

Elméleti kérdések a szuburbanizációról¹

TIMÁR JUDIT²

A fejlett piacgazdaságokban és Kelet-Közép-Európában zajló térfolyamatok természetében felfedezhető hasonlóságok és különbségek mibenlétéről Magyarországon utoljára az 1980-as években bontakozott ki izgalmas szakmai vita a „van-e szocialista urbanizáció?” kérdés körül forogva, bár jóval korábbra visszanyúlva (KONRÁD GY.–SZELÉNYI I. 1971; ENYEDI GY. 1972, 1987, 1989; LACKÓ L. 1987a, 1987b). Az akkori érvek mögött még legfeljebb csak burkoltan merült fel: vajon megindult-e itt is egy nyugati értelemben vett szuburbanizáció? Az 1990-es évek településtudományi vizsgálataiban azonban már e sokak által teljesen újnak tartott, gyorsan kiterjedő térfolyamat felé fordultak. Bár mára megszűntek a társadalmi berendezkedésben lévő alapvető különbségek, az új folyamat lényegét illetően fennmaradtak a régi kérdések. Nemcsak a külföldi kutatók, de a hazaiak is szeretnék megérteni, hogy Európának ebben a régiójában hasonló természetű-e a szuburbanizáció, mint Nyugat-Európában vagy az USA-ban?

Átfogó, összehasonlító empirikus vizsgálatok hiányában – de remélhetőleg azokat ily módon is ösztönözve – ez a tanulmány elméleti úton közelít a kérdéshez, itt csupán két szempontot kiemelve, két feltevésekből kiindulva.

A nemzetközi összehasonlítás során kapott eltérő végeredmény, vagyis némelyek által az azonosságok, míg mások által a különbségek fontossága melletti érvelés egyik oka az, hogy a szerzők nem pont ugyanazt a folyamatot értik szuburbanizáción, nem ugyanazt a térbeli képződményt tekintik elővárosnak. A tanulmány első része ezért vázlatos áttekintést ad a nemzetközi szakirodalomban leginkább elterjedt szuburbanizáció-definíciókról, rámutatva: a nyugati terminológiai magyarországi alkalmazhatóságát az is befolyásolja, hogy pontosan milyen jelentést tulajdonítunk a kérdéses fogalomnak.

A szuburbanizáció kialakulásához, ill. fennmaradásához szükséges feltételrendszer más-más elemét kiemelve – vagy kizárólagos magyarázó erővel felruházza – eltérő súlyúnak ítéltetők meg a hazai és a nyugati térfolyamatban fellelhető hasonlóságok és különbségek. A tanulmány második fele ezért az egyes szuburbanizáció-magyarázatokban rejlő szemléletbeli különbségek fontosságára hívja fel a figyelmet.

Bár Magyarországon az itt jelzett vita még csak kezdetét éli (TIMÁR J. 1992, 1994; LADÁNYI J.–SZELÉNYI I. 1997; DÖVÉNYI Z. et al. 1998), jelen írás sem vállalhatja fel egy empirikus vizsgálati eredményekkel is alátámasztott koherens érvrendszer végigvezetését, de még a külföldi szakirodalom ide vonatkozó eredményeinek szisztematikus áttekintését sem. Sokkal inkább az eddigi érvelésből kimaradó vagy abban kevésbé érintett fenti két szempont végiggondolásához szolgáltat egyelőre elsősorban a nyugati szuburbanizációval foglalkozó publikációkban fellelhető információkat, álláspontokat.

¹ A tanulmány jelentős részben támaszkodik az OTKA I/3, 370. sz., 1991–1993-ban folytatott kutatás eredményeire.

² MTA Regionális Kutatások Központja Alföldi Tudományos Intézet Békéscsabai Osztály, 5600 Békéscsaba, Szabó D. u. 42.

A szuburbanizáció eltérő értelmezéséből adódó különbségek

A szuburbanizáció jellemzőinek vizsgálatában megnyilvánuló egyik legmarkánsabb szemléletbeli, ill. módszertani különbség abból fakad, hogy az elővárosi fejlődést³ az *elővárosokat létrehozó folyamat*ként definiálják a kutatók – azt az utat választva ezzel, hogy az előváros fogalmának meghatározásából indulnak ki – vagy fordítva, magát a folyamatot írják le, legyen annak bármilyen a „végterméke”, vagyis az előváros.

A szuburbanizáció mint az elővárosokat létrehozó folyamat – az előváros definiálásának sokszínűsége

A szakirodalomban használt „szuburbia”⁴ a magyar külvárosnak, elővárosnak megfelelő latin „suburbium” szóból származik. „Sub” itt azt jelenti: alatt, közelében, „urbs” annyit tesz: város (a régi rómaiaknál Róma városa). Vagyis az eredeti jelentés tulajdonképpen geográfiai volt: a városhoz viszonyított földrajzi fekvést fejezte ki. Maga a viszonyrendszer szinte kivétel nélkül minden későbbi definícióban megmaradt – az elővárost a várossal együtt, ahhoz való kapcsolatában vagy ahhoz hasonlítva értelmezik.

a) *A fekvésen alapuló* definíciók szerint pl. az előváros egy város „külső része” (New Collegiate Dictionary 1979), más megfogalmazás szerint kifejezetten annak adminisztratív határán kívüli (WISSINK, G. A.–THORNS, D. C. 1972; GLENN, N. D. 1973), ugyanakkor „ingázási távolságán” (New Collegiate Dictionary 1979) vagy pl. WISSINK, G. szerint az agglomerációján belül fekvő település. Egyfajta „objektív mérce” keresnek a *statisztikai szemléletű definíciók* is, amikor az ingázók arányához, esetleg más demográfiai mutatókhoz, gyakran egy adott népességszámhoz kötik, hogy a város körüli települések szuburbianak tekinthetők-e. Vajon mi az a határérték, ami nemzetközi vizsgálatokban, vagy akár egyetlen város fejlődésének több korszakára is alkalmazható? Ha pl. elfogadnánk WAUGH javaslatát, amely szerint az önálló egységhez szükséges szolgáltatások kiépítése miatt csak akkor beszélhetünk szuburbjáról, ha annak legalább 6000 lakója van, akkor indokolatlanul leszűkítenénk az elővárosok körét. Néhol már kevesebb számú népesség mellett is kiépültek a szolgáltatások, míg másutt a központi várossal való intenzív kapcsolat miatt nagyobb lélekszám mellett is hiányosak (CONNEL, J. 1974). Ugyanitt az a kérdés is felmerül, hogy vajon hol húzódnak a mai városok határai, amelyeken „kívül” kell keresnünk a szuburbiaát. Ha csupán az admi-

³ Az elővárosi fejlődést a szuburbanizáció magyar megfelelőjeként használom. Előfordulnak még itt az „elővárosodás” és az „elővárosiasodás” szavak is, amelyek megkülönböztetése az urbanizáció kettős fordításának analógiájára történik. Az előbbi inkább mennyiségi növekedést, az elővárosok és népességük számszerű gyarapodását fejezi ki, míg az utóbbi inkább minőségi változásra, az egykori falusi településeknek e folyamat révén történő társadalmi, funkcionális, műszaki átalakulására utal.

