó kifejezések szinonimája.

Az ökológiai- és zöldfolyosók jelentős részében az állatok élőhelyi nyugal- mát és háborítatlan vándorlását kell biztosítani, míg a zöldutak elsődleges szerepe az emberi kikapcsolódás szá- mára alkalmas lineáris terek biztosí- tása. Természetesen vannak olyan öko- lógiai- és zöldfolyosók, amelyek részben vagy egészben zöldútként is használ- hatók, de ezt az adott területre vonat- kozó tájvizsgálat alapján lehet eldön- teni. A területhasználatot tekintve az ökológiai- és zöldfolyosók potenciális zöldutaknak tekinthetők: az élőhelyként is értékes zöldsávon belül ott kell meg- keresni a zöldsétány helyét, ahol annak rekreációs létjogosultsága van (tér- ségi útkapcsolat, kilátás stb.) és a legke- vésbé zavarja az értékesebb élővilágot.

Kapcsolat a zöldsétányhoz hasonló szerepű utakkal

Az egészséges életmód és a szabadban tölthető kikapcsolódás céljából kijelölt vagy épített hagyományos turistautak, burkolt kerékpárutak és zarándok- utak szerepe a zöldsétányok szerepé- hez hasonló. Új zöldsétányok kijelölését és tervezését ezért a meglévő és terve- zett, egyéb, nem-motoros útvonalakkal össze kell hangolni. Zöldsétányok terve- zésénél meghatározó tervezési elv a kör- nyező területhasználati módokkal és a környező ökoszisztémákkal való össz- hang biztosítása, a zöldfelületi-zöldhá- lózási használatnak megfelelő kialakí- tás, a többféle, nem-motoros használati

²⁴ Sopron Declaration Environmental Partnership for Sustainable Development, July, 2006 in: www.greenways.by

²⁵ Gyulai Iván: Ökológiai folyosók, zöld- folyosók, Természet Világa, 1996/2. 41-43-p, Budapest

the scrub-infested sections of old dirt roads may be sufficient to establish independent pieces of greenways that are similar to the classic examples. In some cases, the required widening of the existing roads and the plantation of trees alongside the roads may require the adjustment of land ownership conditions as well (11., 12. 13. picture).

OPPORTUNITIES FOR INCORPORATING GREENWAYS INTO REGIONAL AND URBAN DEVELOPMENT PLANNING

I propose that the concept of greenways should be incorporated in the system of regional and urban development planning in accordance with the following considerations:

Maximal consistency with the concepts of the present legal background

As regards their recreational and ecological roles, greenways can become parts of the green area networks of towns as well as ecological networks of regional significance. Using them as a separate planning category appears to be justified primarily within the Budapest Agglomeration, in relation to the Greenbelt programme, but they may also offer great opportunities for creating foot-path, cycle-path and horse-riding path links between neighbouring towns in the regional development plans of micro-regions and landscapes in the vicinity of other large cities. The introduction of greenways would also be justified in prestigious holiday resorts and resort landscapes (e.g. the Balaton Highlands).

The wider and the narrower interpretation of greenways

In view of the fact that the term 'Greenway' has come to cover a rather wide range of senses, I suggest that we distinguish between the wider and the narrower sense of the term. The wider sense primarily concerns the theoretical interpretation of greenways while the narrower sense has a role to play in regional and urban development planning, so it should be formulated in a manner suitable for practical application as well.

The wider meaning of the concept of greenway can be defined based on the definition²⁴ offered by the Central European Greenways Federation:

Greenways are trails that are safe for non-motorized users, typically marked out or created along waterways, ecological corridors, disused railways or historic roads. They are established in order to encourage healthy lifestyles, sustainable development, the protection of cultural heritage, environmentally conscious education and the promotion of local communities and the local economy.

For ease of distinction, I propose the term planned greenway for the concept in the narrower sense, to be used as a planning category, with the following definition:

A planned greenway is suitable for a number of recreational roles (primarily pedestrian, bicycle and horse traffic), it is a linear green network component of a regional significance (for a micro-landscape, microregion, group of towns or city district) whose spatial layout is defined by the principles of greenway design.

