



Bevásárlóközpontok telepítésének hatása a terület környezeti állapotára és a lakosság életminőségére

Készítette: Beliczay Erzsébet

**Készült a Milieukontakt Oost-Europa
holland környezetvédelmi alapítvány támogatásával**

Budapest, 1997. augusztus

Bevezetés

A Levegő Munkacsoport 1988-ban történt megalakulása óta figyelemmel kíséri a települések "lakhatóságát" befolyásoló tendenciákat, a környezeti állapotot alakító tényezőket. Mintegy 100 fős, orvosokból, mérnökökből, közgazdászokból és más szakterületek képviselőiből álló Szakértői Testülete rendszeresen véleményezi a természetes és épített környezetet érintő döntéseket.

Egyre több helyi szervezet és spontán szerveződő lakóközösség keresi meg a Levegő Munkacsoportot azzal, hogy segítsen az ott élők érdekeit védeni. Az érdeksérelem rendszerint összetett, egyaránt jelenti az egészséges környezethez, pihenéshez való jog veszélyeztetését és az ingatlanok elértéktelenedését. A kívánatos az lenne, ha egy-egy új létesítmény telepítésével a lakókat csak csekély érdeksérelem érné, és kártalanítást kapnának anélkül, hogy azt hosszantartó pereskedések előznék meg. Nálunk a szabályozás még hiányos (pl. a levegőtisztaságra vonatkozó korszerű jogszabályok máig sem készültek el), a rövid és hosszú távú érdekek ellentmondóak, a helyi lakosok gyakran saját választott önkormányzati testületükkel szemben kell, hogy érvényesítsék alkotmányos jogukat. Ez rengeteg idővel, energiával jár, és a perek, tiltakozások gyakran sikertelenek maradnak.

A nagyterületű bevásárló- illetve többcélú ("multifunkcionális") szórakoztató és bevásárló központok ("megacenterek") tömeges építésének szándéka új jelenség hazánkban. Mivel általában is szabályozatlanok a nagy tömegű, nagy kiterjedésű, a településszerkezetbe nehezen illeszthető, jelentős gazdasági és környezeti hatással járó építmények telepítésének feltételei, összegyűjtöttünk néhány kül- és belföldi tapasztalatot, amelyeket az önkormányzatoknak célszerű az engedélyezéseknél figyelembe venni.

A Magyar Közlekedési Klub magyar fordításban kiadta az Osztrák Közlekedési Klub részletes tanulmányát a helyi ellátás, gyalogos bevásárlás és az (autós) bevásárlóközpontok összehasonlításáról, amelyből az olvasó sok további érdekes nyugat-európai szervezési és műszaki megoldást, adatot tudhat meg (1).

Ugyancsak megemlíjtük a Főváros Főpolgármesteri Hivatal Főépítési Irodája által megrendelt tanulmányt, amelyet a VÁTI Rt. készített az épülő és tervezett fővárosi bevásárlóközpontokról (2).

Érdemes lenne szélesebb összefüggésekben elgondolkozni azon, hogy a szomszéd országoktól eltérően Magyarországon az amúgy lassan javuló társadalmi-gazdasági körülményekkel ellentétben a bevásárlóközpontok és általában a jelentős közúti

forgalmat vonzó létesítmények rendkívül gyorsan terjednek. Vajon ez nem jelzi-e a helyi közösségek, a hosszútávú nemzeti érdekek hiányos védelmét?

A bevásárlóközpontok veszélyeztetik a kistelepüléseken a helyi ellátást

A bevásárlóközpontokra vonatkozóan viszonylag kevés közvetlen hazai tapasztalatunk van. Ismert viszont a privatizáció hatása a hazai élelmiszerfeldolgozásra, a fogyasztási cikkek, elsősorban ruhaneműk, bútorok, háztartási és vegyi áruk gyártására. Az ottani munkahelyteremtés kényszerétől hajtott, piacokra éhes Nyugat hatalmas tőkeerejével néhány év alatt nagy területen elsorvasztotta a hazai termelést és a fejlesztést, szerencsésebb esetekben pedig saját képére alakította át. Kelet- és Nyugat-Európában teljesen azonos tömegtermékek, íz- és izlésvilág kínálja magát a helyi háziasszonyoknak és az odalátogató turistáknak egyaránt. A kezdő hazai vállalkozások tőke és — a kinti többnemzedékes — tapasztalat hiányában nem tudtak alkalmazkodni a versenyhez.

A rossz adottságú területekről a fiatalok, ha tehetik, elmenekülnek. Az elnéptelenedés, elszegényedés következtében vannak területek, ahol 10–15 km-es körzetben nincsen bolt.

A kevesebb személyzettel dolgozó, nagy vonzáskörű bevásárlóközpontok hatására a kisebb települések népességmegtartó képessége és az ottani életminőség vélhetően tovább fog csökkenni. A helyi ellátás komplex szociális és életminőségi kérdés. A bevásárlóközpontok nemcsak a helyi kistermelőkre és -kereskedőkre nézve jelentenek egzisztenciális veszélyt. Azok a — rendszerint kispénzű — emberek, akik nem tudnak messzebb menni bevásárolni, kénytelenek lesznek az egyre gyérülő és rendkívül megdráguló kisboltokban beszerezni a napi áruszükségletüket.