⁴ Meg kell jegyezni, hogy az angol szakirodalomból átvett „suburbia” már az elővárosok övezetét jelenti. A helyes alak vagy az egyes számú latin „suburbium” vagy az angolban használt „suburb” szó lenne. Itt azonban megmaradunk a már elterjedt „szuburbia” elnevezésnél.

nisztratív határokra hagyatkozunk, akkor is komolyan megnehezítik az eligazodást a 19. és a 20. sz. nagy „bekebelezési” hullámai, amelynek eredményeként a világ számos városa megsokszorozta területét. A tapasztalatok azt mutatják, hogy az elővárosiasodó települések közigazgatási becsatolása sokkal inkább politikai-gazdasági érdekeknek, mint a városok tényleges fizikai terjeszkedésének (területi összenövésnek) a következménye. Így azok a meghatározások, amelyek a városon kívüli fekvést veszik alapul, látszólag ugyan különböznek azoktól, amelyek az adminisztratív függetlenséget tekintik a szuburbia legfontosabb sajátosságának (ASHTON, P. J. 1987), végeredményben hozzájuk hasonlóan egyfajta „politikai definíciónak” tekinthetők.

b) Az elővárost a várostól megkülönböztető karakterisztikus jegyekből indul ki több definíció. A *műszaki megközelítés* képviselői pl. a szuburbiát egy különleges településtervezési, építészeti típusnak tekintik. Hasonlóképpen, a *szociálpszichológiai szemléletű definíció* az elővárost egy sajátos életmóddal azonosítja (FAVA, S. F. 1956). Sokkal elterjedtebb az a meghatározás, amely – részben a Chicagói Iskola gondolatmenetét alkalmazva – a szuburbiát egy meghatározott *társadalmi csoport* lakóhelyeként írja le. Általában ilyennek tekintik a középosztályt (FISHMAN, R. 1987), míg az 1950-es évek amerikai szakirodalmában gyakran a fiatal, gyermekes családok szerepét hangsúlyozták. A *feminista földrajz* egyes képviselői ezt a társadalmi struktúrát általánosítva arra a következtetésre jutottak, hogy a városokkal szemben, amelyek a specializált termelést, a férfi keresőmunkát jelképezik, az elővárosok a társadalmi újratermelés, a nő házimunka színterei (ENGLAND, K. V. L. 1991).

Nem véletlen, hogy e meghatározások körüli kételyek is hasonló természetű ellenérvekben fogalmazódnak meg. Vajon a 18. sz.-ig visszanyúló modern szuburbanizáció mely időszakának mely elővárosát tartjuk – FISHMAN, R. (1987) szavaival élve – „igazi szuburbianak”? Csupán egy ország, az USA elővárosi fejlődésének egyetlen korszakára szorítkozva mit tekintünk pl. az elővárost egyértelműen azonosító településtervezési, építészeti stílusnak? Lewellyn Parkot (New Jersey), az egyik első tervezett, a sakktáblás alaprajzzal szakító, sokféle villából álló romantikus települést (TUNNARD, C. 1953), az egy évtizeddel később épített Riverside-ot, Chicago elővárosainak közművekkel, iskolákkal, parkokkal ellátott, az utcáktól egyenlő távolságra lévő házakkal beépített prototípusát (JACKSON, K. T. 1985) vagy szintén a 19. sz.-ra jellemző, a spekulánsok által szokványos sakktábla-szerűen kitűzött utcákból és telkekből álló, parkok, templomok vagy más közösségi hasznosítású épületek számára csak kis parcellákat tartalékoló szuburbiát (JACKSON, K. T. 1985)? Vajon melyik fajta építészet az „igazi szuburbán”? A különálló amerikai „álom-családirház” vagy a II. világháború utáni holland sorház, esetleg a francia vagy svéd több emeletes elővárosi tömbház?⁵ Végül, ha elfogadjuk, hogy a szuburbia egy tisztán várostervezési típus, akkor minek tekintjük a tervezetlen elővárosokat? Ezek száma a területi tervezéséről egyébként híres Hollandiában olyan nagy, hogy az ottani geográfusok megkülönbözte-

⁵ BERNÁT Tivadar és szerzőtársai (1973) ez utóbbiakra egy korai munkájukban nem is használták a szuburbia szót, azt kimondottan a „családirházas elővárosra” alkalmazták. MENDŐL Tibor (1963) szerint viszont „az angol 'suburb' szó általánosságban megfelel az elővárosnak”.

tik az ún. „eredeti (spontán) szuburbanizációt” (VAN GINKEL, J. A. 1979; OTTENS, H. F. L. 1979).

A felmerülő kételyek a szociálpszichológiai megközelítés esetén is hasonlóak: az olyan karakterisztikusnak vélt életmód- és viselkedésbeli tulajdonságok, mint a „jó szomszédság”, „széles körű társadalmi aktivitás”, a „család és a gyermeknevelés központi szerepe”, „a valláshoz való visszatérés” vagy a „politikai konzervatizmus” minden szuburbiára és kizárólag rájuk érvényesek-e? THORNS, D. C. (1972) Nagy-Britanniában és az USA-ban folytatott kutatásai alapján nem tudta igazolni sem azt a hipotézist, hogy a szuburbia egy olyan térség, ahol a társadalmi részvétel és a közösségi szervezési tevékenység rendkívül magas szintet ér el, sem azt, hogy az előváros egy újfajta „privatizált családi”, egyre inkább az otthonot a központba helyező szabadidős tevékenységet reprezentál. MUMFORD, L. (1961, 1985) viszont saját korát úgy értékelte, amelyben a városi és az elővárosi életforma összeolvadt, hiszen „a tömegtermelés, a tömegfogyasztás és a tömegüdülés mind az elővárosban, mind a metropoliszban ugyanazt a szabványosított és természetes jellegétől megfosztott környezetet hozta létre”. Más megközelítésű kritikát fogalmaz meg GANS, J. J. (1967) egy alsó középosztály, valamint BERGER, B. M. (1960) egy munkásosztály által lakott amerikai elővárosban végzett kutatásai alapján. Mindketten arra a következtetésre jutottak, hogy az életmódot sokkal inkább a társadalmi osztály, mint a települések funkcionális tulajdonságai határozzák meg.

