

A dél-budapesti városközpont szerkezeti hatásai

Fleischer Tamás*

A megbízás tárgya, avagy valami megint nem stimmel

Az EXPO megrendezésének új koncepciója (Bécs kilépése, a helyszín szűkülése) szükségessé teszi a környezeti következmények ismételt, az új helyzetnek megfelelő felmérését. Az elhibázott ütemezés miatt csaknem párhuzamosan folyik a tervkészítés és a környezeti hatástanulmány készítése. A helyzet feloldásaként első ütemben egy „előzetes hatásvizsgálat” készült, amely feltárja a súlyponti problémákat és bemutatja a környezeti szempontból legkedvezőtlenebb jelenségeket, amely ezen belül elsősorban a térség általános rendezési tervével kapcsolatos kérdésekre koncentrálnak, ennek kritikája, a legsúlyosabb hiányosságok ismertetése és módosítási ötletek felvillantása.

Előzmények, avagy süketek „békés kommunikációja”

1991 májusában, illetve szeptemberében a világkiállítás környezeti hatásaival két tanulmány foglalkozott. Az első még a Bécs-Budapest közös rendezvény hatásait elemzte, a második pedig a bécsi népszavazást követő kormányelhatározás, a „decentralizált világkiállítás” következtében felmerült változások hatásainak vizsgálatára helyezett külön hangsúlyt.

Mivel a decentralizált megrendezésnek a döntés óta különböző interpretációi léteznek, célszerű itt megjegyezni, hogy a decentralizáció akkor – legalábbis a programiroda által kidolgozott és átadott elképzelések szerint – főleg a Budapesten belüli helyszínek decentralizációját jelentette,

azaz egy helyszín helyett gyakorlatilag a főváros valamennyi építési-vállalkozói szempontból vonzó térségének az egyidejű „művelésbe vételét”. Ezzel a lépéssel a programiroda ugyan semlegesítette a helyszínnel kapcsolatban versengő spekulációs törekvéseket és ellenérdekeltségeket, sőt egységesen a kiállítás mellé állította azokat, a gondolat azonban mind városszerkezeti és környezeti, mind pedig a kiállítás szervezését és lebonyolítását nehezítő hatása miatt itthon és külföldön egyaránt határozott ellenállásba ütközött, ennek következtében a decentralizált rendezés lekerült a napirendről.

A kiállítás központi területét illetően ezt megelőzően már megnyugodni látszott a helykeresés szakmai vitája. Igaz, az első pillanattól nyilvánvaló volt, hogy nincs (máig nincs) a főváros egészének fejlesztési irányaira vonatkozó érvényes, átgondolt és kidolgozott elképzelés. A világkiállítás sokak számára éppen ezt pótolta, vagyis a kényszert az összefüggő városfejlesztésre. Ami az összefüggések átgondolását illeti, ezt a feladatot a világkiállítás sok tekintetben be is töltötte. Először ugyan egy kapcsolódó, összefüggésekből kiragadott kiállítási helykeresés indult meg, de a fellángolt vita számos szerkezeti kérdést előtérbe hozott, és 1989 végére leülepedett a kiállítás helyszínének sokat vitatott kérdése. Úgy tűnt, mind az építőművészek szakmai elképzelését – azaz a Dunára mint vonzerőre települő kiállítást –, mind pedig a városszerkezet oldásának az igényét kielégíti a Csepel-sziget északi csúcsát, illetve az ezt övező területeket megcélzó fejlesztés, erre mutattak rá a kiírt tervpályázat tanulságai is.

Ez volt az az időszak, amikor elsősorban arra lett volna szükség, hogy akadjon egy olyan döntésre hivatott szervezet – minisztérium, kormány, iroda –, amely valóban

*Fleischer Tamás okleveles mérnök, közgazdász, Világgazdasági Kutató Intézet



feladatának tartja, hogy a felgyült érveket és tényeket előzetes prekonceptió nélkül mérlegre tegye a döntés érdekében. Rendelkezésre állt számos tanulmány, többek között az 1989 folyamán éppen ezzel a céllal készített KOPINT-DATORG munka, amely az utólagos hírverés ellenére nem volt EXPO-ellenes, csak az érveknek és az ellenérveknek egy, a korábbiaknál teljesebb spektrumát kívánta értékelni [1].

