

## A KELET-KÖZÉP-EURÓPAI VÁROSRÉGIÓK ÁTALAKULÁSA A POSZTFORDI KORBAN – ELMÉLETI ALAPOK

EGEDY TAMÁS

THE TRANSFORMATION OF EAST CENTRAL EUROPEAN URBAN REGIONS  
IN THE POST-FORDIST ERA – THEORETICAL FOUNDATIONS

### Abstract

The post-Fordist and post-socialist transition had a significant impact on the development of cities in East Central Europe. One of the most spectacular processes in the development of post-socialist cities has been the transformation of the inner areas and outskirts of the urban regions. In the inner areas, after the regime change, urban regeneration gained momentum and thanks to the prevailing neoliberal urban policies almost without exception triggered gentrification processes in the neighbourhoods. Outside the administrative boundaries of the city, in the agglomeration zone and in the more remote areas of the urban region, suburbanisation and urban sprawl have determined the development process. As a consequence, the previously compact urban fabric of post-socialist cities slowly disintegrated and cities became more and more fragmented. The aim of this theoretical study is to explore the most important processes of urban transformation in the post-Fordist era. We briefly introduce the theoretical background of metropolisation, suburbanization and urban sprawl, as well as the main characteristics of commuting and land use. The role of urban regeneration and fragmentation in the urban fabric will be highlighted as well.

**Keywords:** post-Fordism, postsocialist era, metropolisation, suburbanisation, urban sprawl, commuting, urban regeneration, fragmentation

### Bevezetés – A városok posztfordi átalakulása

Elméleti tanulmányunk célja, hogy a városok posztfordi átalakulásának legfontosabb folyamatait körbejárjuk. Ennek során röviden bemutatjuk a metropolizáció, a szuburbanizáció és az urban sprawl, valamint az ingázás és a területhasználat elméleti hátterét. A városok belső területét érintő változások közül a városrehabilitáció és a széttöredezett-ség (fragmentálódás) szerepét emeljük ki.

A városok posztfordi átalakulása az európai országokban a második világháború után vette kezdetét, aminek a hatása igazából az 1960-as években bontakozott ki. Ebben az évtizedben terjedtek el a *standardizált gyártási rutinokat felölelő termelési technikák és technológiák*, amelyeket félig képzett, vagy betanított munkások hada működtetett. Az iparosításhoz hasonlóan az 1950-es években megjelenő tömeges fogyasztás is ebben az évtizedben teljesedett ki. Az 1970-es években a gazdasági verseny egyre erősödött, a piac nemzetköziesedett, amelyet a globalizációs folyamatok egyre erősebben érintettek. Az 1980-as évekre a fogyasztási szokások alapvetően megváltoztak, ami a városok átalakulását is magával hozta. Az új keretek között különösen azok a városok tudtak gyorsan fejlődni, amelyek a kooperatív kompetíció (coopetition) és a rugalmas specializáció kultúráját elsajátították (PIORE, M.J. – SABE, C.F. 1984; SAXENIAN, A. 1994; BRANDENBURGER, A.M. – NALEBUFF, B.J. 1996).

A posztfordi gazdasági átalakulás látványos következménye a *gazdaság és a tér kapcsolatának megváltozása* volt. Megjelentek az ipari klaszterek a városokban, a korábbi óriási multinacionális vállalatok átalakultak és helyüket a kicsi és egymással együttmű-

ködő cégek klaszterei vették át. A gazdasági kapcsolatok a cégen belüli és cégek közötti együttműködés irányába mozdultak el. A posztfordi gazdaság a városi területeket is átformálta: a kis cégek sokkal mozgékonyabbak voltak és gyakran elhagyták a város területét. Felértékelődtek a város környéki, szuburbán, agglomerációs telephelyek, amelyek olcsóbb működési feltételeket kínáltak a cégek számára. A másik folyamat a barnamezős területek kialakulása volt a város szövetén belül: a korábbi nagyvállalatok hátrahagyott, üres épületei új várostervezési kihívásként jelentkeztek. Társadalmi téren a posztfordi átalakulás szintén jelentős átstrukturálódást eredményezett. Az ipari termelés jelentősége csökkent, a *szolgáltatások szerepe nőtt*, ami a társadalom foglalkoztatási összetételének megváltozásában is visszaköszönt. Fokozatosan nőtt a kreatív és tudásintenzív foglalkoztatottak száma, ami a kreatív osztály arányának és szerepének növekedését hozta magával. Politikai téren a posztfordi átalakulás az osztályalapú politizálás megszűnését, a tömeges szakszervezetek elhalványulását, a civil mozgalmak és hálózatok elterjedését hozta magával, amelyben az önkormányzatiság legfontosabb feladatává a munkahelyteremtés vált.

A városok posztfordi átalakulását SCOTT, A.J. (2014) szerint négy alapvető folyamat határozta meg: 1) a termelés egyre inkább az egyedi, kevésbé sztenderdizált termékek felé fordult a technológiaintenzív iparágakban, az üzleti és pénzügyi szférában, a személyre szabott szolgáltatásokban és a kulturális iparban, különösen média- és divatágazatban; 2) A felsorolt ágazatok horizontális és vertikális dezintegrációjának és újraszületésének lehettünk tanúi, amelynek során elsősorban az agglomerációkban és nagyvárosokban a termelés speciális és egymást kiegészítő hálózatai jelentek meg; 3) Ezen ágazatok jelentősége a gazdaságban egyre nőtt, a folyamatot a céghez és helyhez köthető termékspecifikáció megjelenése jellemezte; 4) Az átalakulás során jelentősen megnőtt a magas szintű kognitív és kulturális képességekkel rendelkező munkaerő, valamint a kreatív kapacitásokra épülő munkahelyek aránya.

A gazdaság posztfordista átalakulása a szocialista országokban csak a rendszerváltozás után indult meg (KISS, E. 2002). Az állam által irányított tervgazdaságban a városközpontokban a fizikai, társadalmi és funkcionális változások kevésbé voltak megfigyelhetőek, sokkal lassabban mentek végbe (MUSIL, J. 2005). A kelet-közép-európai országokban a posztfordi átalakulást HAUPTMANN, P. és szerzőtársai (2000) szerint úgy foglalhatjuk össze, hogy egyrészt a szolgáltatások fejlődésének köszönhetően *megindult a kommercializálódás és a városközpontok növekedése*, a belvárosok fejlődése stagnált, de sziget-szerűen új, dinamikus szektorok telepedtek be, másrészt kezdetben a kereskedelmi, később a lakossági szuburbanizációnak köszönhetően *dinamikusan fejlődtek a külső és szuburbán területek*.

### A posztiszocialista városfejlődés jellemzői

A posztfordi átmenet mellett a posztiszocialista társadalmi-gazdasági átalakulás is jelentősen befolyásolta a városok fejlődését Kelet-Közép-Európában. A kelet-közép-európai városok fejlődésében *az útfüggőség* mindvégig meghatározó tényező volt, s jelentős különbségek mutatkoznak mind a szocialista időszak előtti, mind a szocialista időszak alatti fejlődésükben.

Az államszocialista rendszer a kelet-európai városok számára hasonló keretfeltételeket teremtett (DINGS DALE, A. 1999; SÝKORA, L. 1999), ily módon a szocialista városfejlődésnek kialakult néhány általános jellemzője. Jellemző volt az alurbanizáltság (az iparosítás alacsony népességnövekedéssel párosult, vagyis a városi népesség növekedési üteme elmaradt a város iparában és tercier szektorában foglalkoztatottak növekedési üte-

métől), a nagyvárosok alacsony urbanizáltsága a nyugat-európai városokhoz viszonyítva, valamint sajátos városfejlődés a nagyvárosokban (a belső struktúra, szegregáció, slumok nyugati városoktól eltérő fejlődése) (SZELÉNYI, I. 1996; ENYEDI, GY. 1998). A szocialista városok sokkal kompaktabbak voltak, mint a nyugat-európai városok. Nem volt jellemző a metropolizáció a szocialista országokban és a közepes méretű városokban lényegesen nagyobb népesség koncentrációja volt. Minél kisebb volt a település, annál nyilvánvalóbbak és nagyobbak voltak a szocialista tervezés és fejlődés területi, fizikai és kulturális hatásai (HAMILTON, F.E.I. et al. 2005). Lényegében ezekre a folyamatokra volt visszavezethető, hogy a kelet-közép-európai városok a rendszerváltás utáni időszak kezdetén, az 1990-es évek elején még nagyban hasonlítottak egymásra.

