

PÁSZTOR GYÖNGYI

# KERTVÁROSI ÉLET: ÁLOM VAGY ÁTOK?

## A szuburbanizáció előnyei és hátrányai a városszociológiai szakirodalom tükrében

### Bevezetés

■ A végtelenségig elnyúló kertvárosok és alvóvárosok képe, a napi többórás utazás, valamint a városból ki- és bemenő forgalmi dugók már nemcsak filmélménye,<sup>1</sup> hanem mindennapi valósága társadalmunknak. A jelenséget a városszociológiai szakirodalom a *szuburbanizáció* fogalmával ragadja meg.

A szuburbanizáció a jelenlegi városnövekedés, valamint a nagyvárosi területek átszerveződésének talán legfontosabb aspektusa. A jelenség arra vonatkozik, hogy új lakóhelyek létesülnek a klasszikus értelemben vett városon kívüli területeken, ahova a megfizethetőbb, kényelmesebb, tágasabb, kevésbé zajos és szennyezett otthon keresésének reményében a városi fehérgalléros és többnyire középosztályhoz tartozó népesség kiköltözik. A szuburbanizáció folyamatában létrejövő új lakónegyedek (*szuburbiák*) szervesen kapcsolódnak a városhoz, hiszen az itt lakók többsége a munka, az életmód és életstílus szempontjából a városhoz kötődik: ott dolgozik, oda viszi gyerekeit óvodába, iskolába, oda jár szórakozni, és populáris vagy magaskultúrát is ott fogyaszt – azaz munka- és szabadideje jelentős részét a városban tölti. Bár a hétköznapi szóhasználatban gyakoribb a magyarul szebben hangzó külváros, előváros, kertváros vagy alvóváros fogalmaknak a használata, ezek azonos jelentésűek, és mindegyik a szuburbanizálódott övezetekre utal. A magyar nyelvű szakirodalom gyűjtőfogalomként szívesebben használja a talán magyartalan *szuburbia* fogalmát (Kocsis 2000). Jelen tanulmány esetében a



A 20. század végére a szuburbanizáció akkora méreteket öltött a fejlett világban, hogy a szakirodalom egyenesen városszétfolyásról kezd el beszélni.

szuburbia és a külváros fogalmait mintegy felváltva, szinonimaként használom; olvasatomban az előváros,<sup>2</sup> alvóváros,<sup>3</sup> illetve a kertváros<sup>4</sup> fogalmak ezek valamilyen altípusára vonatkoznak.

A kérdéskör természetesen egy sor tisztázandó kérdést vet fel, amelyek megválaszolása fontos a jelenség pontosabb megértéséhez. Hol van a határa a klasszikus (történelmi) városi övezetnek, és hol kezdődik a szuburbia? Meddig tart a szuburbia, és hol kezdődik a vidék? Amennyiben egy kisvárost vagy falut elér vagy éppen bekebelez a dinamikus városnövekedés, akkor az is szuburbianak tekinthető? Ha egy város környékén elhelyezkedő falu fokozatosan elveszíti rurális jellegét, és városias vonásokat ölt, akkor az szuburbianak vagy továbbra is önálló, sajátos településnek tekinthető?

A főként statisztikai jellegű városszociológiai vizsgálatok a szuburbiaát közigazgatási-adminisztratív kategóriákként kezelik (Kopeczki–Suen 2010; Kahn 2000); mindazt jelöli, ami a város adminisztratív határán kívül esik, de formálisan már a metropolisz-övezethez tartozik. Így egy könnyebben operacionalizálható kategóriával állunk szemben, azonban az ilyesféle leegyszerűsítő és ahistorikus eljárás éppen a jelenség (itt a szuburbanizációra mint dinamikus természetű folyamatra gondolok) lényegi összetevőit fedi el. Hiszen az adminisztratív kategorizálás sohasem tudja megragadni és naprakészen lekövetni azon társadalmi folyamatokat és jelenségeket, amelyek azt életre hívták, és szakadatlanul alakítják. Csupán adminisztratív szempontból értelmezve a jelenséget egybemosódnak a tartalmi és formai összetevők.