A további történéseket jelentős részben az döntötte el, hogy azóta sem sikerült döntéshozói szinten a kiállítás kapcsán a városfejlesztés, a becsvágy, az üzlet és a politika érveit összhangba hozni, és egy olyan szempontrendszer kialakítani, amelynek segítségével megszülethetett volna az a döntés, amely legalább magát a döntéshozót megnyugtatta volna választása helyességéről. Ennek egyik előfeltétele lett volna, hogy a különböző felvetések körül lefolytathatók legyenek a viták, a különböző érvekre válaszok – elfogadás vagy ellenérvek – alakuljanak ki, vagy általánosabban, hogy az egyes szempontok tartalmára figyelő kommunikáció jöjjön létre a különböző nézetek hangoztatói között. Ehelyett az EXPO előkészítése is egy lett azok közül a kommunikációs csődként jellemezhető folyamatok közül, amelyekben az eltérő nézeteket valló felek inkább elbeszélnek egymás mellett, és amelyek leginkább „süketek párbeszéde”-ként jellemezhetőek [2]. Talán különösen aktuális erre a kommunikációs csődre felhívni a figyelmet most, amikor az EXPO szlogenje és tartalma a korábbi „hidak a jövőbe” helyett éppen a „békés kommunikáció” lett.

Most, egy új környezeti hatástanulmány előzményeként azért volt érdemes minderre bővebben kitérni, mert a két, fentebb említett korábbi hatástanulmány megállapításai is a kommunikációs fekete lyukba kerültek bele. Amikor tehát a dél-budapesti általános rendezési tervet (a továbbiakban ÁRT) tekintjük át, két lehetőségünk van:

- vizsgálhatjuk az ÁRT-t önmagában, mintha mi sem vennénk tudomást arról, hogy ellentmond a korábbi hatástanulmányban megfogalmazott alapvető szempontoknak – ez esetben azonban újra szembeülni kell az ott már megfogalmazott érvekkel, és joggal merülhet fel az, hogy számos esetben néhány hivatkozás helyett hosszan kifejtünk egyszer már kifejtett érveket.

- előzetesen ismét összefoglaljuk a korábbi hatástanulmány azon megállapításait, amelyek a megváltozott EXPO (cél, méret, időpont) után is érvényesek – ez esetben viszont felmerülhet, hogy nem igazán az ÁRT-ben kifejtett nézetekkel vitázunk, hanem ismételjük az egyszer már válaszra nem méltatott érvrendszert – l. süketek párbeszéde –, és válasz helyett a válaszolás tényét reklamáljuk.

Úgy gondoltuk, hogy mindkét utat bejárjuk: előbb utalunk arra, ami a korábbi hatástanulmányban megállapításként szerepelt, és amit az ÁRT nem vett figyelembe: de ezzel nem fejezzük be, tehát nem ragaszkodunk feltétlenül, mint megváltoztathatatlan tényekhez, a korábbi hatástanulmányban foglaltakhoz, hanem megvizsgáljuk az ÁRT jelenlegi összefüggérendszerét is.

A korábbi hatástanulmány néhány megállapítása a városszerkezetről, avagy az elveket senki nem vitatja

Az eddigi hatástanulmányok – egyébként a programiroda deklarációjával összhangban – az EXPO-t nem célnak tekintették, hanem eszköznek, és az EXPO lététől függetlenül kívánták a városszerkezet lehetséges fejlesztési irányait áttekinteni, majd ezek után vizsgálni azt, hogy beleillik-e a célszerűnek gondolt elképzelésekbe egy EXPO megrendezése. A hatástanulmány áttekintette a meglévő kulcsproblémákat, azaz a túlzott térbeli (országos és városon belüli) centralizáltságot, a belváros túlterheltségét és szennyezettségét, valamint a