A kelet- és nyugat-európai városok fejlődésében tapasztalható különbségeket általában a városi fejlődés útfüggőségére és az eltérő várospolitikákra (KOVÁCS, Z. 2009), vagy az intézményi struktúrák átalakulására (SÝKORA, L.–BOUZAROVSKI, S. 2012) vezetik vissza. Ezt támasztja alá PICHLER-MILANOVIĆ, N. (2004) álláspontja is, miszerint a térség városainak eltérő fejlődését alapvetően befolyásolta az 1945 előtti időszak történelmi öröksége (amelybe beletartozik a térség 19. századi, illetve az első világháborúig tartó nagyhatalmi felosztása, a két világháború között a nacionalizmus kibontakozása és a nemzetállamok kialakulása, valamint a második világháború eltérő hatásai az egyes országokra), a szocialista időszak öröksége (ami bár izolációt és bezárkózást eredményezett, de a „szocializmushoz vezető út” különbségei miatt az egyes államok városfejlődésében mégis mutatkoztak különbségek), valamint a rendszerváltás után a városok csatlakozása az európai és globális városhálózatokhoz (ami elindította a városok poszt-szocialista átalakulását).

A városok poszt-szocialista átalakulását a rendszerváltás után a következő folyamatok befolyásolták (WECZLAWOWICZ, G. 2016):

- Újra megjelent a földbérlés (telekár) jelentősége és egyre több szereplő versengett a területekért.
- Visszatért az önkormányzatiság, a városi tér fölötti központi ellenőrzés megszűnt, a döntéshozatal a központi szintről a helyi szintre került.
- Nőtték a társadalmi és területi különbségek, a lakosság területi allokációjában a politikai tényezőket a gazdasági tényezők váltották fel.
- Jelentős foglalkoztatási átrétegződés zajlott le az iparból a szolgáltatási szektor irányába.
- A városi tér alakítása és az építészet megváltozott.
- Az értékek és szimbólumok világa megváltozott, a korábbi politikailag szimbolikus tereket más funkciók vagy más jellegű szimbólumok foglalták el.

A poszt-szocialista országokban az 1990-es évek első felében *felértékelődött a földrajzi hely jelentősége* és az újonnan formálódó térszerkezetben a városrégiók egyre inkább a növekedés csomópontjaiként tűntek fel. Egyúttal a városok gazdasági potenciálja is megváltozott: azon városok, amelyek gyorsabban alkalmazkodtak az új társadalmi és gazdasági keretfeltételekhez és ezért gyorsabban megindult a fejlődésük, helyzeti előnyre tettek szert a gazdasági versenyben. A lemaradó, strukturális problémákkal küszködő városokban viszont társadalmi és gazdasági problémák ütötték fel a fejüket (CHESHIRE, P. 1995; HORVÁTH, GY. 2001). Az európai és globális piacokhoz és hálózatokhoz való csatlakozás ütemében és sikerességében tehát jelentős különbségek voltak a térség városai között, így fejlődési útjaik fokozatosan szétváltak, voltak nyertesek és vesztesek.

A kelet-közép-európai városok gyorsan alkalmazkodtak a nemzetközi trendekhez, fejlődésüket erősen befolyásolta a globalizáció és az európaizáció (európai jogrend és intézményi struktúrák harmonizációja, gazdasági kapcsolatok). A tőkeáramlás, az infor-

máció, a technológia és tudás ezen országok városaiban nagyobb szerephez jutott, a deindusztrializáció és a szolgáltató szektor térhódítása sokkal gyorsabban ment végbe. A külföldi működő tőkeberuházásoknak köszönhetően a termelési rendszerek reorganizációja gyorsabban végbement, a vállalkozói szféra és a KKV szektor hamarabb kialakult. Az 1990-es évek első felében tapasztalható recesszió után a fenti folyamatoknak köszönhetően az 1990-es évek közepétől ezen országok városaiban látványos fejlődés ment végbe. A városhálózat fejlődésében általában a fővárosok játszották a meghatározó szerepet (PICHLER-MILANOVIĆ, N. 2004).

A magyar városok is gyorsan alkalmazkodtak a kapitalista keretfeltételekhez, az átmenet a szocialista városfejlődésből a kapitalista városfejlődésbe ennek megfelelően gyors volt. Jelentős tőkeberuházások történtek az irodapiacra és a kereskedelemben, illetve a társadalmon belüli polarizáció a jövedelmi különbségek növekedése miatt jelentősen felgyorsult (ENYEDI, GY. 1998). Gyakorlatilag a lakásállomány teljes privatizációja ment végbe, a közösségi (önkormányzati) kontrol a beruházások fölött megszűnt és csak nagyon lassan épült újra. Mindennek következtében a városfejlődés szabályozatlanná és ellenőrizhetetlenné vált (TOSICS, I. 2005).

A városok posztoszocialista átalakulása számos kihívás elé állította a döntéshozókat. Nagy kihívása a posztoszocialista városoknak, hogy a városrégiókban *jelentősen átalakult a területhasználat*. A rendszerváltozás után az 1990-es években a szuburbanizációval párhuzamosan *megindult a városok széletterjedése (urban sprawl)* és különösen a 2000-es években gyorsult fel ez a folyamat. A kontroll nélküli szuburbanizáció és az urban sprawl következményként egyre több nagyváros szembesül a szuburbanizáció negatív hatásaival. A szuburbanizáció és urban sprawl következtében drasztikusan megnőtt a gépkocsihasználat, így a közlekedési problémák lassan a városrégiók legnagyobb kihívásává nőnek ki magukat. A kelet-közép-európai városrégiók infrastrukturális lemaradása a nyugat-európai városokhoz mérve csökkent (AUSTIN, P.–GREGOROVA, E. 2015), viszont gyakran hiányzik az ellenőrzött és összehangolt infrastruktúra-fejlesztés. A társadalmi mobilitás terén a kelet-közép-európai országok városainak legnagyobb kihívásai az öregedés, a belföldi vándorlás okozta területi különbségek növekedése, a képzett munkaerő külföldre vándorlása, illetve a helyükre szegényebb vidéki és környező területekről érkező, alacsonyabb képzettségű rétegek bevándorlása (PFEIFEROVÁ, S. et al. 2013).

A fővárosok kiemelkedő és meghatározó szerepe mindig is jellemző volt a térség országaiban, ami a rendszerváltozás után még szembetűnőbbé vált. Az elmúlt 10 évben tovább differenciálódott a nagyvárosi fejlődés és *jelentősen nőttek a különbségek a fővárosi és vidéki városrégiók között* (SZIRMAI, V. 2016). A városrégiók egyre több igazgatási kihívás elé néznek, Kelet-Közép-Európában gyakran találkozunk az együttműködés hiányával a közigazgatásban. A nagyvárosi régió irányítása, szervezése és menedzselése a jelenleginél mindenképpen szigorúbb és centralizáltabb közigazgatási rendszert igényelne (AHREND, R. 2014).

További problémaként említhetjük, hogy a neoliberais gazdaságpolitika útvesztőjében a kormányok és önkormányzatok kevés figyelmet fordítottak a regionális és helyi tervezésre és lakáspolitikára (SÝKORA, L. 1998). Az átfogó nemzeti területfejlesztési stratégiák és koherens regionális fejlesztési politikák hiánya több országban (Csehország, Magyarország, Szlovénia) is rányomta bélyegét a városrégiók későbbi fejlődésére. A posztindusztriális városfejlődés ezekben az országokban egyre inkább az ad hoc fejlesztések áldozatává vált. A városfejlesztésben tapasztalható stratégiai űr kitöltésére jó lehetőséget nyújtott a kreatív város koncepciója, amelynek térnyerése nagyjából egybe esett a városok ezredforduló utáni útkeresésével.