A tehetősebb társadalmi csoportok viszont korántsem mindenütt hagyták el a várost s alkották meg saját maguk számára az elővárost. Párizs körül a 19. sz.-ban épp a munkás szuburbiák építésével oldották meg a társadalmi elkülönülést, de Dél- és részben Észak-Európa nagyvárosai is megőrizték központjaik magas státusát (WHITE, P. 1984). Idővel még az amerikai „fehér középosztály”-szuburbia mítosza is megdőlt. Már az 1960-as évek szakirodalmi foglalkozott alapvetően alsó középosztály, munkások vagy pl. feketék által lakott elővárosokkal (BERGER, B. M. 1960; GANS, J. J. 1967; DONALDSON, S. 1969). 1980-ban a fekete lakosság 23,3%-a szuburbiában élt (JACKSON, K. T. 1985). Ugyanez vonatkozik a gyermektelen, apa nélküli családok, idősök, egyedülállók, elváltak egyre fokozottabb mérvű jelenlétére nemcsak az USA, de számos nyugat-európai ország elővárosaiban is (MULLER, P. O. 1981; DANGSCHAT, J.–HERFERT, G. 1997). A növekvő női foglalkoztatás pedig még azokban a középosztálybeli szuburbiákban is átalakította a hagyományos nemi szerepeket, ahol azok valaha elkülöníteni látszottak várost és elővárost.

c) A szuburbiát leggyakrabban – a várossal egységes rendszernek tekintve – *humánökológiai alapon* határozzák meg. Számos szerző az elővárost kizárólag lakóhelynek tartja. FISHMAN, R. (1987) még az 1980-as évek végén is úgy találta, hogy a szuburbia „kizárja az ipart, a legtöbb kereskedelmi tevékenységet, kivéve a speciálisan a lakóterület ellátására szakosodó vállalkozásokat”. Ugyanakkor mások már egy évtizeddel korábbi időszakot elemezve is a nem lakó-funkciójú (ipari, kereskedelmi) fejlődés felé való eltolódásról számoltak be (LOGAN, J. R.–GOLDEN, R. M. 1986). BURDACK, J. és HERFERT, G. (1998) több nyugat-európai ország és az USA szuburbanizációs fejlődését nagyobb időtávban áttekintve hasonló átalakulási folyamatról ír. Nem véletlen tehát, hogy elterjedté vált a lakóhelyi, ipari, kereskedelmi, ill. rek-

reációs szuburbiák megkülönböztetése (HARRIS, C. D. 1943; BOKSOFF, A. 1970; LOGAN, J. R. 1976; VAN GINKEL, J. A. 1979).

A humánökológiai megközelítés másik fókuszja a szuburbia várostól – annak javaitól, szolgáltatásaitól – való függése, amelynek mértékét leggyakrabban a központi városba való ingázók arányával fejezik ki (CONNEL, J. 1974). Csakhogy a városi gazdaság decentralizációjának következményeként még az ingázás tradicionális iránya is megváltozhat. Az ipari szuburbiák maguk is vonzanak munkaerőt a környező területekről (LOGAN, J. R.–GOLDEN, R. M. 1986). PALEN, J. (1995) szerint az amerikai városrégiókban már jelentősebb a szuburbán gyűrűn belüli, mint a magterület és a szuburbán térség közti ingázás. Ezáltal, s többek között a szolgáltatások kiépülése révén erősen lazul a korábbi előváros-város kapcsolat, amit pl. New York körzetében konkrét felmérés is tanúsít (GETIS, A. et al. 1991).

A szuburbán térségen belüli centrumképződés eredményeként napjainkban új, policentrikus városstruktúrák jönnek létre az USA-ban (MÜLLER, W.–ROHR-ZÄNKER, R. 1995). HOLZNER, L. (1985, 1990) „külvárosi központokról” beszél; mivel az új centrumok közigazgatásilag nem határolhatók körül, ezért KNOX, P. (1992) „rejtőzködő városokról” („stealth city”) ír, míg GARREAU, J. (1991) a hivatalok és a kiskereskedelem által hatalmas területeket használó, a lakosságét messze meghaladó számú munkahellyel rendelkező „edge city” (peremváros) fogalmát vezeti be.

Nyugat-Európában ezzel szemben jellemzőbbek a monofunkcionális komplexumok (BURDACK, J.–HERFERT, G. 1998), amilyenek a ROHR-ZÄNKER, R. (1996) által leírt németországi új szuburbán gazdasági centrumok vagy azok a területileg integrált termelési telephelyek, amelyek KUNZMANN, K. (1993, 1996) szerint a funkcionális differenciálódás eredményeként alakulnak ki. Néhány nagyobb európai metropoliszban azonban megindult a komplexebb centrumok fejlődése is (KEIL, R.–RONNEBERGER, K. 1994; CLOUT, H. 1994; ROBERT, J. 1994). Ezek, mint SIEVERTS, T. (1997) az általa „közbülső városnak” nevezett centrumokról írja, már megszabadulnak a várostól való függőségtől, ellátják magukat. Vagy ahogyan GARREAU, J. (1991) látja az „edge city”-ket, azok már nem „sub-urbiák” egy centrumhoz viszonyított alárendeltség értelmében.

A növekvő függetlenség, amit a „szuburbia urbanizálódásának” is neveznek, olyan nagy mértékű, hogy FISHMAN, R. (1987) megjegyzi: „Számomra az a masszív átalakulás, ami 1945-ben kezdődött, nem a szuburbia 200 éves történetének kulminálását, hanem sokkal inkább a végét reprezentálja. Ez a nagy változás már tényleg nem szuburbanizáció, hanem egy olyan újfajta város létrehozása, amely az igazi elővárossal éppen ellentétes elveken alapul”. De ha ennek a fejlődésnek egy új, HOLZNER, L. (1990) által „Stadtland”-nak, FISHMAN, R. (1987) által „technoburb”-nek nevezett városi tér az eredménye, akkor mikor és hol fejeződik be a szuburbia létezése, mikor és hol kezdődik a „technoburb”-é?

Az itt bemutatott definíciók és azok kritikái ismeretében megfogalmazható, hogy nem indokolt az előváros valamiféle ideáltípusáról beszélni, s egyedül az ilyenek születését szuburbanizációnak tekinteni. A nyugati szakirodalom beszámol nemcsak nagy, de kisebb városok körüli; nemcsak fehérek, de pl. feketék által benépesített; nemcsak középosztálybeliek, de munkások lakta; nemcsak családi-, de sokemeletes tömbházakkal beépített; nemcsak tervezett, de spontán módon létrejött; és ráadásul nem is

feltétlenül csak lakóhelyül szolgáló s a központi várossal elválaszthatatlan szimbiózisban lévő szuburbiákról. Az előváros térben és időben változó jelenség, egy gazdasági, társadalmi, politikai, kulturális tényezőktől függő folyamat terméke.

A szuburbanizáció mint decentralizációs és centralizációs folyamat

A szuburbanizáció definiálásának létezik egy, a fentitől eltérő módja, amely a tágan értelmezett urbanizáció részének tekinti a szuburbanizációt, s magára a folyamatra – nem pedig annak eredményére – koncentrálna.