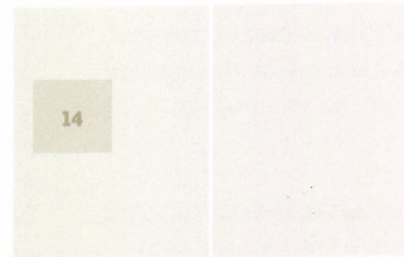
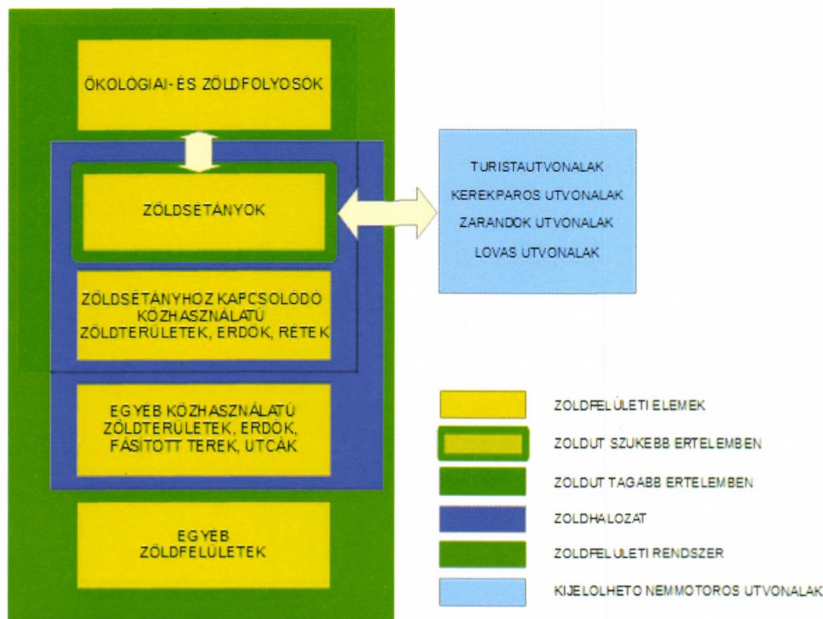
The proposed principles of greenway design shall include, among other things, a typology of greenways, the landscape architectural methodology for marking out the paths of greenways, the sample cross-sections for the roads and the associated rest facilities and the design principles applicable to the main visual features.

The use of the terms 'ecological corridor' and 'green corridor' in landscape ecology

In the interest of making the interpretation of the concept of greenways very clear, I propose that the terms 'ecological corridor' and 'green corridor' be used in the sense accepted in the ecological literature.²⁵ I believe it is important to emphasise that the term greenway is not suitable for use as a synonym of the terms ecological corridor and green corridor, as a significant proportion of ecological and green corridors are actually established to ensure that animal habitats remain undisturbed, while the primary function of greenways is that of providing outdoor areas suitable for human recreational activity. Naturally,

²⁴ Sopron Declaration Environmental Partnership for Sustainable Development, July, 2006 in: www.greenways.by

²⁵ Ivan Gyulai: Ökológiai folyosók, zöld-folyosók, *Természet Világa*, 1996/2. 41-43. pp, Budapest



14. kép/pict.:
Zöldutak lehetséges helye a zöldfelületi rendszerekben (saját ábra) / The potential place of greenways within the systems of green areas (OWN FIGURE)

mód biztosítása, valamint a szomszédos települések összekapcsolása úgy, hogy az útvonalak lehetőség szerint a forgalmas közutaktól távol haladjanak.

A fenti szempontok alapján a zöldút fogalom települési zöldfelületi rendszerekhez kapcsolását a 14. kép ábrája szerint javaslom.