Például Románia esetében a metropoliszövezetek a 2000-es évek folyamán jöttek létre<sup>5</sup> adminisztratív entitásokként, sok esetben azonban rurális jellegű falvakat, illetve mezőgazdasági területeket tartalmaznak, többnyire mint pusztai jogi formák léteznek – alkotóelemeik között organikus és szimbiotikus kapcsolat nincs. Illusztrációképpen, Marosvásárhely esetében a kialakított metropoliszövezet a megyeszékhely mellett további 13 olyan települést foglal magába,<sup>6</sup> amelyek között alig van gazdasági vagy társadalmi kapcsolat; ezek jelentős része továbbra is rurális jellegű település, ahol az előregedő népesség jelentős hányada ma is mezőgazdaságból él, a várossal alig van napi kapcsolata. De olyan esetek is ismertek, ahol a város és a közvetlen közelében elhelyezkedő települések gyakorlatilag összenőttek, lakosság számuk hirtelen megnőtt, s bár jogi státusuk nem változott, a város szerves részévé váltak (ilyen Kolozsvár<sup>7</sup> és Szászfenes vagy Voluntari és Bukarest esete is).

Hasonló problémák következtében számos szociológus (Gottdiener–Hutchinson–Ryan 2015) eltekintve az adminisztratív fogalmak formális jellegétől, főként a jelenség tartalmi vonatkozásait keresve nehezebben mérhető, de a társadalmi valósághoz közelebb álló aspektusaira fókuszál a szuburbanizáció jelenségének elemzésekor. Ilyenek például a (közelmúlt) fejlesztései, a lakóhelyi sűrűség, az ingázás intenzitása, a városközponttól mért távolság, valamint olyan foglalkozási és életvitelbeli elemek, amelyek városi típusú életmódra utalnak, de térben attól világosan elkülönülnek.

A tanulmány a továbbiakban a szuburbanizációs folyamat alakulásával, valamint annak területi különbségeivel foglalkozik, majd ezt követően a folyamatot értelmező elméleteket ismerteti.

## A szuburbanizáció folyamata

■ A szuburbanizáció jelensége tehát az általános modernitáshoz köthető városiasodási folyamat vele járó részeként értelmezhető, pontosabban annak egy sajátos fázisa (Hall 1999; Riesman 1966; Van den Berg 1987; Enyedi 1984), így előzményei, illetve következményei az urbanizációs elméletek tágabb kontextusába ágyazva érthetők meg.

Riesman az amerikai viszonyokból kiindulva 1966-ban fogalmaz meg egy urbanizációs modellt, amelyben analitikusan négy fázist különböztet meg, amelyeket azonban érdekes módon nem nevez meg, mivel véleménye szerint egyszerre egy szakasz több, egymástól eltérő társadalomra is jellemző lehet. Modellje nem feltétlenül lineáris, azaz nem minden társadalomnak kell minden fázison átmennie, amíg az utolsó, a metropolisz vagy megalopolisz fázisához nem ér. Beiktat a modelljébe egy olyan utolsó előtti harmadik átmeneti fázist, amelyben a városi népesség száma csökken, míg a közvetlen környezetéé nő. A változások üteme nemcsak minden társadalom, hanem minden város esetében is eltérő, emiatt, bár léteznek jól elkülöníthető fázisai a városi fejlődésnek, azok mégsem futnak be azonos pályát. (Ennek oka, hogy történelmüket tekintve a városok kezdeti és végső állapotai eltérnek, ezek pedig meghatározzák a lehetséges fejlődési alternatívákat is.) Számunkra mindez abból a szempontból releváns, hogy szerzőnk már nagyon korán megállapítja, hogy a város és környezetében lévő települések viszonya egy adott fejlődési ponton a közlekedéshelyekhez hasonlítható, már ami a népesség számának alakulását illeti (Riesman 1966. 212–213).