A „*Városfejlődés szakaszai*” modell szerint a szuburbanizáció a „funkcionális városrégiók” népességnövekedésének második szakasza, amikor is a településgyűrű növekedése dominál a magterülethez viszonyítva (VAN DEN BERG, L. et al. 1982). Ez, az egyébként egy egész Európára kiterjedő nemzetközi kutatásban alkalmazott, kizárólag demográfiai jellemzőkkel (tényleges szaporodás) operáló definíció erősen leszűkített értelmezést jelent⁶. Funkcionális városrégióknak ugyanis csak a 200 000 lakosnál nagyobb városokat s az őket folyamatosan körülölelő, legalább 15%-os ingázási rátával rendelkező településeket tartja. Ezért a kutatás időpontjában a Budapesten kívüli öt legnagyobb város csak kivételesen, régió-központ szerepére való tekintettel kerülhetett a vizsgálatba. A hozzájuk tartozó településgyűrű viszont túlságosan szélesnek bizonyult, ami az 1970-es évekbeli magyarországi „kényszeringázások” (SZELÉNYI I. 1990) természetes következménye volt. Végeredményben azt is mondhatnánk: a modell alkotói annak érdekében, hogy eldöntsék, megindult-e a szuburbanizáció, először lehatárolták azt a térséget, ami az elővárosi fejlődés következményeként alakul ki.

A fentiekől némileg eltérő (többek véleményét összegező és továbbfejlesztett) tágabb megközelítésben: a szuburbanizáció a városi népesség és tevékenységek decentralizációja, ami szerves részét képezi az átfogó urbanizációs folyamatnak. Decentralizáció abban az értelemben, hogy az urbánus népesség, a termelő és nem termelő emberi tevékenységek egy része (GORDON, D. M. 1978; OTTENS, H. F. L. 1979), a tőke, a beruházások (WALKER, R. A. 1981; SMITH, N. 1986) a városi központok helyett az azokat övező térségekben koncentrálnak. És/vagy decentralizáció abban az értelemben, hogy a korábbi városiak, az üzemek, hivatalok, szolgáltatások stb. bizonyos köre ténylegesen is kitelepül a központokból azok közvetlen környezetébe. (Az agglomeráción kívüli, távolabbi rurális térségekbe irányuló mozgás leírására már az ellenurbanizáció [”counterurbanizáció”] terminológiát használják.) Ez a folyamat tehát csak a városi téren belül decentralizáció, egy nagyobb régió, egy ország viszonylatában viszont a centralizált városi terek növekedése (SMITH, N. 1986). Éppen ezért bizonyos vélemények szerint a szuburbanizáció nem más, mint egy „regionális városi decentralizáció” (OTTENS, H. F. L. 1979). Mivel e folyamat általában nem egyszerre érinti az urbánus tevékenységek teljes körét, ezért a szakirodalom megkülönböztet lakóhelyi, rekreációs, ipari, kereskedelmi stb. szuburbanizációt.

⁶ A vizsgálat szerint Magyarországon 1975-ben csak Budapest funkcionális városrégiója „lépett be” a relatív decentralizáció szakaszába, amely a szuburbanizáció első fokozata. Miskolc és Pécs csak a relatív centralizáció, míg Debrecen, Szeged és Győr az abszolút centralizáció stádiumában tartott (VAN DEN BERG, L. et al. 1982)

Bizonyos fókig a szuburbanizáció értelmezéséhez tartozik, abban komoly eltéréseket eredményezhet, hogy csupán egyes időszakait ragadjuk ki vagy történetiségében vizsgáljuk e térfolyamatot. Ennek különös jelentősége van a nemzetközi összehasonlításokban, az általános és sajátos jegyek keresése során. A fejlett országok sok évtizedes (sőt néhol már évszázados) gyakorlati tapasztalata⁷ lehetővé teszi a szuburbanizációs fejlődés modelljének megrajzolását (amely természetesen magában hordozza az általánosításokkal együtt járó kockázatot). A fentiek közül legutolsóként felvázolt definícióból kiindulva a központi város, a létrejövő elővárosok és a rajtuk kívüli rurális térség népességének (és tevékenységei közül elsősorban az épített környezetbe történő beruházásoknak) viszonylagos növekedését, ill. csökkenését, valamint fő áramlási irányait figyelembe véve három fő szakasz megkülönböztetése látszik általánosíthatónak. Ezek: a *kezdődő*, a *tömeges (virágzó)* és a *hanyatló* szuburbanizáció. A jelenlegi hazai elővárosi fejlődés értékelése szempontjából elegendő itt csak az első két szakasz jellemzőinek vázlatos áttekintésére szorítkozni (TIMÁR J. 1994).

I. A szuburbanizáció *kezdeti szakaszában*, annak ellenére, hogy a népességmozgások (és tevékenységek) fő áramlási iránya a rurális térségekből a központi városba vezet, megindul a centrumból a közvetlen környékre tartó mozgás is. Ez még csak mozaikszerűen, egy-két települést érint, ill. hoz létre esetleg új elővárosi telepeket, azonban a népességnövekedést illetően meghatározó szerephez juttatja a migrációs nyereséget. Ha az ily módon fejlődő települések vonzerőt jelentenek távolabbi vidékek számára is, akkor is kisebb mértékűt, mint amelyet a centrum fejt ki. Más megközelítésben: nem biztos, hogy a népesség, ill. a beruházások már ekkor gyorsabban nőnek a formálódó szuburbia(k)ban, mint a városban, ezért itt az urbanizált téren belüli decentralizációt elsősorban a tényleges kiáramlás hozza létre. Nagyobb térségből nézve viszont egyértelműen centralizáció megy végbe, csak a korábbiakhoz képest most már a központi város és „környéke” között megosztva.

II. A *tömeges szuburbanizáció* időszakában a migráció legjellemzőbb célpontjai a gyorsan fejlődő elővárosok. Nem véletlen, hogy területükön koncentrálódik a legnagyobb arányú népesség- és (az épített környezetet gyarapító) beruházásnövekedés. Ez a – már egész szuburbán övezetet, ill. összefüggő zónát kialakító – extenzív fejlődés a centrumban olyan „forráselvonással” járhat, hogy ott beruházásvisszafogás és népességcsökkenés jelentkezik. Ebben a szakaszban tehát a városi téren belül erőteljes decentralizáció, egy tágabb régió viszonylatában pedig elsősorban (vagy kimondottan) a szuburbán övezetre összpontosuló centralizáció megy végbe.

Az itt csupán részben vázolt, sematizált fejlődési pálya nem egy adott történelmi korhoz kötődik. Bizonyos országokban lényeges késéssel indulhat meg, s az egyes szakaszok gyakran nem azonos ideig tartanak. A modell értelmezhető egy országra – ez esetben akkor beszélhetünk pl. tömeges szuburbanizációról, amikor e térfolya-

⁷ Itt természetesen csak a szuburbanizáció modern korszakáról van szó, eltekintve attól, hogy e folyamatot már az ókorban is megfigyelték.

mat a legtöbb város körül kiteljesedő periódusát éli. Értelmezhető viszont egy-egy város, és egyáltalán nem feltétlenül csak nagyváros viszonylatában. Mint ahogy nem is feltétlenül csak monocentrikus városi térben. Így előfordulhat, hogy az egyik helyen csak elkezdődik, amikor a másikon már kifejezett szakaszában tart.

