

A MÁTYÁSFÖLDI REPÜLŐTÉR TERMÉSZETI ÉRTÉKEI

TISZAMARTI Tamás

1165 Budapest, Nagyvázsony u. 2.
e-mail: tamas.tizamarti@gmail.com

Kulcsszavak: Budapest, helyi jelentőségű természetvédelmi terület, inváziós növényfaj, *Spermophilus citellus*, *Taraxacum serotinum*

Összefoglalás: Budapesten jelenleg 872 ha természeti terület élvez törvényes oltalmat, de még közel ugyanennyi lenne erre érdemes. Egyikük, a Mátyásföldi repülőtér mintegy 50 ha kiterjedésű területének értékeit kívántam feltárni. A terület Budapest kertvárosi részén, a XVI. kerület déli határán, a Felsőrákosi-rétek Természetvédelmi Terület tőszomszédságában fekszik. 1916-ban itt jött létre Magyarország első közforgalmi repülőtere, s szolgált a magyar aviatika bölcsőjéül 1937-ig. A XX. század első feléig több jelentős történelmi esemény színtere volt, így kultúrtörténeti szempontból is jelentős érték. A terület élővilágáról korábban nem készült átfogó tanulmány. Nagy kiterjedésű, jó állapotban fennmaradt homoki gyepi élőhelyei számos védett állat- és növényfajnak adnak otthont, köztük a közönséges ürge, a kései pitypang és a homoki bakszakáll állományának. Kidolgoztam egy tanösvény javasolt útvonalát is.

Bevezetés

Budapest európai viszonylatban kiemelkedően gazdag természeti adottságokkal rendelkező főváros. Területének mintegy 7 %-a országos jelentőségű védett természeti terület, ezen kívül a 39 helyi jelentőségű védett természeti terület együttes kiterjedése több mint 800 ha ([http1](http://1)). 2008-ban a Fővárosi Önkormányzat Pintér Balázs botanikust bízta meg a főváros nem védett, de természetvédelmi szempontból értékes területeinek felmérésével. Kutatásai alapján 26 területet találtak védelemre érdemesnek, melyek összesen további 800 ha-t tesznek ki, tehát gyakorlatilag Budapest területi védettségre érdemes természeti értékeinek csak a fele áll oltalom alatt (Pintér 2008). Céлом, hogy bemutassam egy kiemelkedő értékekkel bíró, de védelem alatt nem álló területen, a Mátyásföldi repülőtéren kutatásaim során talált, valamint más munkákban fellelhető értékeket, hogy ezzel igazoljam e terület védelemre érdemes voltát.

Budapest természetrajzi kutatása a másfél évszázados török hódoltság miatt a többi európai országhoz/városhoz képest viszonylag későn kezdődött meg. Az első Buda és Pest környéki élővilágot illető tudományos feljegyzések Luigi Ferdinando Marsigliótól származnak. Felméréseiről 6 kötetes összegző tanulmányt írt Danubius Pannonico mysicus címmel 1726-ban. Ma ezt tekintjük Budapest első természetrajzi leírásának (Pénzes 1942, Bajor 2009). Az átfogó, rendszeres és nem csak alkalmi jellegű kutatás beindításának úttörője Winterl József Jakab volt a 18. század második felében. Sadler József 1818-ban készült el korszakalkotó művével (Verzeichniss der um Pesth und Ofen wildwachsenden phanerogamischen Gewächse mit Angabe ihrer Standorte und Blüthezeit), mely az első átfogó jegyzék volt Pest és Buda növényzeti elemeiről. 1167 faj neve, élőhelye és virágzási ideje szerepel benne. Következő művében (Flora comitatus Pestiensis) több mint 200 fajjal bővült a lista (1377 faj), ennek második kiadásában pedig további 52-vel. Gönczy Pál 1864-ben jelentette meg „Pest megye és tájéka viránya” című művét. Anton Kerner művei meghatározó hatással voltak Borbás Vincére az új budapesti flóramű megírásában (Pénzes 1942). Borbás Budapesti flóraműve 1879-ben, A főváros és környéke növényzete címmel, 1562 fajt írt le.

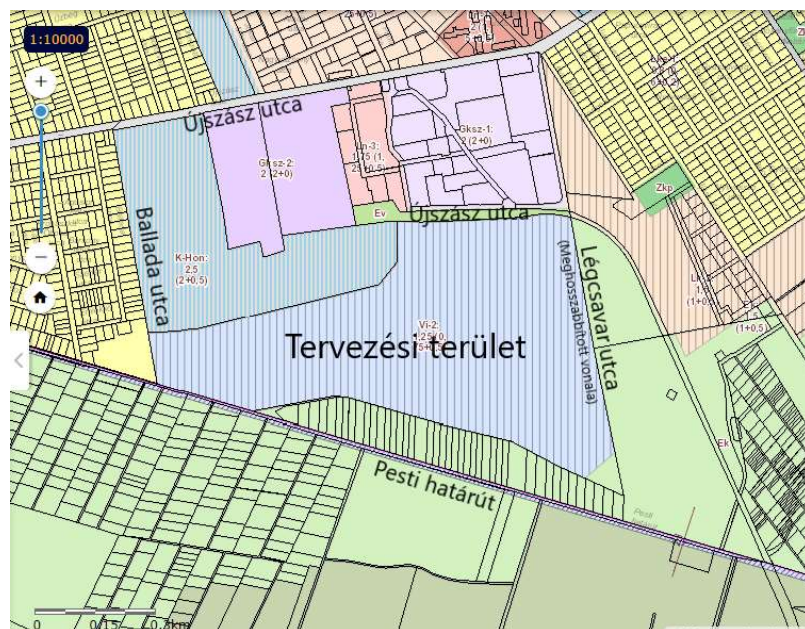
Az állatvilág kutatásának terén mindeddig csak kezdetleges munkák folytak; főként a Sadler idejében tevékenykedő Frivaldszky Imre nevéhez fűződtek. Később Pénzes Antal adott ki átfogó alkotást, 1942-ben a Budapest élővilágát. 30 élőhelytípust ismertet külön fejezetekben. Felismerte, hogy az élővilág romlása napról napra tapasztalható, és ez ellen tenni kell, ezért

javaslatot tett 12 konkrét terület, és bizonyos fajok természetvédelmi oltalom alá helyezésére. 1996–1997-ben a Főpolgármesteri Hivatal megbízásából elkészült a Budapest főváros természetvédelmi területeinek élővilága című mű, míg 2011-ben a Madarak Budapesten Schmidt Egon tollából. 2009-ben jelent meg Bajor Zoltán Budapest természeti kalauza című alkotása, mely a természetvédelem jelenkorának (1996–) eddigi legátfogóbb és legigényesebb műve. Aktualizált változata Budapest természeti értékei címmel jelent meg 2015-ben. Az utóbbi években előtérbe kerültek a természeti értékeket a tájtörténeti vonatkozásokkal egységes rendszerben vizsgáló kutatások (pl. Nagy és Malatinszky 2019a).