továbbra is ide koncentrálódó spontán fejlesztési törekvéseket. Ezek alapján, figyelembe véve az eddig megfogalmazott különböző térszerkezeti elképzeléseket is (összesen ötféle elképzelést, fejlesztési irányt), a tanulmány határozottan állást foglalt az újra és újra megkísérelt, de a helyzetet mindig tovább súlyosbító, a problémákat csak odébbgörgető belső fejlesztések ellen, amelyek a bajokat a város centrumában kívánják kapacitásnöveléssel megoldani. A belülről kifelé haladó fejlesztési ütemezéssel szemben éppen a kívülről kezdett, a szerkezeti kötöttségeket kívülről oldó építési sorrendet tekintette a tanulmány olyannak, amire a tudatos várospolitikának törekednie kell.

Ezen elvek alapján – amelyeket egyébként formálisan ma már minden fórum és hivatal is elfogad, sőt magáénak vall – a hatástanulmány a konkrét délpesti esetben a Csepelt érintő híd feltétlen szükségességére, sőt elsődlegességére hívta fel a figyelmet. Ezzel összhangban ugyanis mind egy új déli városközpont kialakítása, mind a Hungária-körúthoz mint új fejlesztési tengelyhez való csatlakozás jól ütemezhető, és a belváros tehermentesítése is megoldható, miközben a köztes területek jelentős mértékben és a város hasznára értékelődnek fel. A koncepcióba az Észak-Csepel térségében kialakítandó EXPO is beleilleszthető, bár az 1996-os rendezvény túl korai. A tanulmány felhívta a figyelmet arra, hogy ezzel szemben a világkiállítás a terveken folyamatosan észak felé csúszik, akkor még csak a Déli összekötő vasúti híd két hídfőjébe, hogy kölcsönösen erősítsék egymást a korábban oda tervezett lágymányosi közúti híddal.

A dél-budapesti ÁRT-módosítás város-szerkezeti vonatkozásai, avagy a farkok csóválja a kutyát

A kerületekhez képest kétségtelenül önállóan tekinthető, nagyobb szabad-

ságfokkal rendelkező városok ÁRT-einek esetében is elengedhetetlen, hogy a terv egyik kiinduló eleme – és fejezete – legyen annak a regionális tervnek, amely régióban az adott város elhelyezkedik. A kapcsolat a régióval nem csak a térképen is megjelenő hálózatok szükségszerű kapcsolatait jelenti, de a funkciókra, a munkamegosztásra, az ellátásra stb. vonatkozó kapcsolatokat is.

Természetesen abban az esetben, ha a régióra, a környezetre nincs érvényes terv, akkor nehezebb a tervező dolga, de annál fontosabb, hogy világosan kiderüljön, hogy mihez, milyen elképzelésekhez csatlakozik az adott ÁRT. A budapesti EXPO esetében semmiféle támpont sem segít abban, hogy a főváros egészének milyen fejlődésére számítanak a dél-budapesti ÁRT-módosítás készítői. Milyen lesz Budapestnek a szerepe, mint az európai regionális városhálózat egyik elemének, milyen lesz országos szerepkörének változása, a tevékenységek aránya, a népesség alakulása, a kerületek és a főváros együttműködése stb. Természetesen nem várható el minden adatnak a megjósolása, de azt viszont jó lenne tudni, hogy mire vonatkoznak az adott tervelképzések – mitől lesz például a közlekedési koncepció szerint 200 000 emberrel több a térségben, és vajon nem pont azért lesz több ennyivel, mert a világkiállítás idejére körülbelül ekkora többletforgalomra számított valaki?

Amikor az ÁRT nem foglal állást az egész Budapest fejlesztésére vonatkozó elképzelések tekintetében, akkor valójában azt igazolja, hogy még nincs válasz a környezeti hatástanulmányban feltett kérdésekre, azaz valójában az EXPO továbbra sincs beillesztve egy budapesti fejlesztési elképzelésbe. Az ÁRT-módosítás azért kell, mert az EXPO-hoz kell igazítani a terveket, azután pedig majd az ÁRT-módosítás következményeit tovább kell vezetni Budapest egészén.



Az új EXPO, avagy mekkora farok csóválja ezt a kutyát?