E modellnek itt csupán annyi jelentősége van, hogy rávilágítson: ha két ország vagy város szuburbanizációját kívánjuk összevetni, a hasonlóságokat és eltéréseket feltárni, akkor mindenképpen a fejlődés ugyanazon szakaszát célszerű vizsgálat alá vonni. Első lépésben tehát a jelenlegi magyarországi elővárosi fejlődés sajátosságait egy ilyen szemléletű összevetéssel érdemes meghatározni. Az egyedi vonások gyökereit viszont a szocialista időszakban kell keresni. Akkor azonban a szakirodalom még elsősorban a szuburbanizáció létezésének elfogadására vagy elutasítására irányuló kérdéssel foglalkozott.

Az 1989 előtti magyarországi szuburbanizáció létezéséről alkotott eltérő vélemények

Az 1990-es évek előtti magyarországi viszonyokat elemző szakirodalomban néhány, elsősorban idegen nyelven íródott publikációtól eltekintve szuburbanizáció helyett agglomerációs fejlődésről esett szó. Ez utóbbi térfolyamat kiterjedt kutatásának eredményeiről, különösen az 1970-es években, számos kiváló munka tanúskodik. Az agglomerálódás mértékének meghatározásában általában kitüntetett szerepet kapott a munkaerőmozgás és a szélesebben értelmezett településkapcsolatok intenzitása. Ha tehát valaki az előváros hasonló szemléletű humánökológiai megközelítéséből kiinduló definíciót alkalmazta volna a szuburbanizációra, akkor az így lehatárolt magyarországi agglomerációk kialakulását elővárosi fejlődésként értelmezhetné volna.

BERÉNYI I. (1986, 1997), aki ugyan dekoncentrációs folyamatként értelmezi a szuburbanizációt, Budapestre vonatkozó történeti elemzéseiből mégis úgy tűnik, hogy lényegében az agglomeráció (városrégió)- fejlődés szinonimájaként használja azt, ily módon – az 1930-as évekre téve a kezdeteit – nem vonja kétségbe létezését. Azonban (PREISICH G. véleményére utalva) Budapest körül a kedvező fekvésű települések 1970-es évekbeli növekedését „kivülről jövő” szuburbanizációnak nevezi. Ezzel szemben BERNÁT T. és társai (1973), akik a szuburbanizációt „családiházas elővárosi fejlődésként”, a nagyvárosi növekedés egy új sajátosságaként értelmezték, az 1970-es évek elején úgy vélték, hogy ez a folyamat csupán az angolszász országokban jelent meg. Az európai fejlődésben inkább az „agglomerációk növekedésének más formáit” találták jellemzőnek. VAN DEN BERG, L. et al. (1982), akik a népesség relatív decentralizációja megjelenéséhez kötötték a szuburbanizáció megindulását, de olyan „funkcionális városrégiókban”, amelyeket – némileg a hazai agglomerációk kutatóihoz hasonlóan – ingázási arány szerint határoltak le, 1975-ig nem regisztráltak ilyen folyamatot az öt legnagyobb vidéki centrum „városrégiójában”.

Bár LADÁNYI J. és SZELÉNYI I. (1997) nem definiálják pontosan a szuburbanizációt, 1990-es évekre vonatkozó vizsgálataikból úgy tűnik, hogy annak létezését ők is a város és (a statisztikában lehatárolt) agglomerációja egymáshoz viszonyított népességszám-változásával tesztelik. Ugyanakkor ők már azt is világosan ki-

mondják, hogy nem tekinthetünk az agglomerációs térségen belüli minden települést szuburbániának. Nagy jelentőséget tulajdonítanak annak, hogy magasabb társadalmi státusú népesség költözik-e ezekbe a településekbe, s hogy ennek függvényeként kellőképpen városias-e a jellegük. Ezért aztán utólag visszatekintve, egy sajátos „államszocialista típusú szuburbanizáció” létezését feltételezik. A másságot két tényezőben látják. Egyrészt abban, hogy a magasabb társadalmi státusúak az 1960-as évek végétől nem a városhatáron kívül, hanem azon belül építettek maguknak jó minőségű társasházakat. Másrészt abban, hogy a környező falvakban vidékről érkező, a „késleltetett urbanizáció” és az adminisztratív korlátok miatt városon kívül rekedt „utóparaszatok” és munkások éltek.⁸ Bár Budapest körüli példákra hivatkozva elismerik, hogy az 1980-as évek közepén már érzékelhető volt néhány városi család kiköltözése valamely vonzóbb környező településbe, véleményük szerint ez a tendencia nem vált általánossá, vagyis alapvetően nem változtatta meg a szuburbanizáció jellegét⁹.

Más véleményt tükröz ENYEDI GY. (1982) elmélete, amely szerint az urbanizáció globális és szakaszos jellegű. Kelet-Közép-Európa az 1980-as években lépett be a „viszonylagos dekoncentráció” szakaszába, amire többek között épp az elővárosok gyors növekedése jellemző. (Ez tehát megkétszerezte, de lényegi vonásait tekintve azonos folyamatra utal.) Jómagam a fentebb sorra vett szuburbanizáció-definíciók közül a legutolsóból kiindulva a következő megközelítési módot képviselem:

– a szuburbanizációt a városi népesség és tevékenységek decentralizációjának tekintem;

– a létezéséhez szükséges feltételek teljesülését ezért nem egy – eltérő szemlélettel – előre lehatárolt, egységesen kezelt agglomerációban (városrégióban, elővárosi övben) vizsgálom;

– különbséget teszek a szuburbanizáció egyes szakaszai között azt hangoztatva, hogy a kezdeti fázistól semmiképp sem várható el a fejlett országokban néhány évtizeddel ezelőtt megmutatkozott hatalmas arányú elővárosi fejlődés.

Mindezekből adódóan a szocializmus időszakában oly módon kifejlődött agglomerációkat, amelyek települései (ingázó falvai) alapvetően nem centrifugális, hanem centripetális erők hatására növekedtek, ill. kötődtek szorosan központjukhoz, nem egy decentralizációs, hanem egy – két övezet között megoszló – centralizációs folyamatnak köszönhetőek létezésüket, nem tekintem a fenti módon értelmezett szuburbanizáció eredményeinek. Mivel azonban a korabeli agglomerációs kutatásokban a migráció nagyságát is ritkán, irányát azonban szinte sohasem tanulmányozták, ezért nagyon nehéz utólag megállapítani, mikor és hol léptek fel először decentralizációs jegyek. Az

⁸ Érdemes megjegyezni, hogy SZELÉNYI I. korábbi munkáiból – még ha azok közvetlenül nem is a szuburbanizációval foglalkoztak – az volt kiolvasható, hogy a fent leírt okok miatt a szocializmusban létrejött agglomeráció a szerző nem tekintette a szuburbanizáció „termékének”. Mint azt 1990-ben publikált munkájában írta: „...az elővárosi ingázás „város utáni” jelenség. A „késleltetett városfejlődés” területi rendszerében való ingázás viszont „város előtti” (SZELÉNYI, I. 1990).

⁹ BERÉNYI I. (1986) szerint viszont az 1980-as évek közepén Budapest–Szentendre vonatkozásában a szuburbanizáció „klasszikus” formája zajlott: az I., V., és VI. kerületből a közép- és magasabb foglalkozási, képzettségi, jövedelmi státusú rétegek költöztek ki.