A kereskedelmi létszámcsökkenés közvetlen nemzetgazdasági hatását mutatja táblázatunk.¹

¹ Az 1995-ös stabilizációs program hatására két év alatt, 1996 végére a vásárlóerő 15,6%-kal csökkent. A hazai kereskedelem tartalékok hiányában válságos helyzetbe került. Már az a néhány megacenter, amely ekkor megjelent, nyomott áraival, a vásárlóerő elszívásával sok milliárd forint vagyoni kárt okozott a kiskereskedőknek.

Kedvezőtlen volt a hatás a külkereskedelmi mérlegünkre és a foglalkoztatottság alakulására is. A bevásárlóközpontokban az áruösszetétel nagyobb része import, mint a kiskereskedelemben. Ezáltal több ezer hazai ipari, mezőgazdasági és kereskedelmi munkahely szűnik meg. Ez további több milliárdos nemzetgazdasági kárt jelent.

A kereskedelmi létszámcsökkenés és nemzetgazdasági hatása (nettó)

Megnevezés	1995	1996	Létszámcsökkenés 95–96
Létszám, ezer fő	256,5	201,1	55,4
Bruttó havi bér/fő	36 312	45 463	
Nettó havi bér/fő	24 366	29 166	

Megnevezés	Hatás 1997-re (millió forint)
Kiesett nettó bér összesen	19 215
Kiesett vásárlóerő összesen	10 313
Államháztartás vesztesége	31 319
Ebből:	
1) SZJA csökkenés	8 815
2) TB csökkenés*	13 602
3) Munkanélküli segély	8 902

* A bruttó bér 39%-a és a nettó bér 10%-a
 Forrás: KSH, Statisztikai Havi Közlemények

Szükséges tehát mielőbb egy országos szintű szabályozás, amely a forgalomnövekedés és a környezet terhelhetősége mellett a közérdek, a foglalkoztatáspolitiká², a népességmegtartás és a komplex életminőség szempontjából is vizsgálja illetve szabályozza a többcélú kereskedelmi központok telepítését.

Regionális területtervezés

A települések, a földtulajdonosok szívesen fogadják a befektetőket. Az új típusú kereskedelmi szerveződések, óriásközpontok azonban megzavarják a települések szerves fejlődését — elég, ha csak a településszerkezethez illesztésre vagy a forgalom aránytalan megnövekedésére gondolunk.

Nem szabad tehát megvárni, hogy a befektetők válasszák ki — saját szempontjaik alapján — a területeket, és határozzák meg a megépíteni kívánt központ méreteit, hiszen a helyi önkormányzatok — a napi pénzügyi nehézségekkel küszködve — aligha állnának ellent az ajánlatoknak.

A regionális településrendezésnek, az újonnan létesülő településfejlesztési társulásoknak kell elébemeni a problémáknak azzal, hogy meghatározzák, mely területek (települések) jöhetnek szóba, mint bevásárlóközpontok. A fejlesztési programokban meg kell határozni a település-szerkezetet, a létesítmény megengedhető nagyságát, funkcióját és azt, hogy milyen vizsgálatok szükségesek a részletes tervekhez.

² Bécsi adatok szerint minden munkahely, amely a bevásárlóközpontokban jön létre, két munkahelyet szüntet meg a városközpontban. (Világ gazdaság, 1997. június 17.)

A bevásárlóközpontok helyszínét — a funkció és nagyság függvényében — a következő szempontok figyelembevételével kell kijelölni:

- a fogadó település nagysága,
- a vonzáskör nagysága,
- az elérhetőség,
- a várható forgalmi hatások,
- a földhasználat,
- a természetes környezet egyensúlya,
- a táj- és a településképre gyakorolt hatások,
- az infrastruktúrák teljesítőképessége.

Csak akkor van értelme új helyszín kijelölésének, ha az új beruházás nem rombolná szét a meglévő struktúrákat (megvan a megfelelő nagyságú vonzáskör, bővülő fizetőképes kereslet).

Az — esetleg több település által közösen elkészített — helyi építési szabályzat és településrendezési tervek kidolgozása során az érintett állampolgárok, szervezetek, érdekképviseleti szervek véleménynyilvánítási lehetőségét biztosítani kell (idézet az 1997. évi LXXVIII. törvény: Az épített környezet alakításáról és védelméről 9. § (2) a) pontjából).

Nem lehet eléggé hangsúlyozni, hogy a rendszerváltással a helyi önkormányzatok nagy feladatokat kaptak. Felelősek a lakosság gazdasági, szociális és kulturális felemelkedéséért, a természetes környezet védelméért (még akkor is, ha ehhez a források ma még nem kielégítően biztosítottak). A helyi körülményekhez legjobban igazodó — az országosnál szigorúbb — szabályozás elkészítésére most is megvan a törvényes lehetőségük.