Az EXPO világrendszereket hidal át. Csak összeomlott az egyik hídfő, a másikon meg nem épül híd. Érdektelen a szimbólum.

Az EXPO a városfejlesztés motorja. Az új Budapest alakítója. Csak sajnós a kor nem kedvez a nagy építési reklámoknak.

Az EXPO az összetartó erő. A takarékos beosztó. Csak olyat építünk, ami amúgy is kellene. Mindent felhasználunk később, az EXPO egy előhasznosítás. Kivéve a pavilonok 70%-át. Meg az ideiglenes telefonközpontot. Meg az addig odébbvitt szennyvíz-kifolyót. Meg az ideiglenes parkolókat. Meg az ideiglenes vasúti megállót. Meg amit csak azért építünk, mert van rá terv. Mert másra már nincs idő.

Az EXPO hozza a tőkét. Ha az állam garantálja. Serkenti a vállalkozókat. Ha az állam fizeti. Pezsdíti az ingatlanspekulációt. Tényleg, de ez nem jó reklám.

Kis EXPO-t rendezünk, hogy ne legyenek nagy pénzügyi veszteségeink. Hogy ne kelljen túl sok parkoló. Hogy ne legyen túl nagy forgalom. Hogy ne kelljen túl sok pavilont építeni (bontani). Hogy elhiggyék, meg tudjuk rendezni. Hogy a BIE beleegyezzen.

(Beleegyezett. Feltételesen.)

Az EXPO területe 25 hektár, a Budapesti Nemzetközi Vásár területének a kétharmada. Nyitvatartási idő huszonegy hét, a tavaszi és az őszi BNV nyitvatartási idejének hétszerese.

Ha az EXPO a Hungexpo területén lenne, akkor a pavilonokat nem kellene lebontani. Dél-Budapesten ráérne az ÁRT-t akkor véglegesíteni, amikor az egész fővárosra vonatkozóan kialakultak a fejlesztési elképzelések. Az egyetemek meg esetleg addig is hasznosíthatnák bővítési területeiket. A hidakat olyan sorrendben építhetnék, ahogy célszerű. Meg ahogy telik rá.

'96-ra persze akkor is ki kellene takarítani a várost, de ezt még valahogy kibírnánk.

Az EXPO-t meg rá kellene bízni tíz olyan emberre, aki ért hozzá. Az egyik feltétel az lehetne, hogy két évig ne is halljunk róluk. Meg az EXPO-ról.

Vissza a villamost, avagy közrekedéstervezés

A jelenlegi ÁRT közúti főhálózata több ponton módosult. Természetesen a kulcselemet a térségben továbbra is a hidak jelentik.

Megjelent a terveken a Galvani úti híd.

A Déli összekötő vasúti híd vonalában a Hamzsabégi út mentesült a fő forgalmi funkció alól. Így most az itt tervezett híd nem csupán Csepelt kerüli el, de Budán sem indokolja semmi, hogy a Hamzsabégi út vonalában érkezzon. Ezzel szemben a budai továbbvezetés éppen a Galvani út vonalát erősíti. Ezek tehát pozitív változások, csak a végső következtetést kellene levonni.

Ezt a tömegközlekedési hálózat néhány változása is elősegíti. Az eredeti ÁRT két metróvonallal számolt, ezek Budán a Fehérvári út É-D-i vonalát, illetve egy erőmerőleges irányt követnek, a Dunát a Déli összekötő vasúti hídtól délre, illetve a Szabadság híd alatt metszve.

A módosítás levonja azt a logikus következtetést, hogy a villamos átvitele a vasúti hídon kiváltja a délebbi metróvonalat. Természetesen a villamos átvitele a vasúti hídon nyilván akkor is olcsóbb a metrókapcsolatnál, ha ott közúti híd nem épül, tehát ez a megoldás nem igényli a vasúti híd melletti közúti kapcsolatot, sőt a térség szempontjából kifejezetten előnyös – és összhangban van a kifejtett elvekkel („a... szükséges kapacitásbővítéseket úgy kell megteremteni, hogy ne jöjjenek létre a forgalmat koncentráltan vezető mamut főútvonalak”, 1. tanulmány 39.old.), ha a forgalom megoszlik a villamos és a közben kiépült Galvani híd között.