## A metropolizáció, a policentrikus fejlődés és az ingázás

### *A metropolizáció legfontosabb jellemzői*

A nagyvárosi fejlődést gyakran a gazdasági hatékonysággal és a területi előnyökből származó versenyképesség növekedésével azonosítják, ami a népességből, a munkahelyekből, közlekedésből, specifikus és fontos funkciók jelenlétéből és a gazdasági specializációból ered. A nagyvárosi fejlődést, röviden *metropolizációt* többféle folyamat eredményeként értelmezik a kutatók. Egyes szakemberek szerint a metropolizáció egymást erősítő új gazdasági funkciók területi koncentrációja fejlett infrastruktúrákkal, amelyben a beruházások és a népesség jelentős hatást gyakorolnak a növekedésre és ily módon hozzájárulnak a nagyváros növekedéséhez (FRIEDMANN, J. 2002; GEYER, H.S. 2002; BRENNER, N. 2004). Más kutatók véleménye szerint a metropolizáció nem más, mint a világ gazdaság anyagi és nem anyagi természetű áramlásainak globális hálózatában lévő, irányítási és ellenőrzési funkciókkal rendelkező csomópontok fejlődése és a nagyvárosi régiók lényegében a globális hálózatok csomópontjai (KEELING, D. 1995). Mások szerint olyan speciális funkciók allokációjáról van szó a városban, vagy a policentrikus fejlődésnek köszönhetően a városrégióban, amelyek a gazdasági és demográfiai fejlődés hajtóerői (KUNZMANN, K. 1996; SASSEN, S. 2002).

A metropolizáció mind funkcionálisan, mind morfológiai szempontból olyan területi fejlődést jelent, amely *egyre inkább a nagyvárosokhoz kötődik* (LEROY, S. 2000; ELISSALDE, B. 2004). Funkcionális szempontból az irányítási és ellenőrzési funkciók egyre jobban a városrégiókba koncentrálódnak, ami a városi tér újrastrukturálódását hozza magával. A folyamat a megváltozott politikai és technológiai feltételek között egy új típusú városi növekedést eredményez, amely a gazdasági tevékenységek globalizációjára, a városi gazdaság deindustrializációjára, valamint az új funkciók nagyvárosokba településére vezethető vissza (LE GALÉS, P. 2002; ENYEDI, Gy. 2011). Morfológiai szempontból az új társadalmi és gazdasági funkciók egyre inkább a nagyvárosok körül lévő alcentrumokba koncentrálnak, mivel a város fejlődése a policentrikus modell szerint már régen átlépte a saját közigazgatási határait (LEROY, S. 2000). A fejlődés tehát nemcsak a magtelepülésen, hanem a környező városrégióban is végbe megy (PARKINSON, M. et al. 2004).

### *A policentrikus térfejlődési modell jellemzői*

A monocentrikus modell „karrierje” az 1960-as években indult, amikor számtalan publikáció látott napvilágot az agglomerációból a központi városba áramló munkaerőről (ALONSO, W. 1964; HAGGETT, P.–CHORLEY, R.J. 1967). Az agglomeráció központi települése, a magváros meghatározó, domináns szerepet játszott a városrégió fejlődésében. Az egyes országok városrégiói között jelentős fejlettségbeli eltérések vannak, de abban rendkívül hasonlóak, hogy az elmúlt évtizedek urbanizációs folyamatai mindenhol egy új, *policentrikus térszerkezet* irányába indultak el (GARCÍA-PALOMARES, J.C. 2010). Ebben az új struktúrában egyre fontosabb szerep jut a települések méretének, valamint a lakó- és munkahelyek elhelyezkedésének (BANISTER, D. 2005; SZABÓ, T. et al. 2014). Míg a lakóhelyek egyre inkább szétterülnek a térben, a munkahelyek megjelenését koncentrált decentralizáció jellemzi, aminek köszönhetően a munkahelyek a tér kitüntetett pontjai körül nagyobb sűrűségben fordulnak elő, mint a lakóhelyek, ugyanakkor a városrégiókon belül a korábbinál decentralizáltabb az elhelyezkedésük. *A policentrikus városrégiók kialakulása az ingázásnak és az ingázási távolságok növekedésének az eredménye.* A városrégiók

külső területein és a szuburbiában található munkahelyeket ugyanis gyakran nem a helyi munkaerő tölti be, hanem más elővárosi településekről érkeznek ide a dolgozók, míg a helyi munkaerő más településekre jár el dolgozni (GARCIA-PALOMARES, J.C. 2010). Ennek következtében egyfajta „pazarló ingázás” (wasteful commuting) jelenik meg a városrégiókban (VAN OMMEREN, J.–VAN DER STRAATEN, W. 2005).

A policentrikus térszerkezeti modellt egyre kevésbé jellemzi egyetlen kiemelt centrum dominanciája, a fejlődésben fokozatosan az elővárosi központok, illetve a távolabbi munkaerő vonzáskörzetek felé tolódik el a hangsúly (KLOOSTERMAN, R.C.–MUSTERD, S. 2001; PARR, J.B. 2002). Ebben a térszerkezetben az előváros a mobilitás kitüntetett célterületévé lép elő. Az új, policentrikus modell sikere a kutatók körében éppen azzal magyarázható, hogy a korábbi monocentrikus modellel egyre kevésbé írhatók le az aktuális fejlődési tendenciák.

A nemzetközi szakirodalomban a policentrikus modell népszerűsége ellenére számtalan példa akad arra, hogy nem minden városrégió fejlődik egyértelműen a modell szerint, s akár egy országon belül is jelentős különbségek mutatkozhatnak a monocentrikus és policentrikus térszerkezetekben (példaként említhető Nagy-Britannia, ahol a dél-kelet-angliai és közép-angliai városrégiók egyre policentrikusabbá válnak, míg az észak-angliai nagyvárosokra inkább a monocentrikus térszerkezet jellemző). Mindez abból fakad, hogy a városrégiók szerkezete heterogén térfejlődési folyamatok eredője (BURGER, M.J. et al. 2011). Egyes városrégiók alapvetően monocentrikus, más városrégiók egyértelműen policentrikus formát öltenek, a legtöbb városrégió mégis valahol a kettő között helyezkedik el (DE GOEI, B. et al. 2008).

### *Az ingázás növekedése*

A nagyvárosi térségekben a gazdaság posztfordi átalakulásának köszönhetően a *munkahelyek térbeli dekoncentrációja* ment végbe, a városközpontok helyett mind több szolgáltató tevékenység (pl. nagy- és kiskereskedelem, irodai funkció) települt az elővárosi övezetbe (ENYEDI, GY. 2010). Az ingázás jelenkori területi mintázatai lényegében arra vezethetők vissza, hogy a modern szolgáltató és ipari (high-tech) munkahelyek az agglomerációs hatások nyomán a térben viszonylag koncentráltabban helyezkednek el a korábbiakhoz képest, miközben a népesség térbeli eloszlása az 1960-as évektől a szuburbanizáció, illetve később a dezurbanizáció eredményeként egyre dekoncentráltabb lett.

A városrégiók perifériáján a *szuburbanizáció előretörésével új munkahelyek jelentek meg*, a kedvezőbb anyagi és adózási feltételeknek köszönhetően egyre több cég települt a nagyvárosok vonzáskörzetébe. A munkahelyek széttelepülésével az ingázók száma és aránya gyorsan nőtt, miközben az ingázás révén minőségileg új térkapcsolatok jöttek létre. Olyan új *ingázási formák jelentek meg*, mint a centrumból a szuburbiába irányuló ingázás (reverse commuting), valamint a szuburbán települések közötti, elővárosból elővárosba történő (agglomeráción belüli) ingázás (CHRISTOPHER, E.J. et al. 1995). A központi településből az elővárosi településekre irányuló ingázás már az 1990-es években a legdinamikusabban növekvő mobilitásforma volt nemcsak az észak-amerikai, hanem a nyugat-európai nagyvárosokban is. GLAESER, E.L. és szerzőtársai (2001) ezeket az ingázókat elsősorban olyan magasan képzett és jól kereső dolgozókként azonosították, akik inkább a városközpontban laknak, profitálva a centrum nyújtotta színvonalas szolgáltatásokból és kényelemből, jól fizető munkahelyeik viszont a szuburbia belső területein, a központi városhoz viszonylag közel helyezkednek el. Ezek a csoportok már egyértelműen életmódbeli és nem gazdasági okokból ingáznak. Megfigyelhető ugyanakkor az is, hogy a nagyvárosok belső területein található alacsonyabb státuszú munkahelyekre mind többen

a külvárosokból/elővárosokból érkeznek, akik jellemzően képzetlenebb munkavállalók (AGUILERA, A. et al. 2009). Az előzőekben ismertetett ingázási formák mellett a 2000-es években új jelenség ütötte fel a fejét: megnőtt a nagyobb centrumok közötti ingázás. Ez új nézőpontba helyezte az infrastruktúra fejlesztésének kérdését, aminek köszönhetően új lendületet kaptak a közlekedéssel, az utazási idővel és a fenntarthatósággal kapcsolatos kutatások (BOLE, D. 2011).