Budapesti bevásárlóközpontok

Az épülő illetve tervezett bevásárlóközpontok elhelyezkedése azt mutatja, hogy Budapesten nem az elhanyagolt, üzletekkel gyéren ellátott külső területeken épülnek elsősorban bevásárlóközpontok, sőt, a keleti városrész nagy területen továbbra is ellátatlan marad. Ellenben a budai zöldövezetben és a főváros nyugati kapuja közelében, ahol már régóta kaotikus közlekedési állapotok uralkodnak, aránytalanul sok a tervezett létesítmény.

Részletesebb elemzést igényelnének a tágabb értelemben vett belső kerületekbe és az értékes zöld lakóövezetekbe tervezett illetve már építés alatt álló létesítmények (Mammut, MOM, Rózsadomb stb.).

Viszonylag sok cikk jelenik meg a bevásárlóközpontok vásárlási szokásokra gyakorolt hatásáról. A hatások elemzésénél az az érzésünk, hogy a szerzők leegyszerűsítik a hazai társadalmi-gazdasági körülményeket. Megfelelnek arról, hogy Budapesten a háztartások jelentős részét teszik ki a sze-

rény jövedelmű nyugdíjasok és egyéb, gépkocsival nem rendelkező családok. Így az elamerikanizálódó, a hét végi nagybevásárlást egyben családi szórakozássá emelő idill csak egy viszonylag szűk, bár vásárlóereje szempontjából jelentős rétegre, valamint a 15–25 éves fiatalokra jellemző. (Magyarországon a hivatalos GDP 4200–4400 USD/fő, az USA-ban ez 32000 USD/fő körül van. Budapest területének mintegy 4%-át teszik ki az utak és egyéb közúti közlekedési létesítmények, az USA-ban ezek helyfoglalása egyes településeken eléri a 30-50%-ot is, így ott a gyalogos közlekedés a különös, az autózás a természetes mozgásforma.)

Míg a városi kisebb boltok vásárlóköre csökken, nő az autóra tervezett város környéki telepek módosabb lakóinak száma. A városból menekülés egyik oka a növekvő autóforgalomból származó életminőség-csökkenés és nem utolsósorban a romló közbiztonság. A városi belső bolthálózat gyérülésével azonban még jobban elnéptelenednek az utcák, és még többen menekülnek majd az autókba a körülöttük levő szegénység, esztétikai sivárság elől.

Szükség lenne az idegenforgalomra gyakorolt hatás elemzésére is. Régen elmúlt már az az idő, amikor a helyi kereskedelem csak barna mosó- és kék pettyes babaszappant árult, és a külföldi látogató a valutás boltokban vette meg a dezodort, szájvizet, farmert, ha véletlenül otthon felejtette. Ma az a turista legnagyobb gondja, hogy mit is vihetne haza emlékebe, hol találhatna valami helyi különlegességet, mert mindenütt ugyanazokat a dísztárgyakat, csokoládét, illatszert árulják, mint 1000 km-rel arébb a sarki vegyesboltban. (A VI. kerületi Önkormányzati Testület most fog vizsgálni előrelátásból, a lakói iránt érzett felelősségből. A Hunyadi téri Vásárcsarnok elodázhatatlan felújításával egyidejűleg lehetőség van arra, hogy a jövőben is megmaradjon a környék lakói által kedvelt östermelői piac, amely mára szinte egyedülálló a belső kerületekben. Gondoljunk csak a Hold utcai, Klauzál téri, Rákóczi téri vagy a Batthyány téri csarnokokra. Remek alkalom nyílik arra, hogy a környék településeinek kistermelői továbbra is árulhassanak itt gyógynövényeket, ritka almafajtákat, friss, illatos gyümölcsöket, olyasmit, amit az EU szabványos, agyonvegy-szerezett, piacéretten leszedett áruházi választékán nevelkedett nyugati turista is megirigyel.)

A főváros, amely Közép-Európa konferenciavárosává, banki központjává növi ki magát, bizonyos nagyságrendben megjelenő bevásárlóközponti kínálattal tovább szélesíti idegenforgalmi imázsát — olvashatjuk egy nemrég készült tanulmányban. Röviden hivatkoznánk az 1997 kora tavaszán a budapesti Új Városházán megrendezett idegenforgalmi fórumra, ahol a hozzászólók mind a gyorsétermek, az uniformizálódás ellen, a hagyományok, a nemzeti jelleg megőrzéséért emeltek szót. A bevásárló-

központok mind formavilágukkal, mind áruválasztékukkal a globalizálódás irányába hatnak. Nem ezt keresik a turisták.

A kistermelőknek, kereskedőknek a helyi karakter kialakításában jelentős szerepük van. Ez az érték — az egyéni hang a globállal szemben — Nyugaton egyre jobban felértékelődik. (Margaret Thatcher vagy Júlia királynő sem egy modern bevásárlóközpontba mentek fokhagymát vásárolni.) A tőkeszegény vállalkozásokat azonban — amelyek közül sok idegenforgalmi szempontból is értékes lehetne a nemzeti sajátosságok (ételek, tárgyak, formavilág stb.) közvetítésében — a vásárlóerő drasztikus áthelyezésével fokozatosan kiszorítják a piacról.