A másik metróvonal sajnálatos módon bennmaradt az ÁRT módosításban. E vo-



nal fő indoklása egyrészt a Szabadság híd villamosforgalmának várható kényszerű megszüntetése, másrészt a 7-es busz túlterheltsége. Ezek a problémák azonban sokkal egyszerűbben megoldhatók, ha a Szabadság hídról levett villamosokat az Erzsébet hídra telepítik át. (Az Erzsébet hídról egy hibás műszaki megoldás, a főtartóval összeépített sínek rezonanciája miatt kellett levenni a villamost, de természetesen nincs műszaki akadálya annak, hogy hagyományos módon újra vágány kerüljön rá.) Ez ugyan a Rákóczi úti villamosközlekedés visszaállításával együtt nem olcsó, de sokkal olcsóbb, mint egy új metróvonal kiépítése. Emellett a megoldásnak hallatlan környezeti előnyei vannak, mert miközben megnöveli az Erzsébet híd utasátbocsátó képességét, egyúttal elkezd visszafoglalni az utasok és gyalogosok számára az útfelszínt, csökkenti a belvárosban átvezető autópálya méretű gépkocsiatbocsátó kapacitást (l. ...forgalmat koncentráltan vezető mamut főútvonalak...) és ezzel együtt a levegőszennyezést. Ezenkívül a villamos növeli a kelet-nyugati metró kapacitását, ami szintén előnyös, hiszen éppen ebből a célból akarták az új metróval olyan közel és párhuzamosan vezetni a meglévő vonallal. Érdemes talán még megjegyezni, hogy a Szabadság híd kiesésével a Gellért téri vágányhálózat leegyszerűsödik, és a villamosok átbocsátása itt sem okoz problémát. A belső hidakat tekintve a ritmus a villamosok szempontjából javul: a Margit, Erzsébet és Petőfi hidakon megy villamos, míg közöttük egy-egy híd kimarad.

Ezek után visszatérve a Déli összekötő vasúti hídhöz, megjegyzendő, hogy mivel Pesten a Kvassai út miatt a Hungária-villamossal mindenképpen keresztezni kell a Duna-hídra tartó vasutat, forgalmilag egyszerűbb lehet a villamosvágányokat a vasúttól délre helyezni, ami Budán is egyszerűsíthetné a leágazást dél felé, megteremtve a kapcsolatot a Fehérvári úti villamossal

is, ha erre igény van. (A régi ÁRT-ben ugyanis a metró itt délnek fordult.)

Központ a Vágóhíd, avagy sínen van az új városközpont

A Déli összekötő vasúti híd mellé tervezett közúti híd városszerkezeti léptékű kárai főleg Budán és Csepelen jelentkeznek. Budán egy beszorított forgalmas térséget akar „megsegíteni” azzal, hogy még rávisz négy forgalmi sávot (ezt elkerülendő most a Hamzsabégi út – mint arról szó volt – mentesítve van a rajzokon a forgalomtól). Csepelen pedig éppen azzal okoz kárt, hogy nem tárja fel úttal Csepelt. Nyilvánvaló, hogy egy délebbi híd mindkét problémát egyszerre orvosolja – ezzel a kérdéssel a korábbi hatástanulmányok foglalkoztak.

Érdemes azonban most a pesti oldalt is jobban szemügyre venni. Azzal, hogy az ÁRT módosítása – majd az RRT – ide csúsztatta fel az új városközpontot, legalább papíron létrehozta azt az állapotot, amit az itt épülő híd maga is előbb-utóbb létrehozott volna.