Az elmúlt évtizedben előtérbe került a megnövekedett ingázás negatív környezeti hatásainak a kutatása, s egyre több szakértői csoport foglalkozik a nagyvárosi élet *ökológiai lábnyomának* kutatásával. Az évek során egyetértés alakult ki abban, hogy a szuburbanizáció, a városok szétterülése és a policentrikus városfejlődés a hatalmas méreteket öltő ingázás következtében a közlekedési eredetű karbon lábnyomot gyorsan növeli, különösen azokban a várostérségekben, ahol nem épült ki fejlett kötöttpályás közlekedés (PIÑA, W.H.A. – MARTINEZ, C.I.P. 2014; RAMACHANDRA, T.V. et al. 2015; SZIGETI, C. et al. 2019). Az urbanizáció környezeti hatásának számszerűsítése szempontjából különös jelentősége van a közlekedési eredetű lábnyomnak, mert ennek a növekedése közvetlenül kapcsolódik egy-egy várostérség fizikai környezetének alakulásához, a térbeli mobilitáshoz, egyes térségek sűrű közlekedési kapcsolatokkal átszőtt urbanizálódásához. Míg az ökológiai lábnyomban figyelembe vett több tényező (például felhasznált anyagok, energia, élelmiszer stb. fogyasztása) és a térbeliség között áttételes kapcsolat van, addig az ingázás ökológiai lábnyomának alakulása – a mutató egészét tekintve – közvetlenül hat a földrajzi tér jelentőségére. További probléma, hogy a nagyvárosokban és a városrégiókban egyre nagyobb népesség koncentrálódik, ami ugyancsak növeli az ökológiai lábnyomot.

## A területhasználat megváltozása

*A szuburbanizáció és a városok szétterülése (urban sprawl) jelentősen átalakítják a városrégiók területhasználatát.* Szuburbanizáció alatt a népesség és városi funkciók (pl. lakó- és munkahely) decentralizációját értem a magtelepülésről a periféria irányába. A szuburbanizáció fogalma a nemzetközi és hazai szakirodalomban jól definiált, az urban sprawlra ugyanakkor nincs általánosan elfogadott definíció (GALSTER, G. et al. 2001). Urban sprawl alatt általában az alacsony beépítettségű, alacsony sűrűségű területhasználati formák elterjedését értjük a város körüli kevésbé hasznosított területeken (OUESLATI, W. et al. 2015). A szuburbanizációnak gyakori mellékhatása a város szétterjedése, ugyanakkor az urban sprawl szuburbanizáció nélkül is végbemehet, például ha egy adott területen nő a népesség (EEA 2006).

A kelet-közép-európai városok sajátos fejlődési utat jártak be a második világháború után. A szocialista városok térbeli jellemzői ezért jelentősen különböztek a nyugati városokétól (SZELÉNYI, I. 1996; HIRT, S. 2013). A szocialista városfejlődés szigorú állami ellenőrzés alatt állt, amit az tett lehetővé, hogy a városok területének jelentős része állami (köz)tulajdonban volt, az ingatlangazdálkodás és tervezés központi irányítás alatt állt, s a rugalmatlan szabályozás lehetetlenné tette az informális fejlődést. A piaci viszonyok kiiktatása, a föld- és a magántulajdon államosítása nagyban kihatottak a városok fejlődésére is. Mindehhez egy erősen központosított állami elosztási, tervezési és irányítási rendszer párosult (HAMILTON, F.E. 1979; TOSICS, I. 2005). A szocialista állam a standardizált, magas beépítési sűrűségű lakótelepek felépítését részesítette előnyben a városok közigazgatási határain belül, ami hozzájárult a kompakt város eszméjének megőrzéséhez (SLAEV, A.D. et al. 2018; STANILOV, K. – SÝKORA, L. 2012). A városok szétterjedését a rosszul szervezett közszolgáltatások, a magánkézben lévő személygépkocsik alacsony száma, a gyenge

infrastruktúrahálózatok is fékeztek. A városi tértermelés folyamata a rendszerváltozás után viszont alapvetően megváltozott. Az állam elveszítette monopóliumát a városfejlődés fölött, az állami ingatlanokat privatizálták és a tulajdonviszonyok alakulásában a piaci elvek érvényesültek (HIRT, S. 2013). A szocialista várostervezés megszűnt, így a tervezési folyamatban az állam helyett a magánszektor lépett elő meghatározó városfejlesztő erővé. Ezzel párhuzamosan előtérbe került a városszéli területek fejlesztése, aminek köszönhetően új lakónegyedek és kereskedelmi területek jelentek meg a nagyvárosok periferiáján. Ennek következtében *a városok szétterjedése nagy lendületet vett* és ennek volumene jóval meghaladta a nyugat-európai városokét (EEA 2006). A poszt szocialista átalakulás egyik velejárója volt, hogy *a hagyományos szocialista városok kompakt morfológiája felbomlott*, ami a különböző funkciók és tevékenységek városok körüli szétterülésének volt köszönhető (TAMMARU, T. et al. 2009). A piaci folyamatok (a magánbefektetői erő és logika), valamint a tervezői szabályozás gyengesége együttesen kedveztek a szuburbanizáció előretörésének, ami 1990 után jelentősen átformálta a nagyvárosi régiók földrajzi viszonyait (GOLUBCHIKOV, O. et al. 2014). Az urban sprawl legfontosabb hajtóerői között a következő folyamatokat említhetjük: a privatizáció, a szabad ingatlanpiac visszaállítása, a politikai döntéshozatal és tervezési jogok decentralizálása, a különböző szereplők megjelenése és bevonása a városfejlesztésbe, az állam kivonulása a lakáspiacról, növekvő mobilitás és gépkocsihasználat, megváltozott lakhatási preferenciák (SZEMZŐ, H.–TOSICS, I. 2005).

KORCELLI, P. és KORCELLI-OLEJNICZAK, E. (2015) megállapították, hogy a területi tervezést és a területfejlesztést a helyi önkormányzatok közötti elégtelen koordináció jellemezte, amelyben a rövid távú politikai érdekek felülírták a hosszú távú stratégiai gondolkodást. Az állam helyébe lépő magánszektor vált a fő városalakító szereplővé, amely a lakáspiaci és kereskedelmi fejlesztésekre fókuszált a város periferiáján. Mindezen folyamatoknak kedvezett a gyenge és nem hatékony tervezési szabályozás (KOVÁCS, Z.–TOSICS, I. 2014; SCHMIDT, S. 2011).

GARCIA-AYLLON, S. (2018) különböző tér-idő GIS adatok segítségével elemezte öt poszt szocialista főváros (Varsó, Budapest, Prága, Bukarest és Szófia) területi fejlődését. Arra a következtetésre jutott, hogy a kapitalista piaci szabályozás és neoliberális tervezés hirtelen átvétele ezekben az országokban ahhoz vezetett, hogy *a nagyvárosok szétterjedése teljesen tervezetlenül és kiegyensúlyozatlanul ment végbe*. A városrégiók növekedésével és szétterjedésével párhuzamosan társadalmi és gazdasági polarizációs folyamatok is végbementek, amit az elővárosi területek széttöredezése kísért (GARCIA-PALOMARES, J.C. 2010). Különösen Budapest és Szófia körül találhatunk kaotikus és sokszínű elővárosi tájat, ahol új és régi szuburbán települések, az új társadalmi elit gated community-jei, nagy bevásárlóközpontok, irodakomplexumok és más jellegű építmények egyaránt előfordulnak.