A rendszerváltás előtti időszakból olyan sajátosságokat is örököltünk, amelyek megóvása elemi érdekünk. Ezek közé tartozik a jó tömegközlekedés, és az, hogy a kereskedelemben nem terjedtek el a túlzottan koncentrált formák. Az utóbbi években a helyi kereskedelmi hálózat jelentősen bővült, az áruválaszték legtöbb helyen összhangba került az igényekkel. Az igényesebb vásárlók a színvonalat is emelték, de a hazai kisvállalkozásokra jellemző tőkehiány, a szakértelem és a mesterségesen visszafogott vásárlóerő miatt a javulás igen lassú maradt. Ebbe a bátortalan folyamatba robbantak be a bevásárlóközpont-építők rendkívül agresszív piacpolitikával, óriási tőkével.

A bevásárlóközpontok építőire többszörös nyomás is nehezedik otthonról. Meg kell felelniük a piacgazdaság diktálta állandó növekedésnek. Erre az anyaországokban már nincs mód, mert ott részben telített a piac, részben pedig felismerték — igaz, legtöbbször megkésve — hogy a helyi ellátás, a kis és közepes bolthálózatok védelme fontos nemzetgazdasági érdek, és ezért megszigorították az építési feltételeket.³ A nagy bevásárlóközpontok ma a piacbővítés eszközei is az anyaország termékei számára. A szabványosított, állandó minőségű, bevezetett márkájú, nagy szériában gyártott féltartós és tartós divattermékek, rafináltan csomagolt, több

³ A hiányzó helyi ellátás nagyon sokba kerülhet mind a polgár, mind az önkormányzat számára. A hatalmas területeket sokszor szinte jelképes összegekért szerzik meg a befektetők, a vásárlóerő elszívását is sokan megszenvedik, drága a tiszta levegő, és hatalmas pénzekbe kerül a lakosság elvándorlása is. A bevásárlóközpont üzemeltetői nem fizetik meg a forgalmi dugókat, a másoknak okozott időkiesést, a baleseteket, a létesítmények és a hozzájuk vezető utak mentén az ingatlanok elértéktelenedését, hogy csak néhányat említsünk a külső (externális) költségekből. Ha mindezeket sikerülne az okozókra ráterhelni, akkor az ottani árak meghaladnák a helyi boltok árait, és egyből világossá válna, hogy az, ami esetleg az amerikai település-szerkezetnek megfelelő, nem versenyképes a közép-kelet-európai viszonyok között.

Nem nevezhető versenysemlegességnek, ha a piac szeszélyeire bízunk egy átalakulóban levő, gyenge immunrendszerű ország küzdelmét a tőkeerős, sok évtizedes hagyományokkal rendelkező külföldi partnerekkel szemben.

hónapig elálló élelmiszerek azok, amelyeket leginkább megtalálunk e létesítmények pultjain. E termékekkel a hazai kistermelők sem áráikkal, sem csomagolásukkal nem tudnak versenyezni. Noha táplálkozásélettani szempontból a kistermelők áruja általában értékeesebb, sem az egyenletes minőséget, sem a hatalmas vonzaskörre méretezett mennyiséget nem tudják szavatolni.

Nem lehet eleget hangsúlyozni a zöld gyűrűket, a táj esztétikai értékeit, a későbbi nemzedékek szempontjainak, a fejlesztéshez való jogának figyelembevételét. Egy-egy nagyobb, összefüggő külterületi telek, rendezetlen közterület, romos épület-együttes eladásánál gyakran hangzik el érvként, hogy még mindig jobb az új tulajdonos, aki rendbehozza, mint a meglevő állapot. Eltekintve attól, hogy a tulajdon nemcsak jogokkal, hanem rendbentartási kötelezettséggel is jár, és ezt számon is kellene kérni, gyakran merülnek fel kétségeink a bevásárlóközpontok revitalizációs hatásaival kapcsolatban.

“Az Orczy Fórum Budapest mértani közepét vette célba azzal a reménnyel, hogy egy lerobbant, elszlömösödött, városképileg kifejezetten bántó, zavaró térségnek rangot adjon egy kultúrált, esztétikus épületegyüttes létrehozásával, ami mércét jelenthet, és fazont adhat az egész környezet lassú felemelkedéséhez, revitalizálásához” olvashatjuk a VÁTI Rt. említett tanulmányában. A MOM multifunkcionális központhoz készített másik tanulmányuk viszont azt észrevételezi, hogy egy nagy hatósugarú bevásárlóközpont éppen a lassú fejlődés, a környék kisvállalkozóinak fokozatos magáralálásának folyamatába avatkozik bele meghatározó erővel.