A Soroksári út térségében ma öt vasúti irány és három főbb közúti irány fut össze. A vasúti irányok a Ferencvárosi pályaudvar, a Dunapart pályaudvar, a Duna-híd, a kelebiai ág és a gyorsvasút csepeli ága (a másik irányát a Dunapart pályaudvar nyálbjához számolhatjuk). A terv szerint ebből megszűnik a Dunapart pályaudvar és villamossá szelidül a gyorsvasút (amint új gyorsvillamos-ág is épül, három). Vasúti vágányban mégis csökkenéssel számolhatunk, csak három fő irány marad öt helyett. Hat lesz viszont a közúti főirányokból, a Soroksári út két iránya és a Kvassai zsilip mellé jön a terven a Hungária körút, a híd, és a Duna-parti út. Ezek az utak végeredményben több területet foglalnak el közlekedésre, mint ma a vasúti vágányok, és továbbra is többszáz kis zárványterület hoznak létre – a néhány nagyobb, tervez-



hető sziget mellett. Kijutni e szigetekről gyakorlatilag csak járművekkel lehet, amelyek viszont további belső közlekedési területeket igényelnek.

Természetesen nem arról van szó, hogy e térség ne értékelődne fel, és ne válna sokkal fontosabbá, mint amilyen ma. Mégis, egy hangsúlyos városközpont e térségre telepítését funkciózavarnak tartom, körülbelül olyan típusú funkciózavarnak, mint amilyen kicsiben a Moszkva téri: ott is összekeveredik egy üzemi, majdnem ipari jellegű közlekedési funkció – járműfordítás, végállomás, vágánykapcsolatok stb. – az utasok kiszolgálásával, forgalmával.

A Vágóhídnál is igaz az, hogy a térség nagyobb részébe továbbra is inkább közlekedésüzemi funkciók valók – nem vitatva, hogy egyes részek, különösen a zsilipnél Csepelhez kapcsolódó nagyobb térség többre hivatott e sommás értékelésnél, különösen, ha a hozzá tartozó területek Csepelen felértékelődnek.

Ha már álmodozunk...

Mikor értékelődne igazán fel ez a terület? Akkor, ha csökkenteni lehetne környezeti hátrányait, a zajt, a szabdaltságot. Ha ugyanis ténylegesen ki akarjuk használni ezt a térséget, akkor feltehetően először a vasutat kellene „lenyelni”. Például úgy, hogy az ittmaradt két irány közül az egyiket, a kelenföldit, a Gubacsi út és a Fehérvári út között a föld, illetve a Duna alá süllyesztenénk. Ez sem drágább, mint metró építeni, és érdemes legalább papíron kipróbálni, vajon ez milyen alternatívákat és fejlesztési lehetőségeket nyitna meg a térség előtt. (Ami a másik ágat, a kelebiait illeti, azt a Ferencvárosi rendezőpályaudvaron át, még az itt szóban forgó térség érintése előtt délnek lehetne fordítani.)

Ugyancsak jó lenne megtervezett alternatívákat látni arra az esetre, ha az első ütemben nem épül meg más, csak a Galvani

úti híd – vajon akkor hogyan alakulhat Dél-Buda fejlődése? Nem kedvezőbb-e a környezeti hatás ebben az esetben? És vajon lehet-e, szabad-e addig dönteni, amíg nem láttuk ezeket az alternatívákat? Vagy a tervezők látták?

Összefoglalás

Ha nagyon tömören akarunk fogalmazni, akkor azt mondhatjuk, hogy végig alternatívákat hiányoltunk, alternatívákat, amelyekkel a tervezett megoldások összevethetők.

Alternatíva nélkülinek tűnik az ÁRT módosításának nagyobb léptékű elképzelésekbe, Budapest egészébe történő beépülése.

Mint eddig mindig, alternatíva nélküli az EXPO-val kapcsolatos elképzelés egésze – miközben a terület, az időtartam, a méret tulajdonképpen jelentéktelenné zsugorodott, fennmaradtak a nagy EXPO-hoz kapcsolódó kulisszák –, de mindenki liheg, amitől úgy tűnik, már arra sincs idő, hogy meggondoljuk, szükség van-e még rájuk?

És természetesen alternatíva nélküli, mint mindig, a Déli összekötő vasúti híddal kapcsolatos közúti program, vagy a metróépítés léte (a nyomvonal már olyan kicsi, és olyan sűrűn változik, hogy szinte olyan, mintha alternatívái lennének).