### **A városrehabilitáció szerepe a városok átalakulásában**

Városfelújítás (városrehabilitáció) alatt általában a leromlott állapotú városrészek lakóházainak és lakásainak, közösségi intézményeinek és infrastruktúrájának felújítását értjük, melynek során törekedünk arra, hogy a városrész jellegzetes szerkezetét, beépítési módját és épületállományának értékes részét megtartsuk. A városrehabilitáció fejlődésében meghatározó szereppel bír a második világháború utáni időszak, amelynek során többször megváltozott a városépítési és rehabilitációs politika Európában (*1. táblázat*).

A kelet-közép-európai városrehabilitáció története jól mutatja, hogy az eltérő fejlődéstörténeti út miatt ezen országok egyrészt más terminológiát használnak, másrészt a városfelújítási folyamatok is eltérő módon mentek végbe. Alapvető különbség volt egyrészt, hogy



A városrehabilitáció fejlődési szakaszai Nyugat-Európában és Magyarországon  
 Stages in the development of urban regeneration in Western Europe and Hungary

Időszak	Fejlődési szakasz Nyugat-Európában	Stratégia, fejlődési irány Nyugaton	Fejlődési szakasz Magyarországon
1950-es évek	rekonstrukció (reconstruction)	régi városrészek rekonstrukciója gyakran „masterplan” alapján, szuburbanizáció	újjaépítés (1945–1948)
1960-as évek	revitalizáció (revitalisation)	szuburbanizáció, városszéli negyedek felépítése, korai rehabilitációs kísérletek	rekonstrukció (lakótelepek építése)
1970-es évek	felújítás (renewal)	in situ felújítások, lakónegyed szintű tervek, periféria fejlődése	
1980-as évek	fejlesztés (redevelopment)	nagy fejlesztési tervek, „zászlóshajó” projektek	rehabilitáció
1990-es évek	regeneráció (regeneration)	átfogó városszervezés és gyakorlat, integrált problémakezelés	
2000-es évek	regeneráció (lakónegyed központú megközelítés, hangsúly a szociális kohézió)	átfogó városszervezés és gyakorlat, integrált problémakezelés	rehabilitáció (hangsúly a fizikai környezet megújításán)

*Forrás:* részben LIECHFIELD, D. (1992) alapján saját szerkesztés

*Source:* own editing based on LIECHFIELD, D. 1992

az 1960-as és 1970-es években jellemző rekonstrukció Kelet- és Közép-Európában alapvetően lakótelepek felépítését jelentette a városok periferiáján, vagy a lerombolt korábbi városközpontokban, kerületi központokban, másrészt a nyugaton elterjedt városregeneráció fogalma Keleten és Magyarországon nem honosodott meg. A szakmai terminológia mindmáig a városrehabilitáció fogalmát használja. A városregeneráció átfogó koncepciója csak nagyon nehezen találta meg az útját a kelet-közép-európai és magyar városszervezés feltételrendszerében. Ennek alapvető okai azok voltak, hogy Magyarországon a városrehabilitációt gyakran kizárólag a fizikai környezet megújításával azonosították, illetve a városfelújításra még az ezredforduló környékén is mint lineáris folyamatra tekintettek, amelyben a fizikai, társadalmi és gazdasági környezet felújítása egymást követő folyamatok. Mindeközben Nyugat-Európában már elfogadottá vált az *integrált városregeneráció*, amely a három környezeti alrendszer együttes megújítását alkalmazta. Az integrált városrehabilitáció Magyarországon a 2000-es évek közepén jelent meg, ennek első lépései a Budapesten 2005-ben elfogadott szociális városrehabilitációs projektek voltak.

A kelet-közép-európai térség városrehabilitációjának másik jellemvonása az volt, hogy a poszt szocialista átalakulás során a városokban a magánbefektetők szokatlanul erős pozícióhoz jutottak a városfejlesztésben, míg a helyi önkormányzatok pozíciói meggyengültek. Ennek az lett a következménye, hogy a városfejlesztési folyamatokban gyakran a beruházói akarat érvényesült az önkormányzati akarral szemben, a fejlesztések kevésbé vették figyelembe a helyi szükségleteket, a társadalmi elvárásokat és szükségleteket pedig gyakran felülírták a gazdasági célok és a profit. Problémaként jelentkezett még, hogy a helyi önkormányzatok általában nem rendelkeztek a városrészek és lakónegyedek

társadalmi és gazdasági megújítására vonatkozó programokkal. Felismerték ennek jelentőségét, de a kidolgozott és átfogó stratégia gyakran hiányzott, így a felújítási tevékenység – a több évtizedes lemaradásnak is köszönhetően – sokszor csak a fizikai környezet megújítására koncentrált.

Erdemes röviden szót ejtenünk a *kultúra alapú városmegújításról*. Evans, G. (2005) rámutatott arra a jelenségre, hogy a történelmi belvárosok felújításának pozitív hatásai sok önkormányzatot arra ösztönöztek, hogy kulturális alapú városregenerációs stratégiát vezessenek be. A történelmi belvárosok rehabilitációjának közvetlenül pozitív gazdasági hatásai is vannak. Egyrészt a megújult városközpont sokkal inkább vonzza a tercier szektorban tevékeny cégeket és szolgáltatásokat, másrészt a turizmus fellendítésén keresztül is hozzájárulhat a bevételek növekedéséhez. A kultúra alapú városrehabilitáció sok esetben beruházás-ösztönző eszközként tűnt fel a nyugat-európai városokban (CAVES, R. 2003). Míg a nyugat-európai országokban a figyelem már régen a kultúra alapú városrehabilitációra vetült, Kelet-Közép-Európában, különösen a második vonalbeli városok esetében nem fedezhető fel ilyen szoros kapcsolat a kultúra és a városrehabilitáció között (NEDUČIN, D. et al. 2019). Pedig a kultúra által vezérelt városregeneráció szerepére és lehetőségeire az 1990-es évektől kezdődően rendszeresen felhívták a kutatók a figyelmet (BIANCHINI, F. 1993; HESMONDHALGH, D. 2013).

### A széttöredezett mozaikos város

A posztmodern városok széttöredezett, fragmentált térszerkezete körüli diskurzus – köszönhetően a Los Angeles-i Iskola urbanistáinak (Davis, Dear, Soja, Scott, Storper) – az 1980-as évek közepe óta rendszeresen feltűnik a nemzetközi porondon. Az elmélet gyökerei az 1950-es évek második feléig vezethetők vissza, ekkor láttak napvilágot az első olyan írások, amelyek a városok szerkezetének lassú átalakulására irányították rá a figyelmet (DEBORD, G. 1957; BANHAM, R. 1959). A városok fragmentált szerkezetéről szóló átfogó, koncepcionális publikációk az 1990-es évek első felében jelentek meg a nemzetközi szakirodalomban (BROWN, L. 1993).

Az általam leírt kelet-közép-európai és magyarországi városfejlődési folyamatok összefoglalására és pontos körülírására javaslom a *mozaikos város* (mosaic city) fogalmának bevezetését. A mozaikos város kialakulásában alapvetően két folyamat játszik meghatározó szerepet: a rendszerváltozás utáni *privatizáció*, valamint a városfejlesztési stratégiákat és szabályozást gyakran megkerülő, rövid távú politikai érdekeket szolgáló *ad hoc döntéshozatal*. A kelet-közép-európai térségben e két folyamat nagyban hozzájárult a mozaikosság kialakulásához és lerakta a mozaikos város alapjait. A szakirodalomban használt fragmentáltság és az általam bevezetett mozaikosság közötti különbségek tehát alapvetően az őket létrehozó folyamatokban keresendők.

A kelet-közép-európai városok területe – a fent említett két folyamatnak is köszönhetően – jelentős változásokon ment keresztül a rendszerváltozás után. Mint azt korábban megállapítottuk, a poszt szocialista városfejlődés velejárója volt, hogy a hagyományos szocialista városok kompakt morfológiája felbomlott, ami a különböző funkciók és tevékenységek városok körüli szétterülésének volt köszönhető. A folyamat azonban nem csak „centrifugálisan” a város területén kívül, hanem „centripetálisan”, vagyis a város területén belül is lezajlott.

A városon kívül a mozaikosság alapvetően a szuburbanizációra és a város szétterjedésére vezethető vissza. Az urban sprawl következtében a városrégió agglomerációs zónájában épített lakónegyedek jelentek meg a korábban összefüggő zöldterületeken és mezőgazdasági területeken, a mezőgazdasági területek eltűntek vagy átminősítették őket, a termé-

szetes környezet széttöredezett és mozaikossá vált. A beépített és mesterséges felszínek aránya jelentősen nőtt. Az új fejlesztések mellett gyakran engedély nélküli építkezések vagy elhagyott területek tarkítják tovább a felszínt.