Az idevágó szakirodalomban az egyik legjelentősebb és legátfogóbb urbanizációs (és impliciten szuburbanizációs) modellt a holland Leo Van den Berg (1987) fogalmazta meg. Négy urbanizációs szakaszt megkülönböztető elméletében főként a koncentráció, dekoncentráció ciklikus folyamataira, valamint a meghatározó tényezőkre figyel. Az urbanizációnak a következő szakaszait különbözteti meg: elsőként a *gyors növekedés*, vagyis az iparosítás azon klasszikus-modern időszaka, amikor a városok népességszáma rohamosan növekszik a környező települések terhére. Ezt követi az általunk tárgyalt *szuburbanizáció*: a gazdasági és infrastrukturális fejlettség lehetővé teszi, hogy főként a középosztálybeli rétegek elhagyják a belvárost, és a számukra kedvezőbb lakókörülményeket biztosító kertvárosba költözzenek. A kertvárosok alkotják a városok urbánus vidékét (*urban region*), amelyet a későbbiekben metropolisznak vagy nagyvárosi övezetnek neveznek el. Mindez nem marad következmény nélkül. Ugyanis a harmadik lépésben bekövetkezik a *dezurbanizáció*, ami elsősorban a régi városmagot, illetve a gyűrűjében elterülő *inner city*-t érinti a legérzékenyebben: a városi lakosság száma a városból való kiköltözések miatt érzékelhetően csökken. A folyamat viszont nem csupán népességcsökkenést, hanem a városok bevételeinek (adó) csökkenését is jelenti, hiszen a tehetősebbek „kiköltöznek”, miközben a szegényebbek „bennrekednek”. Mindez a városi szolgáltatások minőségének romlását és a városi életmód jellegének változását vonja természetesen maga után. Ezekre a posztindusztriális társadalomban vagy másképpen fogalmazva a posztfordista gazdasági fordulat után kerül sor, ami olyan gazdasági szerkezetváltozást jelöl, aminek nyomán az ipar leépül, helyét a szolgáltatás és az tudásintenzív ágazatok (leginkább az ITC vagy R&D) veszik át. Végül sor kerül(het) a *reurbanizációra*; többnyire célzott politikai és adminisztratív intézkedések következtében a város népességszáma lassan újra nőni kezd, amit az is befolyásol, hogy a szuburbániákban az ingatlanárak növekednek, amit a legfiatalabb pályakezdők már nem engedhetnek meg maguknak. Így bizonyos városrészek felújítása révén olyan kategóriák költöznek a városba (diákok, művészek, yuppie-k, olykor BOBO-k), amelyeknek a munkahelyhez való fizikai közelség előnyökkel jár, és amelyek egyben a szolgáltatás szektor számára is fizetőképes keresletet jelentenek. Ezt a folyamatot bizonyos szerzők (Hudson 1980; Zukin 1982; Gale 1984) hol *gentrifikáció*knak, hol meg *revitalizáció*knak nevezik. Van den Berg (1987) úgy tartja, hogy a 20. század végén a fejlett nyugati országokban már lezajlott a dekoncentráció folyamata, bizonyos esetekben már a koncentráció jelei is megmutatkoztak, azaz a harmadik fázis végére, a negyedik fázisba helyezhetőek be. A kelet- és kelet-közép-európai országok – köztük Ro-

mánia – a relatív dekoncentráció, azaz a második, illetve harmadik fázisban vannak, míg a harmadik világbeli városok ettől is elmaradva a városrobbanás szakaszában.<sup>8</sup> Két másik szerző, Enyedi György (1984), illetve Peter Hall (1999) is egy hasonlóan felépített ciklikus folyamatot ír le, amelyben társadalmi, gazdasági, történeti körülmények által meghatározott módon centralizációs és decentralizációs folyamatok váltják egymást.

Tehát míg a 20. század harmadik harmadáig az emberek többnyire ott éltek, ahol dolgoztak, az automobilitás (autók és autópályák) megjelenése lehetővé tette a nagyobb távolságok rövid idő alatt történő beutazását, megteremtve a gyakoribb utazás vagy akár ingázás lehetőségét város és vidék között. Kezdetben ez csak az elitek kiváltsága, más társadalmi rétegek számára kevésbé volt fenntartható. A korai szuburbanizációban létrejövő ismertebb külvárosi lakónegyedek a nagyvárosok közelében alakultak ki: ilyenek például Letchwort és Hampstead Garden London mellett vagy Westchester County és Scarsdale New York közelében. Az általános életszínvonal javulása, az automobilitás generalizált életformává való alakulása, az infrastruktúra általános fejlesztése, a csendesebb és tisztább, kisebb külvárosokba való kiköltözés esélyét szélesebb rétegek számára teremtette meg.