Valójában a többi kérdéssel is ugyanez a helyzet: vannak alternatívák, csak nem egy időben, nem egymás mellett, hanem egymás után. Ettől azután minden döntési folyamat hihetetlenül lassúvá válik. Minden döntési fórum elé egyetlen változat kerül, elfogadni lehet, vagy nem, – de a nem-elfogadás mindig a destruálás gyanújával jár együtt: „ezeknek semmi sem jó”. Így a dolgok inkább elfogadódnak, majd lassan felmorzsolódnak: a Déli összekötő vasúti hídból legalább hármat fogadott el a Főváros (tanács, önkormányzat), a tervbizottság, a Parlament, a kormány stb. Hasonlóképpen EXPO-ból is jól állunk: így itt be is fejezhető a Hamadik környe-



zeti hatásvizsgálat előzetes városszerkezeti fejezete.

Apropó EXPO... Elmúlt az évforduló, amikor úgy döntött a kormány, hogy az EXPO 1995-ig már nem rendezhető meg, egy évvel későbbre kell halasztani. Vajon azóta változott-e valami?

Hivatkozások

[1] Greskovits B., Borszéki Zs., Palócz É.: Hidak – de hová? KJK Budapest, 1990.

[2] Csepeli György - Örkény Antal: Ellenérdekű felek közötti kommunikáció megjavításának feltételei, kézirat, 1992.

*„A dél-budapesti városközpont városrendezési és közlekedésszerkezeti hatásai a főváros egészére és a fejlesztési területre” címmel az ÖKO Rt. megbízásából 1992 májusában a dél-budapesti városközpont és az EXPO új koncepciójának előzetes környezeti hatásvizsgálatához készített tanulmány fejezete alapján.



Tartalomjegyzék

Tarján Sándor: A hazai élelmiszerek radioaktivitásának változása a csernobili reaktorbalesetet követő első öt évben.....	1
Ress Sándor - Kovács János: Új utak a környezetvédelem finanszírozási lehetőségeinek bővítésére	13
Fleischer Tamás: Expo	23
Kalas György: Javaslat a déli tranzitautópálya környezeti hatásvizsgálataihoz	30
Pálvölgyi Tamás: Az éghajlatváltozás hatása az erdei ökoszisztémákra a Kárpát-medencében.....	39
Maastricht - Ahogyan a nyugat-európai zöldek látják.....	46
Heidelbergi Felhívás.....	49
Barták Ignác: Környezetvédelem? Energiatermelés? Önvédelem!!	50
Bohn Péter: Magyarország geológiai környezeti állapota	55

ÖKO

Ökológia, környezetgazdálkodás, társadalom

III. évfolyam, 2. szám

Kiadja: az ÖKO Rt.

Környezeti, Gazdasági, Technológiai, Kereskedelmi, Szolgáltató és Fejlesztési Részvénytársaság

Felelős kiadó: Ress Sándor

Szerkesztő: Foltányi Zsuzsa

Szerkesztőség: 1112 Budapest, Olt u. 21.

A folyóirat előfizethető a kiadónál: ÖKO Rt. 1066 Budapest, Desseffy u. 34. Posta-cím: 1369 Budapest, Pf. 353. Számlaszám: 219-98935 Ip1-10645 Ára számonként: közületeknek 180.-Ft, egyéneknek 90.-Ft, nyugdíjasoknak, katonáknak, diákoknak 70.-Ft.

Kérjük, hogy olvasói leveleiket, közlésre szánt írásaikat a szerkesztőség címére juttassák el.

ISSN 0866-1731

Készült a Gödi Print KFT.-nél

Felelős vezető: Lakatos Imre

Megjelent: 2000 példányban



1992. III. évfolyam 2. szám

Ö · K · Ö

Ökológia • Környezetgazdálkodás • Társadalom

Tarján Sándor

**A hazai élelmiszerek radioaktivitásának
változása a csernobili reaktorbalesetet
követő első öt évben**

Ress Sándor – Kovács János

**Új utak a környezetvédelem finanszírozási
lehetőségeinek bővítésére**

**Maastricht – ahogyan a nyugat-európai
zöldek látják**