A városok belső területeire a posztoszocialista társadalmi-gazdasági átmenet erősen rányomta a bélyegét. *A város szövege egyre inkább széttöredezetté, mozaikossá vált, a város korábbi kompakt egysége felbomlott.* A mozaikosságot az átalakulás negatív és pozitív fejleményei egyaránt növelték. A negatív következmények között említhetjük, hogy a város szövetében tönkrement iparterületek, hátrahagyott gyártelepek, lakatlanná vált üzemi és katonai barmezők jelentek meg, amelyek tovább szabdalták a város szövetét. A pozitív fejlemények ugyancsak a mozaikos város irányába hatottak. A városrehabilitációs és városfejlesztési projektek, valamint az új gazdasági funkciók megjelenése alapvetően megváltoztatták a korábbi beépítési struktúrát és a városszerkezetet. A városi szövet szétDarabolódása, mozaikossá válása részben az épített környezet jelentős átalakulására volt visszavezethető: a városrehabilitációs beavatkozásoknak köszönhetően sok városrész megújult. A városokon belül az egyes kerületek és városrészek lehetőségei azonban nagyon eltérőek voltak, így az épületek állapot és funkció szerinti összetétele kuszává vált.

A gazdasági átalakulás másik pozitív fejleménye az volt, hogy egyes városrészekben és lakónegyedekben új, vagy korábban alulreprezentált funkciók (kereskedelem, vendéglátás, turizmus, szabadidő, rekreáció) megjelenésének és térfoglalásának lehettünk tanúi. A rendszerváltozás előtti, egységes funkciójú és megjelenésű területek (pl. nagyobb, összefüggő lakónegyedek, nagy kiterjedésű iparterületek) az épületek funkcióváltásának (konverzió) és az új funkciókat szolgáló fejlesztéseknek köszönhetően ily módon szétDarabolódtak. Példaként említhetjük a korábban egységes funkciójú lakóterületeken a kereskedelmi-, vendéglátó-, turisztikai és irodafunkció megjelenését bevásárló központok, hipermarketek, hotelek és irodaépületek formájában.

## Összegző gondolatok

A posztoszocialista városfejlődéssel kapcsolatban leszögezhetjük, hogy a neoliberális gazdaságpolitika döntően befolyásolta a posztoszocialista városok fejlődését. Új társadalmi normák és értékek jelentek meg, új demográfiai és társadalmi folyamatok indultak el, az épített környezet megújult, új migrációs és mobilitási mintázatok jelentek meg nemzetközi, nemzeti, városi szinten és a városokon belül. Ugyanakkor hiányoztak a világos, helyi szükségleteket szem előtt tartó városfejlesztési politikák és stratégiák nemzeti, regionális és helyi szinten, a várostervezők helyét a beruházók és a magánbefektetők vették át, regionális és városi szinten nőtt a szegregáció. A kelet-közép-európai városokban tehát a posztoszocialista átmenet és a globalizáció hatásai együtt érvényesültek.

A posztoszocialista városok fejlődésének egyik leglátványosabb folyamata a városok belső területeinek, valamint a városrégió magtelepülésen kívüli területeinek az átalakulása volt. A rendszerváltozás után, de különösen az 1990-es évek végétől nagy lendületet vett a városrehabilitáció, ami az uralkodó neoliberális várospolitikáknak köszönhetően szinte kivétel nélkül dszentrifikációs folyamatokat indított el a megújuló lakónegyedekben és városrészekben. A városrehabilitáció mellett a városok fejlődésében a megjelenő, újraeledő és virágzásnak induló új gazdasági funkciók játszották a meghatározó szerepet. A fent vázolt folyamatoknak talán leglátványosabb következménye az volt, hogy a posztoszocialista városok korábban kompakt városi szövege felbomlott és a városok mozaikossá váltak. A mozaikos várost a kelet-közép-európai és magyar városfejlődés kurrens fejlődési stádiumának tekinthetjük.

A város közigazgatási határán kívül, az agglomerációs zónában, illetve a városrégió távolabbi területein a szuburbanizáció és a város szétterjedése határozta meg a fejlődési folyamatot. Egyre nagyobb számban találunk szuburbanizálódó városokat, ami a városi területhasználatot jelentősen átalakítja, ugyanakkor annak is tanúi vagyunk, hogy a szuburbanizációval párhuzamosan megindul a város körüli területek urbanizációja is (CHAMPION, T. 2001). A decentralizáció tehát nem egy lineáris folyamat, hanem a városrégiók fejlődését sokkal inkább egyfajta urbanizáció és szuburbanizáció közötti körforgásként értelmezhetjük. Lényegében ez a gondolat az alapja a policentrikus városfejlődési modellnek. A város körül fejlődő kisebb városok és alcentrumok az agglomerációs hatásnak köszönhetően képesek átvenni a magtelepüléstől bizonyos funkciókat, ami kielezi a versenyt a tudásintenzív tevékenységek, a kreatív munkaerő és a kreatív cégek betelepülésére (CAMAGNI, R. – CAPELLO, R. 2015).

A decentralizáció óhatatlan velejárója viszont a dezurbanizáció és nagy valószínűséggel a városok zsugorodása (urban shrinkage) (CHAMPION, T. 2001). Napjainkban Európa legnagyobb részén ilyen folyamatokat ismerhetünk fel a nagyvárosi régiókban. Ez vezetett el oda, hogy az Európai Unió kohéziós és társadalmi politikájában újra előtérbe került a kompakt város elmélete, ami különösen a zsugorodó és decentralizálódó városok esetében jelenthet menekülőutat. Az elmúlt közel négy évtized tendenciáit elemezve a nagyvárosi régiók fejlődésében a kompakt város irányába történő visszafordulásra lehet számítani és az urban sprawl a hosszú távú területi fejlődés egy köztes állomásának tekinthetjük (TAUBENBÖCK, H. et al. 2019). Az emelkedő telekárak, a szolgáltatási és infrastrukturális problémák miatt a beépített szuburbán területek további terjedése helyett a korábban kevésbé fejlett területek fejlesztésére számíthatunk, ami a kompaktság szintjét növeli. A fejlődés várható iránya tehát nem ezen területek további terjeszkedése, hanem inkább az egyre kompaktabbá váló, magasan urbanizált területek közötti hálózatosodás felé mutat (LANG, R. – KNOX, P.K. 2009).

A kelet-közép-európai városok a szuburbanizáció korai szakaszában vannak, ahol az urban sprawl, a város szétterjedése még látványos. Ugyanakkor a gyorsan növekedő fővárosi régiókban már dinamikus sűrűsödés, kompakttá válás is megfigyelhető. Alapvetően kettős folyamat játszódik le a nagyvárosi régiókban: egyrészt megindult a szuburbán területek urbanizációja, amelyet a szakirodalom bakugrásszerű fejlődésnek (leapfrog development) említ, másrészt elkezdődött a korábban különálló települések lassú összeolvadása. Mindenesetre a centralizáció és decentralizáció dichotómiájához a városfejlesztésnek és a tervezésnek is alkalmazkodnia kell, hiszen – különösen azokban a városokban, ahol egy zsugorodó szakaszt növekedési szakasz (reurbanizáció) vált fel – az üresen álló ingatlanokra és barnamezőkre megfelelő stratégiát kell kidolgozni, a megnövekedő közlekedési kihívásokat kezelni kell, a visszatérő lakosok számára megfelelő életminőséget, a szolgáltatások számára pedig vonzó feltételeket kell kínálni (WOLFF, M. 2018).

### Köszönetnyilvánítás

A tanulmány megjelenését a Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Hivatal K128717 számú „Progresszív városföldrajz – A városverseny meghatározó tényezői Magyarországon” projektje támogatta.