A rendszerváltás óta gyorsuló mértékben csökkennek a főváros és közvetlen környékének produktív területei (Lennert et al. 2020), a megmaradókra pedig Európa-szerte egyre nagyobb használati igény mutatkozik (pl. Fischer és Kowarik 2020), míg mások az őshonos lágyszárú fajok számának jelentős mértékű csökkenéséről számolnak be nagyvárosi környezetben (du Toit et al. 2020)

Anyag és módszer

A vizsgált terület, a Mátyásfüldi repülőtér Budapest XVI. kerületének Mátyásfüld városrészében, annak déli határán található. Északon az Újszász utcával párhuzamos, Rákosokat és Mátyásfüldet összekötő vasúti iparvágány, délen a kerülethatárral egybeeső Pesti határút, nyugaton a Ballada utca a legközelebbi épített közút, keleti oldalán pedig a Légcsavar utca meghosszabbított vonala határolja (1. ábra). Szűkebb értelemben azonban inkább a honvédségi telep; a vasúti sín előtt található tölgyes–feketefenyves–nyírfás telepítéstől nyugatra eső árok és a modellező-repülőtér déli oldalának közelében húzódó kerítés által határolt, kb. 40 ha kiterjedésű részt tekintjük a Mátyásfüldi repülőtérnek, és egyben ez a legértékesebb része is a területnek.



1. ábra A vizsgált terület és határai. Forrás: Budapest Térinformatikai portál (<http2>)
Figure 1. The investigation area ('Tervezési terület' patch) and its borders

Mátyásfüld egykor önálló nagyközség a Duna bal parti oldalán, a Budapest keleti részén fekvő XVI. kerületben található. A jelenleg rendelkezésre álló történelmi források (cinkotai evangélikus templom régészeti feltárása és a Timur utcai sírleletek értékelése) szerint a magyarok először a XI. században telepedtek le itt. Környékbeli falvak voltak a tatárjárás során elpusztult és elnéptelenedett Nemes és Nagyos, a Rákos-patak mentén (Lantos 2015). 1259-ben

IV. Béla király ezt a területet a Nyulak-szigeti (ma Margitsziget) apácarendnek adományozta. Feljegyzések szerint a XV. században a szomszédos rákoskeresztúriak háborgatták őket, ezért Mátyás király külön oklevéllel állt ki értük, biztosítva nyugalmukat.

Mai formájában mindössze 133 éves történelmi múltra tekint vissza. 1887-ben Kunkel Imre, a Budapesti Központi Tejcsarnok megalapítója és igazgatója egy vadászat apropóján vendégségben járt Cinkota földesuránál, Beniczky Gábornál. Felismerte, hogy a közeljövőben épülő BHÉV (budapesti helyiérdekű vasút) vonal, mely a Keleti pályaudvar és Cinkota között fog húzódni, várhatóan emelni fogja a környék forgalmát és a telekárakat is. Meglátta benne a potenciált egy nyaralótelep létesítésére, amely ötletét fel is vetette Beniczky Gábornak, aki ezidőben épp anyagi nehézségekkel küzdött, így könnyen alkuba bocsátkozott, és Kunkel Imrének adta a 75 kataszteri hold kiterjedésű, később Mátyásföldnek elnevezett birtokrészt négyszögölenként 65 krajcárért (Szentes 1971). A Mátyásföld elnevezés Hunyadi Mátyás királyunk iránti tisztelgés jeleként adatott.

Az I. világháború idején a fejlődés lassult, a legjelentősebb esemény a Magyar Általános Gépgyár által kezdeményezett repülőtér és repülőgépgyár építése volt a nyaralótelep határában, melyben a megnyitást követően 1200 környékbeli munkást foglalkoztattak. Ez volt Magyarország első forgalmi és polgári repülőtere. A II. világháború alatt a repülőteret hadi szolgálatba állították, így jelentősen megnőtt a forgalma és az itt dolgozó munkások létszáma, melynek következményeként egyre többen telepedtek le. 1943-ban Új-Mátyásföldön megkezdődött az Uhri Testvérek cég építkezése, mely a később világhírűvé lett Ikarus elődvállalata volt. 1944. december 31-én Csömör irányából bevonultak a szovjet hadsereg alakulatai, elfoglalták többek között a repteret és a hozzá tartozó létesítményeket, lakótelepet építettek mellé. Egészen 1990-ig birtokolták ezeket a területeket (Szentes 1971, Fodor 2000).

Az első légi postajárat 1918. július 4-én emelkedett innen a magasba, ezzel megindult a Budapest és Bécs közötti légi közlekedés. Néhány nap múlva, 1918. július 23-án azonban be is szüntették, mivel e rövid idő leforgása alatt – a gépek alacsony színvonalú műszerezettsége miatt – 2 gép is lezuhant és 4 haláleset történt. A repülőgépgyárhoz 80x20 méteres repülőgép-szerelő hangár és 900x800 méteres füvesített repülőtér tartozott. Főként Fokker B és D típusú kicsi, gyors, légcavarkörön keresztül tüzelő géppuskás vadászrepülőgépek készültek – melyek akkor az Osztrák-Magyar Monarchia legmodernebbjeinek számítottak – valamint Berg licenc alapján gyártott Aviatik C és D típusúak. Később az utasok fogadására egy kis üvegezett falú épület is épült Budapest felirattal és órával (Druzsina 2018). A trianoni békediktátum (1920. június 4.) után a győztes államokat képviselő bizottság teljes repülési- és repülőgép építési tilalmat rendelt el Magyarországon, de mivel 1922-ben a Franco-Roumaine (később CIDNA) francia-román légitársaságnak is érdekévé vált, hogy hazánk felett átrepüljön, 1922. április 30-án ünnepélyes keretek között feloldották a zárlatot, s május 1-től megindult a Budapest–Párizs légi postai vonal valamint a Bécs–Budapest–Belgrád légi járat (http3, http4, Magyarország 1922). Még ez év novemberében megalakult az első magyar légitársaság is, a Magyar Légiforgalmi Rt. (MALERT, a MALÉV elődje), decemberben pedig a második is, az Aeroexpress Részvénytársaság, amely a legnagyobb magyar légitársasággá nőtte ki magát, 4 év múlva azonban megszűnt (Zainkó 2017, http5).