Alföldön pl. a 80-as évek előtt a szakirodalomban mindössze két város, Szeged és Debrecen körül jelzett agglomerálódás a 70-es években még valószínűleg abba a kategóriába tartozott, ami nem tekinthető szuburbanizációnak. Mindkét helyen azt feltételezték ugyanis a kutatók, hogy az „agglomerációs fejlődés útjára lépő települések” növekedését a távoli falvakból történő beköltözés táplálta (KRAJKÓ GY. et al. 1970; TÓTH J.: 1977; PAPP A. 1978, 1981), ráadásul maguk a városok is megtartották növekedésüket. Sokkal bizonytalanabb a helyzet Budapest esetében, ahol volt időszak, amikor a főváros közvetlen környékén a népességnövekedés fokozatosan gyorsabbá vált, mint az agglomeráció központjában. Az is igaz, hogy az iparra jellemző volt egy határozott kitelepedés (BERNÁT T. et al. 1973; SÁRFALVI B. 1986). Ellentmondó elképzelések vannak viszont arról, hogy a lakosság fővárosból való kiköltözése mikor is vált egyre erősödő jelenséggé (ENYEDI GY.–SZIRMAI V. 1992; LADÁNYI J.–SZELÉNYI I. 1997).

Mindezen bizonytalanságokkal szemben, az 1980-as években a nagyobb városok körül – úgy hiszem – már mindenképpen feltételezhető egy kezdeti szakaszt élő (nyugati értelemben vett) szuburbanizáció jelenléte. Elsősorban a megyeszékhelyek szomszédságában lévő falvak sorában vált kimutathatóvá egy vándorlási nyereség mellett elért – gyakran a centrumokét meghaladó ütemű – dinamikus növekedés (*1. ábra*). Kecskemét körül elvégzett részletes kérdőíves felmérésre, egy békéscsabai migrációs vizsgálat eredményeire, valamint néhány szakirodalomban talált megállapításra (CSATÁRI B.–ENYEDI GY. 1985, 1986; MÉSZÁROS R. 1990.) alapozva feltételezhető, hogy ebben az időszakban már számos ilyen település növekedése az urbánus népesség decentralizációjának volt köszönhető. (TIMÁR J. 1993, 1994) Ugyanakkor felfedezhetővé váltak a rekreációs szuburbanizáció, vagyis a városiak „második otthonokba” történő kimenekülésének jelei is (CSORDÁS L. 1993; MÉSZÁROS R. 1993; TIMÁR J. 1994).

Végeredményben tehát pusztán az elővárosi fejlődés eltérő értelmezéséből adódóan is különböznek a vélemények arról, hogy a szocializmus idején, ill. annak végén megindult-e Magyarországon a szuburbanizáció, s ha igen, az megfelelt-e a nyugati országok hasonló térfolyamatának. A kutatók egy csoportja számára persze ez a kérdés fel sem merül, hiszen a szuburbanizációt eleve a „kapitalista termelési mód produktumának” tekintik (HARVEY, D. 1985). Vagyis a folyamatot kiváltó okokról alkotott eltérő vélemények is fontos szerepet játszhatnak abban, hogy a mai elővárosi fejlődést milyennek ítéljük meg.

A szuburbanizáció okairól alkotott vélemények

A fogyasztók szükségleteiből kiinduló magyarázatok

Az elővárosi fejlődés okait a városból kiköltöző népesség szándékában keresők érvelése leggyakrabban a behaviourista geográfia gondolatvilágára épül. Ezek szerint a

térfolyamatoknak különböző szereplői vannak, akiknek a döntéseitől, viselkedésétől függően alakul át maga a tér.

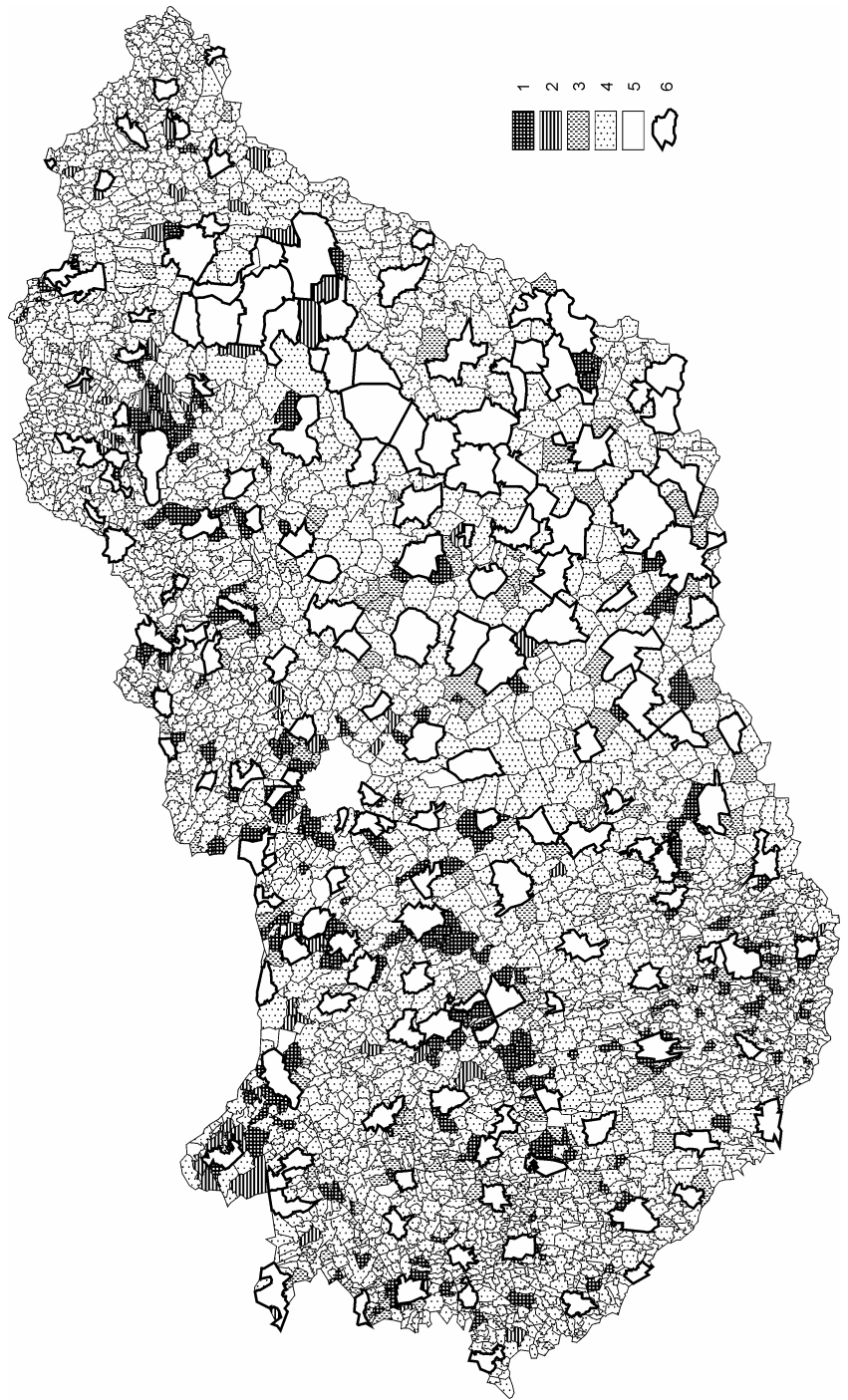
Akik a háztartást (család, egyént) tekintik elsődleges szereplőknek, azok számára logikusnak látszik, hogy egy népességrobbanás is okozhat bizonyos körülmények között szuburbanizációt. Ebben a felfogásban a zsúfolt nagyvárosokkal jellemezhető Nyugat-Európában a II. világháború utáni „baby boom”, majd az ebből adódó tömeges lakásigény váltotta ki a legnagyobb arányú előváros-építéseket.