---

EGEDY TAMÁS  
ELKH CSFK Földrajztudományi Intézet, Budapest  
egedy.tamas@csfk.org

- AGUILÉRA, A. – WENGLSKI, S. – PROULHAC, L. 2009: Employment suburbanisation, reverse commuting and travel behaviour by residents of the central city in the Paris metropolitan area. – *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 43. 7. pp. 685–691.
- AHREND, R. 2014: Urban Productivity and Governance, presentation at EURO CITIES Economic Development Forum, Brno, OECD Regional Economics–Governance Unit.
- ALONSO, W. 1964: Location and land use. – Harvard University Press, Cambridge.
- AUSTIN, P. – GREGOROVA, E. 2015: Urban Transition in Central Eastern Europe. – *Regions Magazine* 298. 1. pp. 4–7.
- BANHAM, R. 1959: City as scrambled egg. – *Cambridge Opinion* 17. pp. 18–23.
- BANISTER, D. 2005: *Unsustainable Transport City Transport in the New Century*. – Abingdon, Routledge.
- BIANCHINI, F. 1993: Culture, conflict and cities: Issues and prospects for the '90s. – In: BIANCHINI, F. – PARKINSON, M. (eds.): *Cultural policy and urban regeneration: The west European experience* Manchester: Manchester University Press, pp. 199–213.
- BOLE, D. 2011: Changes in employee commuting: a comparative analysis of employee commuting to major Slovenian employment centres from 2000 to 2009. – *Acta Geographica Slovenica* 51. 1. pp. 89–108.
- BRANDENBURGER, A. M. – NALEBUFF, B. J. 1996: *Coopetition*. Nueva York: Currency Doubleday.
- BRENNER, N. 2004: *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. – Oxford University Press, Oxford.
- BROWN, L. 1993: *The new shorter Oxford English dictionary on historical principles*. – Press–Oxford University Press, Oxford–New York. 3801 p.
- BURGER, M.J. – DE GOEI, B. – VAN DER LAAN, L. – HUISMAN, F.J.M. 2011: Heterogeneous development of metropolitan spatial structure: Evidence from commuting patterns in English and Welsh city–regions 1981–2001. – *Cities* 28. 2. pp. 160–170.
- CAMAGNI, R. – CAPELLO, R. 2015: Second–rank city dynamics: Theoretical interpretations behind their growth potentials. – *European Planning Studies* 23. 6. pp. 1041–1053.
- CAVES R. 2003: Contracts between Art and Commerce. – *The Journal of Economic Perspectives* 17. 2. pp. 73–84.
- CHAMPION, T. 2001: Urbanization, suburbanization, counterurbanization and reurbanization. – In PADDISON, R. (ed.): *Handbook of urban studies*. – Sage Publications, London. pp. 143–161.
- CHESHIRE, P. 1995: A new phase of urban development in Western Europe? The evidence for the 1980s. – *Urban Studies* 32. 7. pp. 1045–1063.
- CHRISTOPHER, E.J. – ROGUS, M. – SOOT, S. 1995: Changes in the direction of urban travel for the Chicago area, 1970–1990. – *Transportation Research Record* 1477. pp. 48–57.
- DE GOEI, B. – BURGER, M.J. – VAN OORT, F.G. – KITSON M. 2008: Testing the super–region. – *Town and Country Planning* 77. 11. pp. 458–464.
- DEBORD, G. 1957: Towards a Situationist international. In: KNABB, K. (ed): *Situationist international anthology*. – Bureau of Public Secrets, Berkeley. pp. 22–25.
- DINGSDALE, A. 1999: Budapest's built environment in transition. – *GeoJournal* 49. 1. pp. 63–78.
- EEA (European Environment Agency) 2006: *Urban sprawl in Europe: The ignored challenge*. EEA Report 10/2006. – European Environment Agency, Luxembourg.
- ELISSALDE, B. 2004: *Metropolisation*. Hypergeo. [http://www.hypergeo.eu/article.php?id\\_article=257](http://www.hypergeo.eu/article.php?id_article=257)
- ENYEDI GY. 2010: Az urbanizációs ciklus és a magyar településhálózat átalakulása. – In: BARTA GY. – BELUSZKY P. – FÖLDI ZS. – KOVÁCS K. (szerk.): *A területi kutatások csomópontjai*. – MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs. pp. 107–120.
- ENYEDI, GY. 1998: Transformation in Central European post-socialist cities. – Centre for Regional Studies of Hungarian Academy of Sciences, Pécs. 46 p.
- ENYEDI, GY 2011: A városnövekedés szakaszai – újragondolva. – *Tér és Társadalom* 25. 1. pp. 5–19.
- EVANS, G. 2005: Measure for measure: evaluating the evidence of culture's contribution to regeneration. – *Urban Studies* 425. pp. 959–983.
- FRIEDMANN, J. 2002: *The Prospect of Cities*. – University of Minnesota Press, Minneapolis.
- GALSTER, G. – HANSON, R. – RATCLIFFE, M. R. – WOLMAN, H. – COLEMAN, S. – FREIHAGE, J. 2001: Wrestling sprawl to the ground: Defining and measuring an elusive concept. – *Housing Policy Debate* 12. 4. pp. 681–717.
- GARCIA-AYLLON, S. 2018: Urban transformations as indicators of economic change in post-communist Eastern Europe: Territorial diagnosis through five case studies. – *Habitat International* 72. pp. 29–37.
- GARCÍA-PALOMARES, J.C. 2010: Urban sprawl and travel to work: the case of the metropolitan area of Madrid. – *Journal of Transport Geography* 18. 2. pp. 197–213.
- GEYER, H.S. 2002: *International Handbook of Urban Systems*. – Edward Elgar Publishing, Cheltenham.
- GLAESER, E.L. – KOLKO, J. – SAIZ, A. 2001: Consumer city. – *Journal of Economic Geography* 1. 1. pp. 27–50.