Az 1930-as évektől Mátyásföld az európai légi közlekedés egyik centrumává vált. A KLM, az OLAG és a Lufthansa repülői is használták a repülőteret. Számos angol, olasz és cseh városból érkeztek ide gépek, illetve a Közel- és Távol-Keletre irányuló forgalom egyik fontos állomása is itt volt. Az utolsó években már naponta 17 külföldi gép érkezett és indult innen (http4, http6, Pesti Hírlap 1937). Míg a kezdeti igényeket jól ki tudta elégíteni a repülőtér, a gyors ütemű fejlődés következtében hamar elavulttá vált a többi európai repülőterekkel szemben. Szerepét 1937-től a frissen elkészült budaörsi repülőtér vette át. Az utasforgalom megszűnt. A II. világháborútól a rendszerváltásig a szovjet hadsereg használta.

A Mátyásfüldi repülőtér az Alföld nagytáj ÉNy-i határán helyezkedik el, a Duna menti síkvidék középtáj Pesti-sík kistájában (Csorba et al. 2018). Tengerszintfeletti magassága 142 m. Az évi középhőmérséklet 10,2–10,6 °C. A csapadék éves átlaga 520–550 mm (Dövényi 2010).

Az adatgyűjtés érdekében számos terepbejárást tettem a vizsgálati területen. Mivel nem kimondottan mozaikos, mintavételi útvonalat nem határoztam meg, inkább véletlenszerűen pásztáztam, illetve amikor bizonyos fajokat kerestem, akkor céltudatosan az általuk preferált élőhelyeket jártam be. Terepbejárásaimra alkalmanként velem tartottak, és szaktudásukkal nagyban hozzájárultak az adatgyűjtésemhez: Bajor Zoltán, Malatinszky Ákos, Pintér Balázs és Tóth Balázs.

Igyekeztem minden napszakban látogatni a területet: reggel, délelőtt, délután, koraeste, és éjjel – így növelve esélyeimet arra, hogy a lehető legkevesebb fajt kerüljem el. A terepbejárásokat zömmel 2019-ben végeztem, februártól októberig. A védett, vagy értékesebb, illetve inváziós fajok esetében GPS koordinátákat rögzítettem a Locus Map nevű telefonos applikációval. Az így kapott gpx fájlt kml fájlra konvertáltam, majd a Google Maps és Paint alkalmazásokkal szerkesztettem tovább, bizonyos térképeket pedig a Budapest Térinformatikai portálról szereztem be (<http2>).

A dolgozatban említett növényfajok megnevezésekor Király (2009) nomenklatúráját követtem. Az állományfelmérés során módszertani segítséget szolgáltatott Nagy és Malatinszky (2019b) munkája. A területen előforduló élőhelytípusok azonosításához és természetességi állapotuk osztályozásához Bölöni et al. (2011) munkáját vettem alapul. Az ízeltlábú fauna felmérését nagyrészt Tóth Balázssal, a Magyar Természettudományi Múzeum munkatársával végeztem. Az állatokat a faji meghatározás erejéig lepkészlálóval fogtuk be.

2020. áprilisában Bajor Zoltánnal a Nemzeti Biodiverzitás-monitorozó Rendszer ürge-monitorozási protokolljához hasonlóan, de attól részben eltérő módszer szerint mértük fel az ürgeállományt: a becsülő utak hosszát és egymástól való távolságát nem mértük ki pontosan, valamint azok számát sem szabtuk meg, inkább igyekeztünk minél nagyobb kiterjedésű potenciális ürgeélőhelyet feltérképezni. Az aktív ürgejáratokat GPS-szel rögzítettük. Az ürgeállomány létszámát Váczi Olivér szóbeli közlése alapján becsültem meg. Ennek alapja, hogy az ürge több járatot is birtokol, és az egy egyedhez tartozó járatok száma az év során időszakosan változik, kb. 3 és 6 között. A felmérési időszakban Váczi szerint 4 ürgegyed/egyeddel kell számolni, így a talált járatok számát egyszerűen elosztottam 4-gyel és így kaptam meg az állomány hozzávetőleges nagyságát (Váczi 2020, ex verb.).

A tanösvény tervezetének kialakításakor törekedtem a fővárosi védett területekkel egységes tanösvényszerkezetet alkalmazni, így mintának a XII. kerületi Ördög-orom helyi jelentőségű természetvédelmi területen található tanösvényt és Szegedi et al. (2016) Sas-hegyi javaslatát tekintettem.

Eredmények

Növényzet

A vizsgált terület meghatározó élőhelye a homoki sztyeprét (ÁNÉR kód: H5b) vagy pannon homoki gyepek (Natura2000 kód: 6260). A korábbi repülőtérként való használatból és a jelenleg is fennálló folyamatos emberi zavarásból kifolyólag kissé degradált, leegyszerűsödött fajkészletű és szerkezetű, de a bolygatás ellenére több értékes faj megtalálható. Természetessége a Németh-Seregélyes-féle skála alapján 3-as, azaz közepesen leromlott állapotú, de a regeneráció korai szakaszában lévő. Egyes helyeken inkább csak 2-es természetességű, vagy jellegtelen száraz-félszáraz gyepek (ÁNÉR kód: OC). A növényzet alapvetően zárt, de néhol felnyílik. Jórészt összefüggő, csak néhány földút vagy ösvény szakítja

meg, mely a hosszú távú fennmaradás szempontjából kedvező. A fellelt értékesebb növényfajok:

- Kései pitypang (*Taraxacum serotinum*): kb. 20–30 töves állománya korábban is ismert volt (Pintér 2008), azonban ennél egy jóval nagyobb, legalább 200 tövet számláló állományára leltem a terület viszonylag frekventált, gyakran használt bejáratához közeli részén. A faj egyik érdekessége, hogy egyelőre a fővárosi védett területek egyikéről sem ismert, csak védett területen kívüli adata van. A vizsgálati terület a Közép-európai Flóratérképezési Rácsháló 8481.3 és 8581.1 hálószeleiben helyezkedik el. A fajnak sem ezekből a kvadrátokból, sem a közvetlen környékükről nincs adata Magyarország Flóratérképezési Adatbázisának (Bartha et al., 2015) online verziója szerint (http7). Legközelebb a 8482.3 és a 8582.1 kvadrátokból ismert, Isaszeg és Pécel térségéből, az országos flóratérképezési program 2003-as adataként (adatközlő: Szenási Valentin).
- Homoki bakszakáll (*Tragopogon floccosus*): szintén nem volt eddig adata a vizsgálati területet magukban foglaló 8481.3 és 8581.1 kvadrátokból, sem a közvetlen környékükről. Az itteni állomány mindkét kvadrátot érinti. Legközelebb a 8580.4 kvadrátból ismert, Pesterzsébet térségéből, az országos flóratérképezési program 2009-es adataként (adatközlő: Korda Márton).
- Pusztai árvalányhaj (*Stipa pennata*): néhány száz tövesre becsült állomány a terület kevésbé zavart D-i és DK-i részén, a 8581.1 kvadrátban. Ebből a kvadrátból korábban is ismert volt (az országos flóratérképezési program 2003-as adataként; adatközlő: Exner Tamás). Hogy az adat pontosan erről a területről származik-e, nem tudjuk, de feltehetően igen.

A repülőtér területét évente 1–2 alkalommal kaszálják, melynek köszönhetően a becserjésedés kevésbé veszélyezteti, és idegenhonos fajokkal is kevésbé szennyezett, mindazonáltal figyelmet érdemel néhány faj jelenléte. Élőhelytípus alapján a potenciálisan legveszélyesebb lágyszárú inváziós faja a selyemkóró (*Asclepias syriaca*), de gyakorlatilag csak a legzavartabb, és nem kaszált részeken, a terület bejáratánál marad meg. Szintén ezen a részen, foltokban fordul elő a magas aranyvessző (*Solidago gigantea*) is. A DK-i sarokban az utóbbi években megjelent egy szederfaj (*Rubus* sp.) is.

Fásszárúak közül az iparvágány és a kifutópálya közelében figyelmet igényel a mirigyes bálványfa (*Ailanthus altissima*), a fehér akác (*Robinia pseudoacacia*) és a közönséges orgona (*Syringa vulgaris*) több kisebb sarjtelepének jelenléte, a terület K-i részén és DK-i csücskében pedig a keskenylevelű ezüstfa (*Elaeagnus angustifolia*) néhány csoportja található. Szintén az iparvágány mentén több helyütt láttam tövises lepényfát (*Gleditsia triacanthos*), de a fehér vadgesztenye (*Aesculus hippocastanum*) és a fehér eperfa (*Morus alba*) néhány példánya is előfordul.

Az őshonos fásszárúak közül – fátlan élőhely lévén – csupán néhány faj van jelen, a terület szegélyein, így például a gyepürózsa (*Rosa canina*), a fehér nyár (*Populus alba*) egy valószínűleg ültetett állománya, a közönséges mogyoró (*Corylus avellana*), a virágos kőris (*Fraxinus ornus*), a korai juhar (*Acer platanoides*), a közönséges fagyal (*Ligustrum vulgare*), a nagylevelű hárs (*Tilia platyphyllos*) és az egybibés galagonya (*Crataegus monogyna*).

Állatvilág

Faunáját illetően jóval gazdagabb a terület, kiváltképp a madárfauna és az élőhely adottságai alapján feltételezhető az ízeltlábúak nagy fajszáma is. Nappalilepkék közül nyár elejétől gyakori a nagy ökörszemlepke (*Maniola jurtina*), a bogáncslepke (*Vanessa cardui*), a kis busalepke (*Pyrgus malvae*), a pirosszélű araszoló (*Rhodostrophia vibicaria*); valamint a védett admirálislepke (*Vanessa atalanta*), nappali pávaszem (*Inachis io*), zöldes gyöngyházlepke

(*Argynnis pandora*), kardoslepke (*Iphiclides podalirius*), és a terület cserjés déli szegélyén a fagyalbokrok közt az ibolyás tűzlepke (*Lycaena alciphron*).

Sok más ízeltlábú rend védett fajai is előfordulnak. Megfigyeltem a szongáriai cselőpók (*Lycosa singoriensis*) aknáit, az érdes nünükét (*Meloe scabriusculus*), az imádkozó sáskát (*Mantis religiosa*), a délvidéki poszméhet (*Bombus argillaceus*), valamint a sisakos sáskát (*Acrida ungarica*) is. Kóborló fajként előfordul még a keleti rablópille (*Libelloides macaronius*) (Bajor 2019, ex verb.), az óriás törösdarázs (*Megascolia maculata*) (Buczko 2019, ex verb.) és a kis szarvasbogár (*Dorcus parallelipipedus*). Egy éjszakai fénycsapdázás során pedig a vérfű-aranybagoly (*Diachrysia zosimi*) egy példánya is előkerült (Tóth és Sulyán 2019 ex verb.), amely lápréti faj, a területnek csak alkalmi látogatója a déli irányból határos Felsőrákosi-rétek Természetvédelmi Terület felől.

Hüllők és kételtűek közül rézsiklót (*Coronella austriaca*), zöld gyíkot (*Lacerta viridis*), fürge gyíkot (*L. agilis*), fali gyíkot (*Podarcis muralis*) és barna varangyot (*Bufo viridis*) találtam, de az MME herptérképének (http8) adatai szerint megtalálható az erdei béka (*Rana dalmatina*), a zöld varangy (*Bufo viridis*) és a barna ásóbéka (*Pelobates fuscus*) is. Valószínű, hogy néhány évtizeddel ezelőtt még jóval gazdagabb kételtű- és hüllőfauna élt a területen, azonban a folyamatos zavarás, emberi használat és a Rákos-patak szabályozása miatt kipusztultak innen. Egykor még a ma Európa legveszélyeztetettebb gerinces fajaként számon tartott rákosi vipera (*Vipera ursinii rakosiensis*) is előfordulhatott, ugyanis a fajt a közeli Felsőrákosi-rétekről írták le először (Kovács 2017, ex. verb.).