A szuburbanizáció *kiváltó okai* vonzó és taszító (*pull-push*) tényezők kategóriájába sorolhatók. Taszító tényezők között említhető a zsúfoltság, szennyezettség, a sűrű forgalom, valamint az alacsonyabb életszínvonalnak a percepciója, míg a vonzó tényezőket a tágasabb tér, frissebb levegő, a természet közelsége, valamint az alacsonyabb ingatlanárak és kedvező adófeltételek képezik. Ezen általános tényezőkön túl a helyi gazdasági, társadalmi és politikai tényezők nagymértékben meghatározzák a szuburbanizáció ütemét és jellegét. Az Egyesült Államok esetében, ahol a folyamat a leggyorsabbnak tekinthető, a központi szövetségi kormány jelentősen hozzájárult a folyamat kirobbantásához, hiszen az infrastrukturális fejlesztéseken túl kedvezményes ingatlankölcsönöket is támogatott a külvárosi lakások vásárlása esetén. Ezáltal a kormány, illetve áttételesen a bankrendszer támogatta a középosztály külvárosba való költözését. Egy ikonikussá váló vállalkozó, William Levit és vállalkozása, a Levit & Sons a második világháborút követően a kedvező politikai és gazdasági helyzetet kihasználva New York közelében egy Levittownnak nevezett lakónegyedet épített fel elsősorban háborús veteránoknak és családjaiknak. A futószalagszerű technológiával, előre gyártott elemekből összerakott kertes családi jellegű típusházak sikerén felbuzdulva további Levittownok épültek Pennsylvania, illetve New Jersey közelében. A legendássá vált Levittown negatív és pozitív hatásaival egyetemben az amerikai típusú szuburbanizáció szimbólumává vált.<sup>9</sup> Romániában a Első Lakás elnevezésű kormányprogramnak is hasonló hatása van – a Kolozsvár szomszédságában elterülő Szászfenes szuburbanizációjában is bizonyítható szerepet játszott.

A 20. század végére a szuburbanizáció akkora méreteket öltött a fejlett világban, hogy a szakirodalom egyenesen *városszétfolyásról* (*urban sprawl*) (Bhata és tsai 2010) kezd el beszélni. A fogalomnak mind a politikai, mind a tudományos diskurzusban társadalomkritikus, erősen negatív felhangja van. A folyamatnak olyan negatív társadalmi és környezeti következményei vannak, amelyek hosszú távon fenntarthatatlanná teszik azt. Bhata és társai (2010) elsősorban az erőforrások felelőtlen és fenntarthatatlan elhasználást hangsúlyozzák, amelyet a társadalmi távolságok növekedése, a társadalmi szegregáció erősödése, a mezőgazdasági területek elfoglalása, valamint a szennyeződés növekedése követ. Hiszen a szuburbanizációban alig vannak kisebbségek, szegényebbek, alacsonyán iskolázottak, ugyanakkor sok villamosenergiát emésztenek fel, helyben adóznak, miközben a város előnyeit anyagi hozzájárulás nélkül élvezik. Más szavakkal a kertvárosok a társadalmi egyenlőtlenségeket nem csupán újratermelik, hanem fel is erősítik.

Sajátos helyzetekben, egyfajta ellenszuburbanizációs folyamat eredményeként, nem csupán a középosztály, hanem a hátrányos helyzetű, illetve a szegény népszerű szuburbanizációjáról is beszélhetünk. Párizs esetében például a külváros (*banlieues*) egy része az önkormányzat által felépített szociális lakásokból álló egységek, ahol többnyire maghrebi bevándorlók és a szegény népszerű lakik.<sup>10</sup> E tekintetben a Kolozsvár közelében lévő extrém szegregációban élő Patarét (itt nagyon szegény roma családok tengődnek) a szegénység szuburbanizációjaként értelmezhető.

## Okok, következmények, magyarázó elméletek

■ A szuburbanizáció jelenségét magyarázó elméleteket Szelényi (1996) két nagy csoportba sorolja: *ökológiai/neoklaszikus gazdasági* elméletek, illetve a neomarxista alapokon megfogalmazott *kritikai „új” városszociológia*. Nézzük meg ezeket.