- GOLUBCHIKOV, O.–BADYINA, A.–MAKHROVA, A. 2014 The Hybrid Spatialities of Transition: Capitalism, Legacy and Uneven Urban Economic Restructuring. – *Urban Studies* 514. pp. 617–633.
- HAGGETT, P.–CHORLEY R.J. 1967: Network Analysis in Geography. – Edward Arnold, London.
- HAMILTON, F. E. I. 1979: Spatial structure in East European cities. – In: FRENCH, R. A.–HAMILTON, F. E. I. (eds.): *The socialist city: Spatial structure and urban policy* (pp. 195–262). – John Wiley, Chichester.
- HAMILTON, F.E.I.–ANDREWS, K.D.–PICHLER-MILANOVIĆ, N. 2005: Transformation of cities in central and Eastern Europe: Towards globalization. – United Nations University, Tokio–New York–Paris. 539 p.
- HAUPTMANN P.–KAMENICKÝ J.–SÝKORA L. 2000: Changes in the spatial structure of Prague and Brno in the 1990s. – *Acta Universitatis Carolinae Geographica* 35. 1. pp. 61–76.
- HESMONDHALGH, D. 2013: *The cultural industries*. 3<sup>rd</sup> ed. – Sage, Los Angeles, London, New Delhi, Singapore–Washington DC.
- HIRT, S. 2013: Whatever happened to the postsocialist city? – *Cities* 32. pp. 529–538.
- HORVÁTH GY. 2001: A magyar régiók és települések versenyképessége az európai gazdasági térben. – *Tér és Társadalom* 15. 2. pp. 203–231.
- KEELING, D. 1995: Transport and the World City Paradigm. – In: KNOX, P.L.–TAYLOR, P.J. (eds.): *World Cities in a World System*. Cambridge University Press, Cambridge. pp. 115–131.
- KISS, E. 2002: Restructuring in the industrial areas of Budapest in the period of transition. – *Urban Studies* 39. 1. pp. 69–84.
- KLOOSTERMAN, R.C.–MUSTERD, S. 2001: The polycentric urban region: Towards a research agenda. – *Urban Studies* 38. 4. pp. 623–633.
- KORCELLI, P.–KORCELLI-OLEJNICZAK, E. 2015: Metropolitan transition in East-Central Europe. – *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft* 157. pp. 29–49.
- KOVÁCS Z. 2009: Kreatív gazdaság és városfejlődés: a magyarországi tapasztalatok. – In: CSAPÓ T.–KOCIS Zs. (szerk.): *A közép-és nagyvárosok településföldrajza*. V. Településföldrajzi Konferencia, Savaria University Press, Szombathely. pp. 61–71.
- KOVÁCS, Z.–TOSICS, I. 2014: Urban sprawl on the Danube: the impacts of suburbanization in Budapest. – In STANILOV, K.–SÝKORA, L. (eds.): *Confronting suburbanization: Urban decentralization in postsocialist Central and Eastern Europe*. Wiley–Blackwell, Oxford. pp. 33–64.
- KUNZMANN, K. 1996: Europe–Megalopolis or Themepark Europe? Scenarios for European Spatial Development. – *International Planning Studies* 12. pp. 143–163.
- LANG, R.–KNOX, P.K. 2009: The new metropolis: Rethinking megalopolis. – *Regional Studies* 43. pp. 789–802.
- LE GALÈS, P. 2002 *European Cities: social conflicts and governance* Oxford University Press, Oxford.
- LEROY, S. 2000 *Sémantiques de la métropolisation*, – *L'Espace géographique*, 291. 78–86.
- LIECHFIELD, D. 1992: Urban regeneration for the 1990s. – Planning Advisory Committee, London.
- MUSIL, J. 2005: City development in Central and Eastern Europe before 1990: Historical context and socialist legacies. – In: HAMILTON, F.E.I.–ANDREWS, K.D.–PICHLER-MILANOVIĆ, N. 2005 *Transformation of cities in central and Eastern Europe: Towards globalization*. United Nations University, Tokio–New York–Paris. pp. 22–43.
- NEDUČIN, D.–MILENA KRKLJEŠ, M.–GAJIĆ, Z. 2019: Post-socialist context of culture-led urban regeneration – Case study of a street in Novi Sad, Serbia. – *Cities* 85. pp. 72–82.
- OUESLATI, W.–ALVADINES, S.–GARROD, G. 2015: Determinants of urban sprawl in European cities. – *Urban Studies* 52. 9. pp. 1594–1614.
- PARKINSON, M.–HUTCHINS, M.–SIMMIE, J.–CLARK, G.–VERDONK, H. (eds.) 2004: *Competitive European Cities: Where Do The Core Cities Stand?* – Office of the Deputy Prime Minister, London.
- PARR, J. B. 2002: Missing elements in the analysis of agglomeration economies. – *International Regional Science Review* 25. 2. pp. 151–168.
- PFEIFEROVÁ, Š.–LUX, M.–DVOŘÁK, T.–HAVLÍKOVÁ, J.–MIKESZOVÁ, M.–SUNEGA, P. (eds.) 2013: *Housing and Social Care for the Elderly in Central Europe*, WP3 Main Findings – HELPS project.
- PICHLER-MILANOVIĆ, N. 2004: Inter-urban transformations in Central and Eastern Europe. – *Urbani Izziv* 2. 4. pp. 105–111.
- PIÑA, W.H.A.–MARTINEZ, C.I.P. 2014: Urban material flow analysis: An approach for Bogotá. – *Colombia Ecological Indicators* 42. pp. 32–42.
- PIORE, M. J.–SABEL, C. F. 1984: *The second industrial divide: possibilities for prosperity*. – New York: Basic Books.
- RAMACHANDRA, T. V.–AITHAL, B. H.–SREEJITH, K. 2015 GHG footprint of major cities in India. – *Renewable and Sustainable Energy Reviews* 44. pp. 473–495.
- SASSEN S. 2002: *Cities, foreign policy and the global economy*. European cities in a global era. – [http://www.mcrit.com/espon\\_scenarios/files/DOCUMENTS/european\\_cities.pdf](http://www.mcrit.com/espon_scenarios/files/DOCUMENTS/european_cities.pdf)
- SAXENIAN, A. 1994: *Regional advantage: Culture and competition in Silicon valley and route 128*. – Mass: Harvard University Press, Cambridge.

- SCHMIDT, S. 2011: Sprawl without growth in East Germany. – *Urban Geography* 32. pp. 105–128.
- SCOTT, A.J. 2014: Beyond the Creative City: Cognitive–Cultural Capitalism and the New Urbanism. – *Regional Studies* 48. 4. pp. 565–578.
- SLAEV, A. D. – NEDOVIĆ-BUDIĆ, Z. – KRUNIĆ, N. – PETRIĆ, J. – DASKALOVA, D. 2018: Suburbanization and sprawl in post-socialist Belgrade and Sofia. – *European Planning Studies*, 26. 7. pp. 1389–1412.
- STANILOV, K. – ŠÝKORA, L. 2012: Planning markets, and patterns of residential growth in metropolitan Prague. – *Journal of Architectural and Planning Research* 294. pp. 278–291.
- ŠÝKORA, L. 1999: Changes in the Internal Spatial Structure of Post–Communist Prague. – *GeoJournal* 49. 1. pp. 79–89.
- ŠÝKORA, L. – BOUZAROVSKI, S. 2012: Multiple transformations: Conceptualising the post-communist urban transition. – *Urban Studies* 49. pp. 43–60.
- ŠÝKORA, L. 1998: Commercial Property Development: Budapest, Prague and Warsaw. In: ENYEDI, GY. (ed.): *Social Change and Urban Restructuring in Central Europe*. – Akadémiai Kiadó, Budapest. pp. 109–136.
- SZABÓ, T. – SZABÓ, B. – KOVÁCS, Z. 2014 Polycentric urban development in post–socialist context: the case of the Budapest Metropolitan Region. – *Hungarian Geographical Bulletin*, 633. 287–301.
- SZELÉNYI, I. 1996. Cities under Socialism—and After. – In: ANDRUSZ, G. – HARLOE, M. – SZELÉNYI, I. (eds.) *Cities After Socialism. Urban and Regional Change and Conflict in Post–Socialist Societies*. Blackwell Publishers, Oxford. pp. 286–317.
- SZEMZŐ, H. – TOSICS, I. 2005: Hungary. – In: VAN KEMPEN, R. – VERMEULEN, M. – BAAN, A. (eds.): *Urban Issues and Urban Policies in the New EU Countries*. Ashgate, London. pp. 37–60.
- SZIGETI C. – KOVÁCS Z. – EGEDY T. – SZABÓ B. 2019: Az ingázásból származó ökológiai lábnyom csökkentésének lehetőségei a közösségi gazdaság révén a budapesti városrégióban. – *Közlekedéstudományi Szemle* 69. 2. pp. 58–74.
- SZIRMAI, V. 2016: The Main Characteristics of East–Central European Urbanisation Processes. – In: SZIRMAI, V. (ed.): *“Artificial Towns” in the 21<sup>st</sup> Century Social Polarisation in the New Town Regions of East–Central Europe* Institute for Sociology Centre for Social Sciences, Hungarian Academy of Sciences, Budapest. pp. 47–54.
- TAMMARU, T. – LEETMAA, K. – SILM, S. – AHAS, R. 2009: Temporal and Spatial Dynamics of the New Residential Areas around Tallinn. – *European Planning Studies* 173. pp. 423–439.
- TAUBENBÖCK, H. – GERTEN, C. – RUSCHE, K. – SIEDENTOP, S. – WURM, M. 2019: Patterns of Eastern European urbanisation in the mirror of Western trends—Convergent, unique or hybrid? – *Urban Analytics and City Science* 46. 7. pp. 1206–1225.
- TOSICS, I. 2005: City development in Central and Eastern Europe since 1990: The impacts of internal forces. – In: HAMILTON, F.E.I. – ANDREWS, K.D. – PICHLER-MILANOVIC, N. 2005 *Transformation of cities in central and Eastern Europe: Towards globalization*. United Nations University, Tokyo–New York–Paris. pp. 44–78.
- VAN OMMEREN, J. – VAN DER STRAATEN, W. 2005: Identification of ‘Wasteful Commuting’ using Search Theory September 22. 2005 Tinbergen Institute Discussion Paper No. TI 05–088/3. Available at SSRN: <http://ssrn.com/abstract=825464>, <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.825464>
- WEĆLAWOWICZ, G. 2016: Urban Development in Poland, from the Socialist City to the Post–Socialist and Neoliberal City. In: SZIRMAI, V. (ed.) *“Artificial Towns” in the 21<sup>st</sup> Century Social Polarisation in the New Town Regions of East–Central Europe*. – Institute for Sociology Centre for Social Sciences, Hungarian Academy of Sciences Budapest. pp. 65–82.
- WOLFF, M. 2018: Understanding the role of centralization processes for cities – Evidence from a spatial perspective of urban Europe 1990–2010. – *Cities* 75. pp. 20–29.