Sokkal elterjedtebb, hogy a háztartásoknak (családoknak) más szereplők – így a vállalatok, bankok, az állam vagy az önkormányzatok – által befolyásolt, de céltudatos döntését emelik ki. Ebben a megközelítésben a szuburbanizáció tudatos lakóhelyválasztás eredménye – amikor a város helyett már annak a környéke élvez preferenciát (WOOD, R. C. 1958; VIJVERBERG, C. et al. 1977; GINKEL, J. A 1979; VAN DEN BERG, L. et al. 1987). Az ilyen típusú magyarázatok tulajdonképpen a neoklasszikus gazdaságelméletre vezethetők vissza. Ez a lakóhelyi differenciációt egy olyan telekpiac eredményének tekinti, amelyen az autonóm egyének (az ő sajátos ízlésükkel) azzal a céllal jelennek meg, hogy (amennyiben üzletemberek, úgy) a lehető legnagyobb profitot vagy (ha lakosok, akkor) maximális elégedettségi szintet érjenek el (ALONSO, W. 1960).

Kétségtelen, hogy az előváros képzetéhez egy mítosz tapad. E mítosszal szemben pedig ott van a város taszító realitása. Sokan gondolják úgy, hogy e kettő szembeállításából születik meg az a döntés, amivel az emberek a szuburbiát „választják”. A város ellen szól pl. az erőszak, a szennyezettség, a faji problémák (DOBRINER, W. M. 1963) vagy a túl nagy népsűrűség, közlekedési zsúfoltság, szűkös lakótér stb. (HEUER, H.–SCHÄFER, R. 1978; SEITZ, H. 1996). Az elővárosnak az a (relatív) vonzereje, ami – a fenti magyarázatok szerint – végső soron a születéséhez, ill. elterjedéséhez vezet, több tényezőtől tevődik össze. Közülük kettő mindenképpen kiemelhető.

Az egyik legfontosabbnak tartott előny kétségtelenül a környezeti állapot. MUMFORD, L. (1961, 1985) pl. középkori, sőt még korábbi példákkal bizonyítja, hogy az a fajta természetkultusz, amit a szuburbia a „városénál csendesebb, nyugodtabb, egészségesebb” környezetével megtestesít olyan régi, hogy már a 18. sz.-i romantika mozgalma, az elővárosi fejlődés modern korszaka előtt is fellelhető volt. A szuburbiát választók másik lényeges szempontjaként leggyakrabban az épített környezet esztétikumát emelik ki. Valójában itt sokkal kevésbé van szó építészeti, mint társadalmi értékekről. Az elővárosi kertes családi házhoz (különösen az USA-ban) általában a saját tulajdonú lakás, a családot, gyermeknevelést, házi munkát dicsőítő életforma képe tapad.

Az egész előváros-imázsban egy olyan ideális földrajzi környezet rajzolódik ki, amely kizárja mind a város, mind a falu hátrányait és „összeházasítja” azok előnyeit: „vissza a természetbe”, de nem túl messze a „civilizációtól”. Számunkra itt nem az a lényegi kérdés, hogy megfelel-e a valóságnak ez az elképzelés. Hiszen ha a kiköltöző családok ilyennek hiszik, s ténylegesen az ő választásuk hívja életre az elővárost, akkor elfogadható lehet a fogyasztói szuverenitásra építő szuburbanizáció-magyarázat. Magának az elméletnek az érvényességét kutatva érdekesebb lehet pl. azt a kérdést megvizsgálni, hogy vajon a szuburbiát tényleg az „öt megteremtő fogyasztók” látják-e ilyennek,



vagy mások fontak köré egy mítoszt azért, hogy ilyennek láttassák és eladják „alkotásukat”. Azaz: kinek az ideológiája az előváros?

Némelyek azt gondolják, hogy a szuburbia azoknak az építészeknek és város-tervezőknek az utópiája volt, akik a nagyvárosok társadalmi és környezeti problémáit új típusú házak és települések tervezésével próbálták megoldani. A 19. sz. Amerikájában számos könyv és valódi előváros őrizte meg ezt a szándékot (JACKSON, K. T. 1985). Ebenezer HOWARD – a „kertváros atyja” – számos 20. sz.-i, Nagy-Britanniában és másutt élő szuburbia-tervezőt inspirált. A sors iróniája, hogy HOWARD eredeti elképzelésében éppen azt utasította el, hogy a szuburbia „elviselhető kompromisszum” lehet. Az ő álmaiban született kertváros nem alvótelepülés-jellegével kerülte volna el a nagyvárosi zsúfoltságot, hanem az összes urbánus funkció decentralizációjaként valósult volna meg (MUMFORD, L. 1961, 1985). Ezért is félrevezető a kertváros és a szuburbia kategóriákat szinonimákként használni.

Bár az építészet, ill. településtervezés ideológusainak egy része leírt vagy meg is valósított elképzeléseivel minden bizonnyal hozzájárult egyfajta előváros-mítosz kialakításához, ugyanakkor az Amerikai Egyesült Államokban, ahol a II. világháborút követően szabályszerű „mozgalommá” vált az elővárosokba való költözés, feltűntek azok a tervezők is, akik erősen kritizálták, s minden „máztól” megfosztották a tömegességé vált s az amerikai tájat dezintegráló szuburbiát (MUMFORD, L. 1961, 1985).

Ennek ellenére vannak olyan felmérések, amelyek azt bizonyítják: azok, akik egyáltalán megtehették, hogy az előváros mellett döntsenek, elégedettek voltak új környezetükkel. Lakosai szerint állítólag még a II. világháború után épített, számos kritikával illetett Levittown (New Jersey, USA) is kellemes helynek bizonyult (GANS, J. J. 1967). DONALDSON, S. (1969) viszont úgy látja, az „egyforma kis ketrecekben” élő emberek csak azt „hiszik”, hogy megvalósították azt a nyílt térről, friss levegőről szőtt álmot, amit még megengedhettek maguknak.