A funkcionalista alapálláshoz közel eső *humánökológiai elméletek* szerint a szuburbanizáció egy decentralizációs folyamat, amely a város alakulásának természetes velejárója. A Chicagói Iskola egyik vezéregyéniségének számító Burgess (1973) dolgozta ki a koncentrikus körök modelljét, amiben megfogalmazódik a „*központi tér posztulátuma*”. Eszerint a városok fizikai központjában vannak a kereskedelmi és gazdasági funkcióval rendelkező meghatározó jelentőségű terek: a társadalmi interakciók itt a legintenzívebbek, viszont a telekárak is a legmagasabbak. A „Központ” a város többi részeihez képest a legkönnyebben megközelíthető, így azt elsősorban a kereskedelem számára teszi rendkívül vonzóvá. Itt a nappali népesség száma magas, éjszakára viszont kiürül, hiszen az itt lakók aránya nagyon alacsony. A központi és kereskedelmi övezet közvetlen közelében találjuk az átmeneti övezetet (*inner city*): ez leromlott állapotú, sűrűn beépített bérlakások helye, ahol általában a hátrányos helyzetű csoportok – szegények, imigránsok, különböző kisebbségek – találnak otthonra (Burgess 1973). Ezt követően, a központtól kifele haladva a kör sugara mentén a lakók társadalmi státusa növekszik.

A társadalmi folyamatok részletes vázolásán túl a városökológiai megközelítés kulcsa abban áll, hogy a gazdasági versenyben, magában a kapitalista piac intézményében látja a városi szerkezetet alakító legfontosabb tényezőt. A későbbiekben ennél specifikusabb, de mondanivaló tekintetében nem sokkal újszerűbb gazdasági elméletek (lásd Choldin–Hanson 1982) is megfogalmazódtak arra vonatkozóan, hogy milyen tényezők befolyásolják az egyén hajlandóságát (és lehetőségét) arra, hogy egy adott szabadpiacon kialakult ingatlanárát kifizessen. Minden esetben a piac meghatározó jellegét hangsúlyozzák.

Ezzel szemben a neomarxista alapállású *kritikai városszociológia* a szuburbanizációs folyamatok politikai, pontosabban hatalmi vonatkozásaira hívják fel a figyelmet. Eszerint a városnövekedési mintázatok az ingatlanpiacba való tudatos – és a hatalmi elit érdekeit tudatosan védő – politikai beavatkozások és jogi szabályozások következményei. A konfliktualista jellegű megközelítés szempontjából reprezentatív az a Checkoway (1980) által készített vizsgálat, amely részletesen bebizonyítja, hogy az 1950-es évek Amerikájában kialakult városból való tömeges kiköltözés elsősorban a szövetségi lakásprogramok, valamint az ingatlanbefektetők nagyméretű, állami forrásból finanszírozott támogatásának köszönhető, ami eleve a jobb anyagiakkal rendelkező családoknak kedvezett.

Bár relatív értelemben kevés tanulmány készült az ingatlanpiacot alakító intézményi tényezőkről, az egyre szorosabbá fűződő ingatlanpiaci nagybefektetések és a szuburbanizáció közötti kapcsolatok egyre nyilvánvalóbbá váltak. Logan és Molotch (1987) főként a településfejlesztés politikai aspektusait elemzik, kimutatva azt, hogy a helyi politika számára a növekedés és városfejlesztés vált a meghatározó céllá, s ez

által a városok egyfajta növekedési motorokká (*growth machine*) váltak, aminek mellékkövetkezménye a szuburbanizáció.

Összefoglalva: a kritikai városszociológiai elméletek szerint a szuburbanizáció nem egyéb, mint a tőke meghatározó jellegének a térbeli bizonyítéka, pontosabban a társadalmi stabilitás és a fennálló egyenlőtlen társadalmi viszonyok fenntartásának rejtett, de igencsak hatékony módja. Magyarán a saját tulajdonú otthon iránti igény kielégítése révén (Harvey 1985) megvalósított társadalmi kontroll és gazdasági reprodukció, ami a szuburbán jellegű övezetekben – kertvárosokban – ölt konkrét testet. A romániai viszonyokra jellemző *tulajdonlás kultúrája* (Pásztor–Péter 2009) is a szuburbanizáció irányába „tereli” a lakástulajdonra vágyó városi középosztályt, a hosszú távú kölcsön révén pedig gyakorlatilag „röghöz köti” azt.