ÖSSZEFOGLALÁS

A zöldutak történeti fejlődésének és összetett jelentéstartalmának vizsgálata alapján szükségesnek tartom olyan zöldút fogalom bevezetését, amely

- a területi- és a települési tervezésbe jól integrálható,
- önálló tervezési kategóriaként jelenik meg,
- a települések beépített és nem beépített területén egyaránt alkalmazható.

A zöldút tájépítészeti tervezésben használható fogalmának elnevezésére a zöldsétány kifejezést javaslom, amelynek elsődleges jelentéstartalma a térségi jelentőségi rekreációs funkció és a jelentős ökológiai szerep együttes biztosítása.

A zöldsétány-definíció széleskörű egyeztetésen alapuló elfogadását, majd megfelelő tervezési metodika kidol-

gozását követően a zöldsétány tervezési kategóriaként jó eszköze lehet

- értékes tájszerkezeti elemek megőrzésének,
- a zöldfelületi rendszerek szigetszerű területi elemeinek összekapcsolásának,
- a zöldhálózatok bővítésének és
- a biológiai aktivitásérték pótlások előírt teljesítésének térbeli biztosításához.

A külföldi példák és a zöldút-tervezéshez kapcsolódó magyarországi kutatások alapján zöldút-hálózatok tervezéséhez és megvalósításához szükséges legfőbb tényezők a következők:

- döntéshozói elhatározás országos, térségi vagy települési szinten
- tervezési metodika kidolgozása
- jogi szabályozás kidolgozása
- konkrét tervek megrendelése és kidolgozása
- megvalósítás és fenntartás.

A cikk megjelenését támogatta a TÁMOP - 4.2.1/B-09/1 KMR-2010-0005 pályázata.



there are ecological and green corridors which (or some parts of which) can also be used as greenways, but that is always a question to be decided on the basis of a specific landscape review of the area in question. From the perspective of land utilisation, ecological and green corridors can be regarded as potential greenways: within the strip of vegetation containing the valuable habitat, the location for the planned greenway must be found where it is justified from the recreational perspective (regional connections, views, etc.) and where it disturbs the valuable wildlife as little as possible.

Links with roads whose roles are similar to that of planned greenways

Traditional tourist footpaths and paved cycle paths allocated or constructed for promoting healthy lifestyles and outdoor recreation, and pilgrimage routes have roles that are similar to planned greenways. Therefore the allocation and design of new planned greenways should be coordinated with other existing and planned routes for non-motorised traffic. During the planning of planned greenways, achieving harmony with the usage modes of adjacent land and the ecological environment is a definitive principle along with a layout that is of a suitable quality for use as a green area, the provision of paths for several types of non-motorised traffic and the establishment of links between neighbouring towns while, as far as circumstances permit, keeping the greenways away from busy public roads.

Based on the above considerations, I propose that the concept of greenways should be incorporated in the green area – green network systems of towns and cities as shown in the figure (14. picture).

SUMMARY

Based on my review of the historical development and complex denotation of the concept of greenways I believe it is necessary to introduce a definition of this concept that is

- Suitable for integration in regional and urban development planning
- Appears as a separate design category
- Has applications in built-up and open areas of towns

I propose the term planned greenway to denote the particular version of the concept of greenways that is of utility in landscape architecture, whose primary content centres on a combination of a recreational function of regional significance and a significant ecological role.

Pursuant to the acceptance of this definition of planned greenways based on wide-ranging coordination and the elaboration of an appropriate planning methodology, as a design category, planned greenways may serve as suitable instruments for

- Preserving valuable components of the landscape
- Connecting the fragmented and isolated components of systems of green areas
- Extending green networks and
- Achieving the prescribed levels of biological activity in any specific area

Based on examples from abroad as well as Hungarian research associated with greenway planning, the most important factors required for the planning and implementation of networks of greenways are as follows:

- Suitable decisions by the decision-makers at the national, regional or town level
- Elaboration of a design methodology
- Introduction of appropriate legal provisions
- The commissioning and development of specific plans
- Implementation and maintenance ●