Kétségeink vannak a megacenterek kedvező városképi, térszerkezeti hatásaival kapcsolatban.⁴

Valószínűleg jobb, ha ma új bevásárlóközpont épül Budapest átmeneti övezetében, a lepusztult, üresen álló ipari épületek helyén, mint türelmesen várni, hogy esetleg évek múlva dinamikusan fog a környék fejlődni, és lesz elegendő tőke nagy területek kedvezőbb összetételű revitalizációjához. Nem szabadna azonban messzebbre tekintő, nagyvonalú koncepció nélkül engedélyezni a beépítést. A Duna Plaza mintegy 45 ezer m²-es beépítéséhez és lebukolt parkolóterületéhez képest 3800 m² zöldfelületet

⁴ Nemrég zárt be a “Fauburg Párizsa” kiállítás a párizsi Pavillon de l’Arsenalban, amely a 18. század közepétől a 21. századig mutatta be a város fejlődését, ismerős tévedésekkel, barbár rombolásokkal és számunkra is megszívlelendő tanulságokkal. A kiindulási elv az, hogy Párizs nem nőhet tovább, nem szabad a perifériákat rákapcsolni, és a korábbi drasztikus átalakításokat, óriásberuházásokat kerülve, igyekezni kell a kerületek történelmi jellegét, sajátosságait megőrizni, kidomborítani.

terveznek a teljes befejezés után. Jó lenne, ha hasonló esetekben az engedélyezésnél egy nagyobb, összefüggő, közpark jellegű zöldfelület jelölnének ki az új létesítményhez kapcsolódóan, és ennek fokozatos kialakítását tartanák a beruházás olyan járulékos nyereségének, amely a jobb ellátás mellett a lakosság életminőségét, az ingatlanok értékét is kedvezően befolyásolja.

A többcélú kereskedelmi létesítmények jelentősen megnövelik a közúti forgalmat még akkor is, ha tömegközlekedéssel ellátott területre épülnek. Konkrét adatokkal támasztja alá a Közlekedés Kft, hogy az autós bevásárlások aránya a tervezett létesítmények hatására megkétszereződik, és a fővárosban napi 1,2 millió utazásra nő meg (2). Ismertnek tételezzük fel azokat a környezeti problémákat, amelyeket a közúti közlekedés okoz. Csak emlékeztetünk arra, hogy Budapest ma Európa harmadik legzajosabb városa, a légszennyezés a város számos pontján meghaladja az egészségügyi határértéket, és a forgalmi dugók, a balesetek a mindennapok gyakorlatává váltak.

Messzemenőkig egyetértünk a VÁTI azon javaslatával, hogy legalább a 6000 m²-nél nagyobb bevásárlóközpontok építésének engedélyezése a Fővárosi Önkormányzat hatáskörébe kerüljön⁵ (2). Bécs körzetében ez év novembertől 800 m² felett már csak szigorú egyeztetéssel lehet új kereskedelmi létesítményeket építeni. (Wiener Kurier 1997. aug.19.) A javaslatot azzal pontosítanánk, hogy **a korlátozást minden közforgalmú létesítményre terjesszék ki.**

Véleményünk szerint nemcsak az a baj, hogy jelenleg az önkormányzatok — a már említett, valós pénzügyi nehézségekre hivatkozva — sokszor a választóik véleményével is szembehelyezkedve szorgalmazzák a bevásárlóközpontok építését, és az engedélyezések során nem veszik figyelembe a környéken már meglevő hasonló együtteseket, a kerületeken túlnyúló hatásokat, de nincsenek tekintettel a helyi ellátás, a helyi kisvállalkozók szempontjaira, valamint az ott élők nyugalma sem, nem beszélve az óriási léptékváltás esztétikai problémáiról.

Új létesítmények telepítésénél a jelenlegi szabályozás is előírja, hogy tekintettel kell lenni a terület terhelhetőségére. A VÁTI Rt. azt javasolja, hogy az engedélyezési eljárásnál komplex környezeti hatásvizsgálat bizonyítsa, hogy a létesítmény nem terheli megengedhetetlen mértékben a környezetét (2). A jelenlegi helyzetben inkább azt javasolnánk, hogy a létesítmény csak csekély mértékű jogsérelmet okozhat a vonzaskörében (Ptk. 341. §). Az az elv, hogy minden új létesítmény engedélyezhető, amelynek a hatására az éppen aktuális határértékek még betart-

⁵ Az osztrákok jelenleg a 800 m² hasznos bevásárlóterület feletti létesítmények korlátozását tervezik.

még betarthatók (zaj, zöldfelületi arány stb.), egyre többször állítja szembe a helyi lakosokat a beruházókkal. Elvben van ugyan lehetőség arra, hogy az ingatlan értékcsökkenésével okozott anyagi kárt érvényesítsék, de csak polgári peres úton, annak összes, a mindennapok gyakorlatából jól ismert kényelmetlenségével és bizonytalan kimenetelével. Az egyéb, elsősorban az életminőség romlásával kapcsolatos károkat pedig ma szinte lehetetlen meghatározni. Olyan szemléletre (és szabályozókra) lenne szükség az önkormányzatoknál, amely elsősorban a helyi lakosok és vállalkozók hosszútávú érdekeit tartja szem előtt, és azok gyarapodásában érdekelt.

A Budapesti Városépítési Szabályzat (BVSZ) tervezett módosításával kapcsolatban kidolgoztak egy mátrixot⁶, amely alapján meghatároznák, hogy hol mennyi megacenter épülhet (2). Véleményünk szerint a szabályozásnak a javasoltnál lényegesen aprólékosabban, az egyedi sajátosságokon kell alapulnia, különösen a parkolás tekintetében. Miféle elvek érvényesültek az épülő bevásárlóközpont engedélyezésekor a Moszkva tér — Margit körút hírhedten túlterhelt találkozásánál?