A terület madárfaunája kiemelkedően gazdag. Több, a fővárosban csak ritkán észlelt faj is előfordul: hamvas rétihéja (*Circus pygargus*), kékes rétihéja (*C. cyaneus*), búbosbanka (*Upopa epops*), cigánycsuk (*Saxicola torquata*), és átvonuláskor a bíbic (*Vanellus vanellus*). Tavasszal és nyáron rendszeresen hallható a cserjés szegélyek felől a feltehetőleg közelben fészkelő gyurgyalag (*Merops apiaster*), és a fekete harkály (*Dryocopus martius*). A mezei poszáta (*Sylvia communis*), valamint a parlagi pityer (*Anthus campestris*) is rendelkezik költőhellyel a terület cserjés szegélyein (Pintér 2008, Bajor 2019, ex verb.).

Természetvédelmi szempontból legjelentősebb állattani érték a közönséges ürge (*Spermophilus citellus*) egy kisebb, néhány tucat egyed számológó állománya a repülőtér keleti felében. A Duna–Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság felmérései során az egységesített, gyors lyukszámolós ürge számbebecslési módszerrel (5 db egymástól 50 m-re eső 250 m hosszú egyenes mentén megszámolva a talált aktív járatokat) 2012-ben a becslő utankénti átlagos lyukszám 6,6 volt, az állomány átlagsűrűsége pedig 165. Ezek az értékek 2017-re 1,8-ra (átlagos lyukszám) illetve 36-ra (átlagsűrűség) csökkentek, míg a 2018-as felmérésen már egyetlen aktív járatot sem találtak. Ehhez képest 2019-es terepbejárásaimon több alkalommal is megfigyeltem ürgeket, a 2020. április 23-án végzett felmérés során pedig Bajor Zoltánnal 169 aktív ürgejáratot találtunk; ez alapján a területen körülbelül 142 egyed élhet. Budapesten ezen kívül csak két másik előfordulása van. A három előfordulási helyből kettő még nem élvez törvényes oltalmat. Magyarország a faj elterjedésének északnyugati határán helyezkedik el, így hazánkban fontos szerepe van a megőrzésben (Váczai et al. 2017). A hazai füves repülőterek több mint 75%-án előfordul, és az NBmR tapasztalatai is azt támasztják alá, hogy az állomány hosszútávú fennmaradásának elősegítésében kiemelt jelentőséggel bírnak a repülőterek (Váczai és Altbäcker 1999), bár térségünkben szükségmegoldásként a visszatelepítések is gyakran sikeresek, az áttelepítésekhez hasonlóan (Koshev et al. 2019).

Javaslat tanösvény kialakítására

Elkészítettem egy tanösvény vázlatos tervét, leírva az állomások tervezett helyeit és elemeit (tábla, játék, pihenőhely stb.), a tanösvénytáblának címet adtam, és röviden összefoglaltam azok lényegét, tartalmát (1. táblázat).

1. táblázat A Mátýásföldi repülötér védelemre érdemes területen létesítendő tanösvény tervezete
Table 1. Plan of Mátýásföld Airfield's prospective educational path

	Állomás helye, elemei	Tábla címe	Tábla vázlatos tartalma
1.	É-i bejárat – természetvédelmi terület tábla, tanösvénytábla	Üdvözljük a Mátýásföldi repülötér helyi jelentőségű természetvédelmi területen!	Figyelemfelhívás a területen található értékes élővilágra és a megőzésüket szolgáló tiltásokra, korlátozásokra.
2.	Volt kifutópálya – tanösvénytábla	A Mátýásföldi repülötér története	Létesítésének körülményei, jelentősége a magyar repüléstörténetben, ide kötődő történelmi események.
3.	Ürge-élőhely – tanösvénytábla	A terület legjelentősebb értéke	Az ürge biológiája, jelentősége, különlegességei, felhívás a megőzésére.
4.	Földút kanyar – tanösvénytábla	A Mátýásföldi repülötér növényzete	Élőhelytípus bemutatása, jellemző fajok, védett fajok.
5.	Modellrepülötér – tanösvénytábla, pihenőhely, szemetes	A magyar repüléstörténet kiemelkedő alakjai	A Mátýásföldi repülötérhez kötődő neves pilóták és általuk beállított világrekordok.
6.	D felé tartó csapás kezdete – tanösvénytábla	Védett területek Budapesten	Adatok a fővárosi védett területekről, a Mátýásföldi repülötér helye közöttük, közeli Felsőrákosi-rétek említése.
7.	Cserjés szegélymenti terület – tanösvénytábla, memóriajáték	A terület madárvilága	A területen előforduló ritka, ill. gyakori madárfajok – megjelenés, életmód, felismerhetőség, hang.
8.	Terület keleti sarka – tanösvénytábla	Veszélyeztető tényezők	Járművek, kutyafuttatás, személerakás, taposás, inváziós fajok.
9.	Honvédségi telep kerítése mentén – tanösvénytábla	A honvédségi telep története	Használata a repülötér fennállása idején, az I-II. világháborúban, a rendszerváltásig, valamint manapság.

Az állomásokat és a tanösvény útvonalát térképen is ábrázoltam. Az ösvény az egész repülötér megkerüli, teljes hossza megközelítőleg 2,5 km, és a terület valamennyi jellegzetes pontját érinti (2. ábra).



2. ábra A tervezett tanösvény útvonala
Figure 2. The planned educational path's trail

A táblák tartalmát úgy terveztem meg, hogy a kultúrtörténeti és a természeti értékeket bemutató táblák aránya egyensúlyban legyen, így szélesebb réteg érdeklődési körét ragadja meg. Fontosnak tartottam, hogy a tanösvény már meglévő utakon vezessen, és ne kelljen új ösvényeket kialakítani. Külön táblát terveztem a terület bejáratához, melyen a területen érvényes korlátozások, tiltások kerülnek ismertetésre, illetve külön táblát a veszélyeknek, és Budapest természetvédelmi helyzetének.