A két szemléltetett elméleti megközelítés lényege jól szemléltethető olyan alkalmazott kutatások révén, amelyek a belváros és külváros közötti különbségeket írják le. Közismert ugyanis, hogy kivételekkel ugyan, a belvárosokban élő (többségükben inkább beszorult vagy bennrekedt) lakosság társadalmi státusa és befolyása átlagban alacsonyabb, mint a külvárosokban élőké. A két megközelítés közötti vita tárgya e jelenség okainak a magyarázatában áll: az előbbieket szerint a szabadpiac által közvetített természetes kiválasztódási folyamat eredménye a szuburbanizáció, míg az utóbbiak szerint ennek elsősorban politikai és intézményi okai vannak.

Például egy Guest és Nelson (1978) által vezetett ökológiai szemléletű kutatás (amelyben a régebbi és sűrűn beépített, illetve új városok szuburbanizációs mintáit hasonlították össze) kimutatja, hogy a belváros alacsonyabb státusa csak a rosszabb lakásstandardokkal jellemezhető régi városok esetében jellemző. Elemzésükben azt is kijelentik, hogy a külvárosoknak természetes előnyei vannak a belvárossal szemben: lakásállományuk újabb, a telek ára alacsonyabb, kevésbé zsúfoltak, az infrastruktúra megközelíthetőbb. A belvárosok és külvárosok lakói közötti státuskülönbségek elsősorban ezekkel a strukturális különbségekkel magyarázhatók. Mindezek Kolozsváron a régi Főtérről környéke és az újonnan kialakult jobb negyedek – Bună Ziua, Európa – közötti különbségekre is érvényesek.

Ezzel szemben a kritikai városszociológia paradigmájában végzett elemzések szerint a szuburbanizáció mint társadalmi elkülönülési folyamat forrásai a hatalmi struktúrákban keresendők. Például Logan és Schneider (1982) úgy tartja (a szigorúbb, illetve lazább szabályozásokkal rendelkező önkormányzatok szuburbanizációs mintáit összehasonlítva), hogy minél szigorúbb a szabályozás, annál nagyobb léptékű a külváros növekedése, illetve annál jellemzőbb a belváros és külváros társadalmi összetétele közötti különbség. Azaz minél szigorúbbak a formális szűrők, annál erősebbek azok a diszkriminációs folyamatok is, amelyek a külváros és belváros közötti különbségeket felerősítik.

## Hogyan tovább?

■ Bár továbbra is jelentős vita tárgya, hogy a szuburbanizáció, illetve a városszétfolyás milyen mértékben szabályozandó, egyre több és hangosabb az olyan civil- és szakmai szervezet, amely szigorúbbszabályozás-párti. A fenntartható fejlődést<sup>11</sup> támogató mozgalom a sűrűbben beépített, gyalogosan, biciklivel vagy közszállítással bejárható, funkcionálisan vegyes jellegű városi övezetek tervezése mellett áll ki, amely a további szuburbanizációt és a szétfolyást megakadályozná. A mozgalmat megalapozó Peter Newman és Jeff Kenworthy (1989) tanulmánya Észak-Amerika, Európa, Ausztrália és Ázsia 32 nagyvárosa esetében mutatta ki, hogy a sűrűbben beépített többfunkciós városrészek csökkentik az autóforgalmat, fenntarthatóbbá teszik a lakhatást. Ennek következtében nem csupán Európában, hanem az

Egyesült Államokban is bevezettek a területi növekedést akadályozó szabályokat. A Németországban bevezetett CircUse<sup>12</sup> jegyében az elhanyagolt belvárosi területek jobb kihasználtságára és újrahatszolgáltatására törekednek barnamezős beruházások révén. Az Egyesült Államokban elterjedő Új Urbanizmus (*new urbanism*) főként a közszállítással elérhető területek intenzívebb beépítését tűzi ki célul olyan területeken is, mint Los Angeles, amely a városszétfolyás ikonikus és/vagy notórius helyszínévé vált.