*Nem engedhető meg, hogy a bevásárlóközpontok, amelyek semmiképp sem jelenítenek meg összetársadalmi, nemzetgazdasági érdekeket, a környezeti állapotot tovább rontsák.*⁷

⁶ A VÁTI előzetes javaslata a szabályozásra

Közlekedési kategória	A	B	C	D
Zöldmezős beruházás	0	0	0	0
Hegyvidéki zóna	10	0	0	0
Duna-menti zóna	15	10	0	0
Belső Zóna	20	15	10	0
Átmeneti zóna	25	20	15	10
Elővárosi zóna	30	25	20	15
Iparterületi revitalizáció	35	30	25	20

A számok a Budapestre tervezett bevásárlóközpontokat mutatják kategóriánkénti bontásban (1996. év végi állapot)

A közlekedési kategóriák a következők:

“A”: Elsőrendű tömegközlekedési ellátottság, gyorsvasút (metró) és egyéb tömegközlekedési vonalak csomópontja. A személygépkocsi utazások arányának felső határa 30% körüli, ezzel arányosan a parkolóhelyek számának korlátozása szükséges.

“B”: Jó tömegközlekedési ellátottság, kötöttpályás tömegközlekedési kiszolgálás. A személygépkocsi utazások arányának felső határa 50% körüli.

“C”: Közforgalmú tömegközlekedési kapcsolattal (autóbusz, trolibusz) rendelkezik. A személygépkocsi utazások aránya akár 80% körül is lehet

“D”: Közforgalmú tömegközlekedési kapcsolat nincs, megközelítés csak személygépkocsival.

⁷ Az 1991-es osztrák területfejlesztési konferencia (ÖROK) 32. ajánlása a kereskedelmi és szolgáltató vállalatok telephelyeinek kiválasztására:

— a létesítmények a kívánatos településszerkezetet szolgálják,

Szükség van arra, hogy a már ismert nyugat-európai szabályozási tapasztalatokból kiindulva meghatározzák az áruk, szolgáltatások jellegére⁸ és a parkolóhelyek számára is a korlátokat a szállíthatóság alapján a közlekedési kategóriák és az övezetek függvényében. Ugyancsak elő kellene írni, hogy tömegközlekedéssel rosszul ellátott területeken élelmiszer, mindennapos fogyasztási cikk nem forgalmazható, és nem kapcsolható szórakoztatóegység a létesítményhez.

A jelenlegi MI-13-45-1990 sz. Műszaki Irányelv a beruházások környezeti hatásvizsgálatának tartalmáról és módszertanáról csak általános kérdéseket érint. A hatásvizsgálatokra vonatkozó érvényes hazai irányelvek a településfejlesztésre nem alkalmazhatóak megfelelően. Érdemes lenne a külföldi gyakorlatot tanulmányozni és elkészíteni egy hazai változatot.

Szükség lenne az épített környezetre, településekre vonatkozó olyan irányelvre, amely a helyi sajátosságokat, esztétikai, társadalmi, történeti értékeket, a tervezett vonzások kör lakossága életminőségének megőrzését is figyelembe veszi, és a nyugat-európai törekvésekhez hasonlóan építészeti eszközökkel is a sajátosságok megőrzésére, azok kidomborítására törekszik.

Meg kell találni a jogi lehetőséget arra, hogy a bevásárlóközpontok telepítésénél *a fővárosi és az agglomerációs rendezési tervek összhangba kerüljenek.*

A VÁTI Rt. tanulmányában (2) többször említett jövő nemzedékekre való tekintettel sem javasoljuk a zöldmezős beruházásokat. Indokainkat itt terjedelmi okokból nem írjuk le részletesen, egyedül arra utalnánk, hogy ebben az esetben a legkönnyebb a költségek jelentős részét externalizálni, vagyis azokat a befektetők és a haszonélvezők helyett az egész társadalommal megfizettetni. (Míg a legtöbb termék, szolgáltatás ára megközelíti már a nyugat-európai szintet, a földárak sokszor az ottaniak tizedét sem érik el.)

Kívánatos lenne, ha *az övezeti átsorolást — elsősorban a zöldterületek védelmében — megtiltanák a bevásárlóközpontokra.*

A Közlekedés Kft. az említett tanulmányban tárgyyszerűen elemzi a bevásárlóközpontokkal kap-

— kielégítő és célszerű forgalomfeltárást kell végezni,

— a szomszédságokat csak csekély mértékű jogsérelem érheti.

⁸ Az áru jellege a szállíthatóság alapján ún. centrum- vagy autóáru lehet. A centrumáru kategóriába elsősorban a napi bevásárlás termékei és a kisebb tartós fogyasztási cikkek, ruhanemű, fotó áru stb. tartoznak.