Következtetések és javaslatok

A terület fővárosi elhelyezkedéséből adódóan jelentős emberi zavarásnak van kitéve. A közeli utak járműforgalma és a lakótelep közelsége folyamatos, mérsékelt zaj- és légszennyezést von maga után. Más jelentős kiterjedésű zöldfelület híján a környékről sok-sok ember jár a területre kutyát sétáltatni, legtöbbször póráz nélkül, annak ellenére, hogy ez a XVI. kerületben csak az erre kijelölt kutyafuttató helyeken engedélyezett. A kutyák jelentős zavarást jelentenek az ürgékre, melyeket bár elkapni nem tudnak, de előszeretettel próbálják őket kiásni járataikból, nem ritkán fél méteres gödröket kikaparva. A talajfelszín megbolygatásával egyúttal a gyomnövények megtelepedését, vagy akár a deflációt is elősegítik (Barczy és Centeri 2005).

Bár az inváziós fajok egyelőre nem jelentenek komoly veszélyt, kis egyedszámban jelen vannak, ezért visszaszorításuk aktuális feladat, figyelembe véve a különböző szempontú megítélésüket is (Heink et al. 2018). A területen előforduló homoki erdőssztyepp fajoknak kiemelt jelentőségük lehet a táji szintű diverzitás szempontjából is (Bátori et al. 2018).

Az emberi jelenlétből taposási kár is következik. A terület bejáratánál található volt kifutópályán rendszeresen tartanak autós összejöveteleket, melyek során gyakran a gyepre is ráhajtanak, driftelnek, versenyeznek rajta. A probléma nem újkeletű, már a Helyi Hírek egyik 1999-es száma is írt róla (Ferenci, 1999). Az ilyen tevékenységnek kitett részekben jól látható a növényzet elszegényedése, a ruderalis fajok térhódítása.

Problémát vet még fel a szeméttelés és illegális hulladéklerakás is. A területen lépten-nyomon találhatóak apróbb kommunális hulladékok, az északi részen a bejáratnál pedig szemétkupacok is, melyek gyakran elektronikai hulladékot és építési törmelékot is tartalmaznak. Rendszeresen találni zöldhulladékot is.

Az említett problémák részben annak köszönhetőek, hogy a terület értékei az idelátogatóknak jórészt ismeretlenek, így nem is látnak benne különösen több értéket, mint egy egyszerű zöldterületben. Nemzetközi felmérések is azt mutatták, hogy a nagyvárosokon belül elhelyezkedő védett természeti területekre elsősorban rekreációs szempontból tekint a lakosság, bár a multifunkcionális karakterüket is sokan felismerik (Wasilewski et al. 2019), és egyre gyakrabban jelennek meg a morális kérdések, az élőlények immanens értéke is (Berry et al. 2018). Továbbá jelentős veszélyt jelentene még a terület természetvédelmi érdekekkel nem egyező hasznosítása. Az utóbbi években az önkormányzati és a fővárosi vezetés részéről is több alkalommal felvetődtek olyan kezdeményezések, miszerint a repülőteret befásítják, beépítik, nagyszabású barnamezős beruházás célterülete lesz, gazdasági övezetet létesítenek a helyén, vagy M0-s bekötő utat vezetnek keresztül rajta, mely várhatóan az élőhelyek eljellegtelenedését eredményezné.

A repülőtéren nagygépek le- és felszállására már nem alkalmas, mivel a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér irányított körzetén belül (CTR) helyezkedik el, illetve technikai okokból kifolyólag sem lenne lehetséges a gyep ilyen irányú gondozatlansága miatt, ugyanakkor tanulságos lehet a terület vizsgálata az ott végzett felmérések eredményeinek tükrében is (Balázs et al. 2012). A reptértől északnyugatra elhelyezkedő egykori gyártelep Újszász utca és Jókai utca sarkánál található épületét ma a North American Bus Industries (NABI), a világ egyik vezető tömegközlekedési busz gyártója használja.

A rendszerváltást, és a szovjet hadsereg kivonulását követően a mintegy 50 ha-os terület, – mivel hosszas próbálkozások után sem sikerült értékesíteni – térítésmentesen a XVI. kerület önkormányzatának tulajdonába került. Az átadásáról rendelkező kormányhatározat a „sport-szabadidő” célú hasznosítást kötötte ki az átadás feltételeként, így azóta sem történt rajta beavatkozás, építkezés vagy egyéb munkálat. Főleg a szabadidő eltöltését hivatott szolgálni a környékbeli lakosság számára, leginkább kutyasétáltatás, kutyafuttatás, séta, futás, nordic walking, (illegális) autós versenyek formájában. Kisebb részét a Mátyásföldi Modellező Baráti Kör gondozza és használja rádiótávírányítású repülőmodellek reptetésére.

Övezeti besorolása a Fővárosi Szabályozási Keretterv (2015) szerint jelentős zöldfelületű intézményterület (<http2>), az Országos Területrendezési Terv (OTrT) szerint országos jelentőségű tájképvédelmi terület, és az ökológiai folyosó övezetbe tartozik. Az utóbbi évek során több ízben történtek a terület élővilágának megőrzésére irányuló kezdeményezések, de a kerületi vezetés rendre elutasítja ezeket. Ugyanakkor a kerület legfontosabb kulturális örökségeként, kiemelkedő sajátosságaként tekintenek rá, amellyel a XVI. kerület „védjegyévé” válhatna.

Javasolom a Mátyásföldi repülőtér helyi jelentőségű természetvédelmi területté nyilvánítását, mivel az kistáji és fővárosi viszonylatban is jó természeti állapotban megmaradt, nagy kiterjedésű, értékes homoki élőhelyeket foglal magában, amely számos védett állat- és növényfajnak ad otthont, köztük a fokozottan védett közönséges ürge (*Spermophilus citellus*) állományának. Emellett – mint a magyar aviatika bölcsője – kiemelkedő kultúrtörténeti értékkel is bír. A repülőtér teljes területének védetté nyilvánítása esetén a szomszédos Felsőrákosi-rétek TT-vel összeolvadva a pesti oldal legnagyobb – mintegy 214 ha – kiterjedésű összefüggő élőhelyegyüttese jöhetne létre Mátyásföld és Kőbánya határán, aminek fontos szerepe van a fragmentált élőhelyfoltok közötti összeköttetések, a konnektivitás biztosítása szempontjából is. Fővárosunkban a természeti területek nagyrészt a budai oldalra koncentrálnak. A pesti oldalon mára csak néhány terület menekült meg a beépítéstől és a degradációtól. Mivel túlnyomórészt kis kiterjedésű, izolált foltokról van szó, megőrzésük nehezen kivitelezhető. Épp ezért egy olyan nagy kiterjedésű összefüggő terület, mely jó természetességi viszonyokkal rendelkezik, valamint egy másik jelentős kiterjedésű természetközeli állapotú területtel is szomszédos – mint a Mátyásföldi repülőtér – óriási érték, melynek védelme és gazdagítása különösen fontos, szakmailag is indokolt. E feladat célja nemcsak a természet megőrzése, de a társadalom egészséges, esztétikus természet iránti igényeinek kielégítése is, továbbá a XVI. kerület kertvárosias jellegének fenntartása, javítása.