Románia, akárcsak a többi kelet-európai ország esetében, a szuburbanizáció a rendszerváltást követően vált meghatározó társadalmi folyamattá, hiszen a szocialista időszakra jellemző lakótelep-építés, bár jelentős részben belváros környéki területeket foglalt el, mégsem tekinthető annak. Az elmúlt 25 évben azonban szinte minden kelet-európai nagyváros népességsökkenéssel szembesült, míg a metropoliszövezetek lakossága folyamatosan növekszik. Kolozsvár esete nagyon jól példázza ezt a folyamatot: a 2011-es népszámlálás szerint a város lakossága 324 576 főt számlál, közel négyezerrel kevesebbet, mint 1992-ben, míg a metropoliszövezet népességszáma 403 465-ről 418 153-ra növekszik. A legjelentősebb növekedést adó települések Kisbács (7 770-ről 10 317 főre), valamint Szászfenes (6 088-ról 22 813 főre). A szuburbanizáló közösségek mindennapi tapasztalatai azt mutatják, hogy a várost „elhagyók” olcsóbb, de nem jobb, tisztább, egészségesebb, természetközeli lakókörülményekben részesülnek, mint a városban lakók.

S bár az észak-amerikai vagy nyugat-európai országokhoz képest a „fáziseltolódás” a tudatos tervezés és megelőzés lehetőségét rejtette, ahol mások tapasztalataiból és megoldásaiból tanulni lehetett volna, sajnos ez nem történt meg.

#### ■ JEGYZETEK

1. Néhány jelentősebb alkotása a populáris filmiparnak: Pleasantville, 1950; The Stepford Wives, 1975; Ordinary People, 1980; Suburbia, 1996; American Beauty, 1999, illetve a 2004–2012 között forgatott Desperate Housewives című szappanopera.
2. Nagyvárosok közigazgatási határain kívül fekvő, önálló közigazgatással rendelkező település, amelyet szeres gazdasági, kulturális és közlekedési kapcsolatok fűznek a nagyvárosokhoz.
3. Olyan külvárosi övezet, amelynek kizárólag lakófunkciója van, azaz aludni járnak oda az emberek. Az angol szakirodalom *bedroom suburb/town*, illetve a *dormitory suburb/town*, ritkábban a *dormitory village* fogalmakat használja.
4. Olyan külvárosi terület, amely az Ebenzer Howard által 1890-ben kezdeményezett kertvárosi mozgalom (garden city movement) elveit veszi figyelembe a lakókörnyezet kialakításakor. Olyan önfenntartó többfunkciós egységeket jelentett volna, ahol a beépített és természeti környezet egyensúlyban van. A megvalósult kertvárosok zöldmezős beruházásokként többnyire természetközeli külvárosok.
5. A 2001/351 számú törvény (2001. július 6.) szabályozza a metropoliszövezet létrehozásának körülményeit.
6. Marosvásárhely metropoliszövezetéhez tartoznak: Nyárádtó, Ákosfalva, Jedd, Kerelőszentpál, Koronka, Lukafalva, Maroskeresztúr, Marosszentkirály, Marosszentgyörgy, Mezőpanit, Mezőcsávás, Nagyvernye és Nyárádkarácsony.
7. Kolozsvár metropoliszövezetéhez Ajton, Apahida, Kisbács, Bonchida, Borsa, Magyarkályán, Kajántó, Csűrűje, Kolozs, Felek, Szászfenes, Gorbó, Gyalu, Zsuk, Alsópeterd, Tordatúr és Borsaujfalu települések tartoznak.
8. Például a kínai Sanghajban zajló, amúgy meglehetősen látványos felhőkarcoló-építési láz New Yorban már a 20. század elején végbement.
9. Hasonló folyamatok Európa nagyvárosaiban is lezajlottak, bár a kormánytámogatások hiányával később és lassúbb ütemben. Talán London esetében tapasztalható akkora méretű szuburbanus övezet kialakulása, mint az amerikai nagyvárosokban.
10. Hátrányos helyzetűek által lakott legfontosabb külvárosok Párizs mellett: Clichy-sous-Bois, Bondy és Corbeil-Essonnes.
11. Az Egyesült Államokban a mozgalom megnevezésére főként az intelligens növekedés (smart growth) fogalmát használják, míg Európában inkább a kompakt város (compact city) vagy intenzív urbanizáció (urban intensification) fogalmak honosodtak meg.
12. Circular land use management in cities and urban regions (Kreislaufwirtschaft in der städtischen/stadtregionalen Flächennutzung – Fläche im Kreis) 2010 márciusában lépett érvénybe.