Meg kell határozni, hogy a bevásárlóközpont milyen árufelételeket forgalmazhat. A “C” és különösen a “D” kategóriában nem szabadna a napi bevásárlás körébe tartozó cikkeket árusítani (élelmiszer, tisztítószer stb.).

csolatos hatásokat (2). Jó lenne az elemzést szélesebb körben is megismertetni a főváros és a kerületek szakembereivel. Külön kiemelnék a forgalomcsillapításra, a megépült létesítmények utólagos hatásvizsgálatára és általában az adatgyűjtésekre vonatkozó javaslatukat.

Sok példás dolog a rendszerváltás után sem jött át a határokon. Nem kellene korlátok nélkül teret engednünk a kedvezőtlen jelenségeknek: az egysíkú, globális áruválasztéknak, az autós bevásárlás térhódításának, a hátrányos helyzetűek magárahagyásának stb. Rengeteg olyan eszköz létezik, amelyekkel e jelenségek elterjedése befolyásolható. A közlekedéstervezők feladata például *a tömegközlekedési eszközökkel jól ellátott területeken a parkolási helyek számának a lehető legkisebbre csökkentése és ezzel párhuzamosan a környék forgalomcsillapításának megoldása.*⁹ *A kielégítő forgalmi körülmények kialakításának és a forgalomcsillapításnak a költségei értelemszerűen a beruházást kell hogy terheljék.*

14. Egyéb szempontok

Az építési szabályozás mellett szükség lenne a helyi kiskereskedelem önszervezésére is, amire szinte alig akad napjainkban példa. A kamarák érdekképviselői tevékenysége még nem megfelelő. Az önkormányzatok sem ismerték fel, hogy hosszabb távon a helyi kisvállalkozók számának növelése, a javuló életminőség biztosítása, a számban és anyagiakban is gyarapodó lakosság szolgálata legalább annyira fontos, mint egy nagyobb befektető kegyeit keresni.

A közös fellépés azonban önmagában nem elegendő arra, hogy a helyi vállalkozók felvehessék a versenyt a megacenterekkel. Olyan gazdasági szabályozókra lenne szükség, amelyek hatá-sára a már említett külső költségek megjelenének a bevásárlóközpontok áraiban. Meg kellene vizsgálni, hogyan hat az ingatlanok értékére a megnövekedett forgalom, mennyibe kerül a közbiztonság korábbi szintjének megőrzése, az utak fokozott karbantartási igénye, a forgalomcsillapítás stb.

A vásárló ténylegesen viselt költségei:

- fogyasztói ár
- szállítás-közlekedés
- elővásárlással lekötött tőke kamata
- otthoni raktározás (hűtés) költsége

⁹ Az élelmiszereket, a napi bevásárlási, illetve kézben is jól szállítható apró cikkeket forgalmazó létesítmények eladóterületét a gyalogos-kerékpáros vonzáskör alapján célszerű meghatározni (0,3 m²/lakos). Ezzel összhangban csak igen kis számban szabad parkolóhelyeket engedélyezni (1 leállóhely/500 m² hasznos terület). Minden hasznos 50 m² területre legalább 1 kerékpártárolóhely jusson(1).

- vásárlásra fordított idő

Az egész társadalom által viselt költségek:

- növekvő közúti forgalom, torlódások, balesetek, növekvő útkarbantartási költségek
- környezeti károk
- a közbiztonság romlása a környéken
- a környező ingatlanok értékcsökkenése
- a beruházó extraprofitja a rendezetlen földárak miatt
- kistermelők és -kereskedők tönkremenetele (munkanélküliség, belső városrészek leromlása, uniformizálódás, globalizálódás)
- zöldterületek csökkenése

A közérdeket védve, a költségeket és a károkat a társadalom helyett teljes egészében a beruházásra kellene ráterhelni.

Miért nem örülünk a bevásárlóközpontok építése kapcsán a külföldi tőkebeáramlásnak? Azok a nyugati termelőberuházások kívánatosak az ország fejlődése szempontjából, amelyek többlet munkahelyet, a hazai erőforrások felértékelését, új értékek létrehozását eredményezik. A bevásárlóközpontok azonban csak átcsoportosítják a fogyasztást. Ráadásul ezek jórészt nem is valódi külföldi tőkebefektetések. Lukovich Tamás, a Magyar Urbanisztikai Társaság igazgatója így fogalmazott: "Ezeket a beruházásokat nálunk jobbára nem saját tőkéből, hanem bankkölcsönökből valósítják meg, a bankokat viszont az adófizetők pénzéből konszolidálják." (CashFlow 97/7)

Ma még keveset beszélünk arról, hogy mit is jelent az Európai Unióban célként elfogadott fenntartható fejlődés Magyarország közép- és hosszútávú társadalmi-gazdasági stratégiájában. Milyen helyet biztosítunk magunknak a jövő században abban a — remélhetőleg békés — versenyben, amelyet a Távol-Kelet, Amerika és Európa egymással fog vívni? Pazarló, üres fogyasztásra vagy értékőrzésre, megtakarításra, állandó önfejlesztésre ösztönözzük-e a társadalmat?