A bemutatathóság és az őrzés, valamint a kulturális-rekreációs funkció megtartása, fejlesztése érdekében javasolom a terület északi oldalán, kevésbé sérülékeny részen egy látogatóközpont létrehozását, amelyben a látogatók tárgyi emlékek, képek és interaktív élmények – pl. játékok, feladatok, ismeretterjesztő előadások és tanösvény útján – ismerkedhetnek meg a terület, és a főváros természeti, táji, és kultúrtörténeti értékeivel. A látogatóközpont feladatai közé tartozna még a terület felügyelete, az ott folytatható tevékenységek korlátozása, a természetvédelmi kezelés koordinálása a kezelési terv alapján. Végül javasolom a terület élővilágának további beható kutatását, az ott megtalálható fajokról, társulásokról részletes jegyzék készítését és legalább a fokozottan védett élőlények (ürge, gyurgyalag, kékes és hamvas rétihéja) állományainak rendszeres monitorozását és a vizsgálatok dokumentálását. E munkákba akár a középiskolások is nagyobb számban bevonhatók, hiszen az Iskolai Közösségi Szolgálatot a fővárosban és környékén sokan teljesítik védett természeti területeken (Lipka et al. 2018), illetve egyre népszerűbb a társadalom széles rétegeinek bevonása a tudományos kutatásokba.

Köszönetnyilvánítás

Köszönetet mondok Bajor Zoltánnak szakmai segítségnyújtásáért, útmutatásáért, szakirodalomra tett javaslatáért; a Tölgy Természetvédelmi Egyesületnek és Pintér Balázsnak 2008-as munkájáért és terepbejáráson nyújtott segítségéért; Tóth Balázsnak az ízeltlábú fauna felmérésében nyújtott segítségéért; Rottmayer Dávidnak a személyes biztatásért, támasznyújtásért és tanácsaiért; (id.) Szabó Sándornak bátorításáért; családomnak és nagyszüleimnek az anyagi támogatásért és a hatékonyságra való ösztönzéséért; Marcsingó Bernadettnek a stílusztikai lektorálásért; Zakar Dávidnak térinformatikai segítségéért.

Irodalom

- Bajor Z. 2009: Budapest Természeti Kalauza. Kossuth Kiadó, Budapest
- Bajor Z. 2015: Budapest természeti értékei. Herman Ottó Intézet, Budapest, 352 p.
- Balázs G., Grónás V., Heltai M., Bleier N. 2012: A Flight Safety Index alkalmazhatóságának vizsgálata a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér földhasználat tervezésében, tekintettel a repülésbiztonságot veszélyeztető madárfajokra. Tájékológiai Lapok 10(1): 17–24.
- Barczy A., Centeri Cs. 2005: Az erózió és a defláció tendenciái Magyarországon. In: Stefanovits P., Michéli E. (szerk.): A talajok jelentősége a 21. században. MTA Talajtani és Agrokémiai Kutatóintézet, Budapest, pp. 221–244.
- Bartha D., Király G. (szerk.) 2015: Magyarország edényes növényfajainak elterjedési atlasza. Nyugat-Magyarországi Egyetem Kiadó, Sopron, 329 p.
- Bátori, Z., Erdős, L., Kelemen, A., Deák, B., Valkó, O., Gallé, R., Bragina, T. M., Kiss, P. J., Kröel-Dulay, Gy., Tölgyesi, Cs. 2018: Diversity patterns in sandy forest-steppes: a comparative study from the western and central Palaearctic. Biodiversity and Conservation 27: 1011–1030.
- Berry, P. M., Fabók, V., Blicharska, M., Bredin, Y. K., Llorente, M. G., Kovács, E., Geamana, N., Stanciu, A., Termansen, M., Jääskeläinen, T., Haslett, J. R., Harrison, P. A. 2018: Why conserve biodiversity? A multi-national exploration of stakeholders' views on the arguments for biodiversity conservation. Biodiversity and Conservation 27: 1741–1762.
- Böloni J., Molnár Zs., Kun A. (szerk.) 2011: Magyarország élőhelyei. Vegetációk leírása és határozója. ANÉR 2011. MTA ÖBKI, Vácrátót, 439 p.
- Csorba P., Ádám Sz., Bartos-Elekes Zs., Bata T., Bede-Fazekas Á., Czucz B., Csima P., Csüllög G., Fodor N., Frisnyák S. et al. 2018: Tájak. In: Kocsis K. (főszerk.): Magyarország nemzeti atlasza 2. kötet. Természeti környezet. MTA CSFK Földrajztudományi Intézet, Budapest, pp. 112–129.
- Dövényi Z. 2010: Pesti-hordalékkúp-síkság In: Dövényi Z.: Magyarország kistájainak katasztere. MTA Földrajzi Kutatóintézet, Budapest, 876 p, 29–34. p.
- Druzsín J. 2018: A 100 éves Mátyásföldi repülőtér katonai, repülés- és gyártástörténeti, valamint katonai logisztikai emlékei I. rész. Katonai Logisztika, 2017. 3–4. szám, 180–215. p
- du Toit, M. J., Kotze, D. J., Cilliers, S. S. 2020: Quantifying Long-Term Urban Grassland Dynamics: Biotic Homogenization and Extinction Debts. Sustainability 12: 1989
- Ferenci Z. 1999: Veszélyben a repülőtér. Helyi Hírek 1999/9., 3. p
- Fischer, L. K., Kowarik, I. 2020: Dog Walkers' Views of Urban Biodiversity across Five European Cities. Sustainability 12: 3507.
- Fodor B. 2000: Pest-környék gyöngye. Népszabadság – PestVidék melléklet, 2000-03-20.
- Heink, U., Van Herzele, A., Bela, Gy., Kalóczkai, Á., Jax, K. 2018: Different arguments, same conclusions: how is action against invasive alien species justified in the context of European policy? Biodiversity and Conservation 27: 1659–1677.
- Király G., Virók V., Molnár V., Szmorad F. 2009: Új magyar fűvészkönyv. Aggteleki Nemzeti Park Igazgatóság, Jósvafő, 616 p.
- Koshev, Y., Kachamakova, M., Arangelov, S., Ragyov, D. 2019: Translocations of European ground squirrel (*Spermophilus citellus*) along altitudinal gradient in Bulgaria – an overview. Nature Conservation 35: 63–95.
- Lennert J., Farkas J. Z., Kovács A. D., Molnár A., Módos R., Baka D., Kovács Z. 2020: Measuring and Predicting Long-Term Land Cover Changes in the Functional Urban Area of Budapest. Sustainability 12: 3331.
- Lipka B., Bodó M., Varga A., Farkas G., Malatinszky Á. 2018: A nemzetipark-igazgatóságok iskolai közösségi szolgálattal kapcsolatos tevékenysége és tapasztalatai. Tájékológiai Lapok 16(2): 157–172.
- Magyarország, 1922. április 30., 29. évfolyam, 98. szám
- Nagy, K. M., Malatinszky, Á. 2019a: Unique botanical values in a metropolitan area and the landscape history reasons of their occurrence on the Széchenyi Hill, Budapest. Nature Conservation 32: 35–50.
- Nagy K. M., Malatinszky Á. 2019b: Védett és adventív növények állományfelmérése a budapesti Széchenyi-hegyen. Botanikai Közlemények 106(2): 183–196.
- Pénzes A. 1942: Budapest élővilága. Királyi Magyar Természettudományi Társulat, Budapest, 236 p.