#### ■ FELHASZNÁLT SZAKIRODALOM

Bhatta, B. – Saraswati, S. – Bandyopadhyay, D. (2010) *Urban sprawl measurement from remote sensing data*. Applied Geography 30 (4): 731–740.

- Burgess, Ernest W. (1973): *A városfejlődés: hipotézisek egy kutatási javaslatához*. In: Szelényi Iván szerk. *Városzociológia*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Bp., 147–160.
- Checkoway, Barry (1980): *Large builders, federal housing programs and post-war suburbanization*. International Journal of Urban and Regional Research 4. 21–45.
- Choldin, Harvey M. – Claudine Hanson (1982): *Urban Decline and the Future of American Cities*. McGraw-Hill, Washington DC.
- Enyedi György (1984): *Az urbanizációs ciklus és a magyar településhálózat átalakulása*. Akadémiai Kiadó, Bp.
- Gale, Dennis E. (1984): *Neighborhood Revitalization and the Postindustrial City: A Multinational Perspective*. Lexington Books, Lexington.
- Guest, Avery M. – Nelson, George (1978): *Central city – suburban status differences: fifty years of change*. Sociological Quarterly 19. 7–25.
- Gottdiener, Mark – Hutchinson, Ray – Ryan, Michael T. (2015): *The New Urban Sociology*. Westview Press.
- Hall, Peter (1999): *Orășele de mâine. O istorie intelectuală a urbanismului în secolul XX*. Editura All, Buc.
- Harvey, David (1985): *The Urbanization of Capital*. Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Hudson, James R (1980): *Revitalization of inner-city neighborhoods: an ecological approach*. Urban Affairs Quarterly, 1980/15. 397–408.
- Kahn, Matthew E. (2000): *The Environmental Impact of Suburbanization*. Journal of Policy Analyses and Management 19/4. 569–586.
- Kasarda, John D. (1972): *The Impact of Suburban Population Growth on Central City Service Functions*. American Journal of Sociology Vol. 77, No. 6 (May, 1972). 1111–1124.
- Kocsis J. Balázs (2000): *A szuburbanizáció jelenségének főbb elméleti megközelítései a városzociológiai és más rokon tudományterületek irodalmában*. Tér és Társadalom 14. 2000/2–3. 311–321.
- Kopeczki, Karen A. – Suen, Richard (2010): *A Quantitative Analysis of Suburbanization and the Diffusion of the Automobile*. International Economic Review 51/4. 1004–1037.
- Logan, John R – Molotch, Harvey (1987): *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*. University of California Press, Berkeley and Los Angeles.
- Logan, John R. – Schneider, Mark (1984): *Racial Segregation and Racial Change in American Suburbs: 1970–1980*. American Journal of Sociology 89. 874–888.
- Judd, Dennis R. – Swanstrom, Todd (2010): *National Policy and the City/Suburban Divide*. In: Malo Andre Hutson ed.: *Urban Communities in the 21st Century: From Industrialization to Sustainability*. Cognella, San Diego.
- Newman, Peter W. G. – Kenworthy, Jeffrey R. (1989): *Cities and automobile dependence: a sourcebook*. Aldershot, Hants, England: Gower Technical.
- Pásztor Gyöngyi – Péter László (2009): *Romanian Housing Problems. Past and Present*. Studia Sociologica 2009/1. 79–100.
- Riesman, Leonard (1966): *The Urban Process*. Free Press of Glencoe, New York.
- Szelényi, Iván (1996): *Cities under socialism – and after*. In: Gregory Andrusz – Michael Harloe – Iván Szelényi eds.: *Cities after Socialism: Urban and Regional Change and Conflict in Post-Socialist Societies*, Blackwell Publishers, Oxford, 286–317.
- Van den Berg, Leo (1987): *Urban Systems in Dynamic Society*. Gower Publishing Company, Aldershot, Hants.
- Zukin, Sharon (1991): *Landscape of Power: From Detroit to Disneyworld*. University of California Press, Berkeley.