Összefoglalás

Magyarországon a szomszédos országokkal összehasonlítva, feltűnően sok bevásárlóközpontot kívánunk építeni. Ez magyarázható lehetne azzal, hogy a külföldi tőke általában is nagyobb arányban érkezett hozzánk, mint a többi átalakulóban levő országba, de más területek átgondolatlan privatizá-

ciójának kedvezőtlen tapasztalataiból kiindulva sürgősen meg kellene vizsgálni, hogy nem káros-e ez a jelenség. Ez a területgazdálkodás szempontjából is sürgető, mert annak is fennáll a veszélye, hogy a bezárt ipartelepek mellett megjelennek Budapesten az új félbehagyott, tönkrement kereskedelmi mammutlétesítmények.

A bevásárlóközpontok mindenki számára megnövekedik a vásárlásra fordítandó úthosszakat, és elsősorban a gépkocsiforgalom növekedését gerjesztik.

Az emberközpontú bevásárlóközlekedés céljai és alapelvei:

- A lakosság egészségének lehetőleg rövid utakat kelljen csak megtenni.
- Hatékonyan történjen a helyi lakosság ellátása árukkal és szolgáltatásokkal
- Az autó nélküli háztartások számára is előnyök legyenek a vásárlási feltételek.
- A városok és falvak központjai a helyi ipar és kereskedelem megőrzését és megerősödését szolgálják.
- A közúti közlekedés jelenleg még külső költségei az okozókat terheljék.

A bevásárlóközpontok 20–25%-kal csökkentik a helyi ellátást, a gyalogos bevásárlás lehetőségét.

Jelenleg a településrendezési törvények és a helyi építési szabályozások a legfontosabb lehetőségek, amelyekkel az életminőség, a helyi ellátás, a környezeti állapot, a terület gazdasági, szociális és kulturális értékei bizonyos mértékig védhetők.

A bevásárlóközpontok telepítése *ne veszélyeztessen a települések életminősége szempontjából kívánatos gyalogos, kerékpáros és tömegközlekedéssel megoldható ún. napi bevásárlási lehetőségeket.* E szempontból az önkormányzatoknak van rendkívül nagy szerepe és felelőssége.

A létesítmény nagyságának és parkolók számának meghatározásánál figyelembe kell venni a tervezett vonzáskörben lakók számát, a terület terhelhetőségét esetenként külön elemezve. *A napi bevásárláshoz kapcsolódó termékek forgalmazását és szórakoztató létesítményeket csak tömegközlekedéssel jól ellátott területeken szabad engedni.*

Bevásárlóközpontokat csak a Magyar Gazdasági Kamara beleegyezésével, a vonzáskör érdekvédelmi szervezeteinek véleményezése után lehessen engedélyezni.

Az iparüzési és építési engedélyezéseknek egymással összhangban kell lenni.

Nem arról van szó, hogy a meglévő kiskereskedőket az új versenytársaktól és általában a versenytől védjék, hanem a földhasználatot úgy kell kezel-

ni, hogy megakadályozzák a települési és közlekedéspolitikai szempontból elfogadhatatlan szerkezetek kialakulását. Ennek szellemében *a megaszerkezetekből adódó káros hatásokat és csökkentésük költségeit körültekintően kell megbecsülni, és a károkozókra rá kell terhelni.*

Az országban sok helyen megindult egy erős migráció, egyes térségekben rohamosan csökken a kisebb települések megtartóereje. Ezt a káros folyamatot felgyorsítja az új bevásárlóközpontok megjelenése. *Sürgősen el kell készíteni a kialakult térszerkezettől eltérő létesítmények országos szabályozását és a helyi szabályozás kialakítását segítő irányelveket.*

Meg kell előzni az átgondolatlan beruházás-előkészítéseket azzal, hogy az ellátási, közlekedési, revitalizációs szempontok figyelembevételével a Fővárosi Önkormányzat és a Területfejlesztési Tanácsok maguk ajánlanak fel a befektetőknek területeket az érintett térségek valamennyi önkormányzatával egyeztetve.

Irodalom:

1. W. Rauh: Einkaufsverkehr — Nahversorgung versus Einkaufszentren (Bevásárlóközlekedés — A helyi ellátást javítsuk vagy újabb bevásárlóközpontok épüljenek) VCÖ Verkehrsclub Österreich, Wissenschaft & Verkehr Nr.2/1996 Wien (magyarul is megjelent)
2. "Budapesti nagy bevásárlóközpontok" c. tanulmány, készítette a VÁTI I. sz. Iroda a Fenntartható Fejlődésért a KÖZLEKEDÉS Kft. és az ARGUMENTUM Bt. közreműködésével, 1997. január

Új kiadvány a bevásárlóközpontokról

Bevásárlóközlekedés

— A helyi ellátást javítsuk

vagy újabb bevásárlóközpontok épüljenek?

címmel magyarul is megjelent

az Osztrák Közlekedési Klub tanulmánya.

A sok fényképpel, ábrával illusztrált kiadvány megrendelhető a kiadónál:

Magyar Közlekedési Klub, 2041 Budaörs, Pf. 102.

Telefon: 206-5599. Fax: 165-0438.

A kiadvány ára: 1500 Ft.