- Pesti Hírlap, 1937. július 4., 59. évfolyam, 149. szám
- Pintér B. 2008: Mátyásfüldi reptér In: Pintér B.: Budapest védelemre javasolt területei. Tölgy Természetvédelmi Egyesület, Gödöllő, 64 p, 53. p.
- Schmidt E. 2011: Madarak Budapesten. Új Ember Kiadó, Budapest.
- Szegedi V. M., Merza P., Malatinszky Á. 2016: Második tanösvény kialakításának lehetőségei a Budai Sas-hegy Természetvédelmi Területen. Tájékológiai Lapok 14(2): 71–81.
- Szentes L. 1971: A XVI. kerület története. Minerva, Budapest, 286 p.
- Váczi O. & Altbäcker V. 1999: Magyarországi füves repülőterek ürgeállományának felmérése. Természetvédelmi Közlemények, 8: 205–214.
- Váczi O., Nagy L., Váczi M. 2017: Repülőterek ürgevédelmi szempontú megőrzési terve. Budapest. 32 p.
- Wasilewski, M., Szulczewska, B., Giedych, R. 2019: Visitors' Perception of Urban Nature Reserves in Poland. Sustainability 11: 3768.

Internetes források:

Nevesített:

- Lantos A.: A XVI. kerület történetéről. <https://www.bp16.hu/a-xvi-keruletrol-korai-tortenelem-beolvadas> (2020. március)
- Zainkó G.: Mátyásfüldi repülőtér 100 éve. <https://kepesrepules.wordpress.com/2017/08/29/matyasfoldi-repuloter-100-eve/> (2020. március)

Név nélküli:

- http1: Természetvédelem Budapesten. <http://www.fori.hu/termeszetevedelem-budapesten> (2020. április)
- http2: <https://geoportal.budapest.hu/varosuzemeltetes/btvt/> (2020. április)
- http3: Repülőgépek. <http://mek.oszk.hu/02100/02185/html/812.html> (2020. április)
- http4: Ferihegy régóta a régió első számú reptere lehetne <https://multkor.hu/cikk.php?id=12179&page=1&pIdx=3> (2020. március)
- http5: Kalandosan kezdődött a magyar „Repülő Posta” története <https://hirado.hu/belfold/kozelet/cikk/2018/07/02/tragikusan-kezdodott-a-magyar-repulo-posta-tortenete#>
- http6: A hazai repülés története és Csepel. <http://www.cshve.hu/?q=node/56> (2020. március)
- http7: Magyarország Flóratérképezési Adatbázisa <http://floraatlasz.uni-sopron.hu/> (2020. április)
- http8: Kétéltűek és hullók természetvédelmi célú térképezése. <https://herpterkep.mme.hu/> (2020. március)

Szóbeli közlések:

- Bajor Z. 2019: Szóbeli közlés. Budapest, természetvédelmi szakértő
- Benedek Á. 2020: Szóbeli közlés. Budapest, helytörténeti túravezető
- Buczkó M. 2019: Szóbeli közlés. Budapest, fővárosi természetvédelmi őr
- Kovács T. 2017: Szóbeli közlés. Budapest, herpetológus, Magyar Biodiverzitás-kutató Társaság
- Tóth B. és Sulyán P. 2019: Szóbeli közlés. Budapest, MTM Állattár, ill. Agrárminisztérium munkatársa.
- Váczi O. 2020: Szóbeli közlés. Budapest, etológus, ürge szakértő

NATURAL VALUES ON THE AIRFIELD OF MÁTYÁSFÖLD

Tamás TISZAMARTI

1165 Budapest, Nagyvázsony str. 2.
email: tamas.tizamarti@gmail.com

Keywords: Budapest, nature reserve of local importance, invasive alien plant, *Spermophilus citellus*, *Taraxacum serotinum*

By this time, Budapest has about 872 hectares of protected natural areas, but there's almost the same amount of natural area which are also worthy to be protected. The Airfield of Mátyásfüld is one of these, therefore, I aimed for investigating the values of this 50-hectare territory. The area itself lays on the southern edge of the 16th district, neighboring the Meadows of Felsőrákos Nature Reserve. In 1916, it became the first airport of Hungary – being the cradle of Hungarian aviation – so long as 1937. Until the first half of the 20th century, several historical moments took place here. Therefore, it also carries significant cultural value. An overall study has never before been made on the nature and wildlife of this territory. It includes broad sand steppes which remained in a good natural condition and is home to several protected animal and plant species such as a population of *Spermophilus citellus*, *Taraxacum serotinum* and *Tragopogon floccosus*. As a result of the work, I prepared a possible educational path's suggestion.