Hogy ebben a vélt vagy valós elégedettségben mekkora szerepe volt magának a céltudatos „illúzióteremtésnek”, nehéz lemérni. Az Amerikai Egyesült Államokban mindenesetre külön szakmává vált a szuburbiák reklámozása. (BUHR, J. 1989).¹⁰ Vég-



1. ábra. A népességszám változásának típusai községenként, 1980–1990 között. – 1 = pozitív tényleges szaporodás és vándorlási különbözet; 2 = pozitív tényleges szaporodás, negatív vándorlási különbözet; 3 = negatív tényleges szaporodás, pozitív vándorlási különbözet; 4 = negatív tényleges szaporodás és vándorlási különbözet; 5 = 1980 után önállóvá lett település, ill. valamelyik adat értéke 0; 6 = városok

Types of population change by villages, between 1980–90. – 1 = positive population change and migration balance; 2 = positive population change, negative migration balance; 3 = negative population change, positive migration balance; 4 = negative population change and migration balance; 5 = settlement having acquired independence after 1980 or with zero value of some of the above figures; 6 = towns

¹⁰ New Yorkban pl. már 1908-ban egy ún. „túlnépesedési kiállítást” rendeztek. Emberek ezrei nézték meg, milyen tervek szerint kellene a közlekedési útvonalak fejlesztése és az ipartelepek szuburbán területekre helyezése segítségével Manhattan népességét átcsoportosítani a külsőbb területekre (BUHR, J. 1989).

eredményben tehát nehéz lenne eldönteni, ki teremtette meg a szuburbia mítoszát. Nem kétséges viszont: a beruházók számára kiváló eszköznek bizonyult, hogy vonzóvá tegyék felkínált árujukat. Felmerül a kétség: bár a kiköltözők nélkül lehetetlen lett volna, de vajon tényleg az ő „óhajuk” okozta-e a szuburbanizációt? Tényleg az ő szabad választásuk eredményezte-e ezt a térfolyamatot, s ha igen, közülük kik dönthettek (dönthetnek) mellette?

A termelésből kiinduló elméletek

A t e c h n o l ó g i a i m a g y a r á z a t

Az urbanizációs elméletek egy része nem a fogyasztásnak, hanem a termelésnek tulajdonít fontosabb szerepet. Külön csoportba sorolhatók azok, akik a termelés színvonalára helyezik a hangsúlyt. Így pl. PAHL, R. (1977) szerint a technológiai szint meghatározó tényezője a városfejlődésnek. A hasonló elveken építkező modellek egyértelműen a „közlekedési forradalomnak” tulajdonítják a szuburbanizáció megindulását. Ennek a nézetnek a hatása elég jól mérhető alkalmazott terminológiája „népszerűségével”. WARNER, S. B. 1962-ben publikálta „Villamos-szuburbiák” (Streetcar Suburbs) című könyvét, de számos szerző alkalmazta a „vasút-”, „lóvasút-”, „gépkocsi-szuburbia” stb. tipológiát. A modern amerikai elővárosi fejlődés elemzése során pl. MULLER, P. O. (1981) átveszi ADAM „városi közlekedési (szállítási) korszakbeosztását”, s arra a következtetésre jut, hogy az elővárosok morfológiáját maguk a használatban lévő szállítási eszközök határozták meg (így pl. „lineáris rózsafüzér” alaprajz a vasúti szuburbiákban, „keskeny ujjszerű lineáris fejlődés” a villamos korszakban). Sőt, azt állítja, a metropolisz gazdasági kapcsolatrendszerén túl annak társadalomföldrajzára is befolyást gyakoroltak a közlekedési változások (a gazdagok után lépésről lépésre a középosztály, végül a szerény jövedelmű munkásosztály vált a szuburbanizáció szereplőjévé).

Nyilvánvaló, hogy a közlekedés fejlődése megkönnyítette a szuburbanizációt. Azok a szerzők viszont, akik szerint az elővárost pl. a vasút (CARALP, R. 1965), a villamos (VANCE, J. E. 1964) hozta létre, vagy akik „autó teremtette táj”-ról beszélnek (MULLER, P. O. 1981: 49) általában időben és térben leszűkítik a vizsgálataikat, s elmulasztják végigvezetni: hol, miért, milyen körülmények között fejlesztették a közlekedést, s ennek során „ki ült a kormánynál”.

Egy-egy közlekedési eszköz felfedezése ugyanis nem vezetett mindenütt annak gyors elterjesztéséhez.¹¹ Ugyanakkor pl. a vasútépítések korszakában nem épült ki feltétlenül minden nagyvárosban szuburbán vasúthálózat – Amszterdam, Róma, Madrid pl. sosem

¹¹ Az USA-ban az elektromos vontatás városi közlekedésben való alkalmazása a 19. sz. utolsó évtizedében szédületes sebességgel haladt. A századfordulóra úgyszólván teljesen eltűnt az utcákról a lóvasút, Nagy-Britanniában viszont továbbra is megőrizte elsőbbségét. Tokióban ezzel szemben 1903-ig meg sem jelent a villamos (JACKSON, K.T. 1985).

rendelkezett ilyennel. Párizsban viszont hiába alakították ki az összeköttetést az elővárosi területekkel, a 20. sz.-ig több helyen nem indult meg erőteljesebb népességnövekedés. De megemlíthetők az ipari szuburbiák is, amelyek az üzemek közelsége miatt eleve nem kívánták meg a munkaerő nagytömegű szállítását (WHITE, P. 1984).

A közlekedési vonalak kiépítésének, fenntartásának ellenőrzése, a városoknak a környékükkel, a vállalatokkal fenntartott kapcsolata, érdekeltségi rendszere is különbözőképpen alakult, lényeges területi differenciákat eredményezve ezzel a szuburbanizáció és a közlekedés közti viszonyban (USA és Európa eltérő tarifapolitikájának következményeit In: JACKSON, K. T. 1985). Úgy tűnik, hogy ebben a relációban, a technológiai faktor mögött feltűnik a szállítási vállalkozók, a területfejlesztők, az építők, a bankok, a kormányzati szervek közös érdekeken alapuló, különböző tartalmú és erősségű, de rendkívül fontos kapcsolata. Vagy más szemléletű bírálatnál: az egyének kiköltözési szándéka nélkül nem vezethetett szuburbanizációhoz semmiféle technológiai fejlesztés sem.

A gazdaság fejlődéséből, szerkezetéből kiinduló magyarázatok

A fogyasztás helyett elsősorban a termelésre koncentrázó elméletek egy másik csoportja a szuburbanizációt a gazdasági szerkezet átalakulásával hozza összefüggésbe. SCHWARTZ, J. (1976) pl. úgy találja, hogy a nagyméretű elővárosi fejlődés az erőteljes iparosítással, a gyáripar kialakulásával esik egybe. SINGLETON, G. (1973) a gyáripar megjelenését azért tartja fontosnak, mert a gyártulajdonosoknak (a kézművesipar szükségleteivel ellentétben) már nem kellett közvetlen napi kapcsolatban állniuk munkásaikkal – elhagyhatták a heterogén társadalmi szerkezetű belső városi lakónegyedeket. WHITE, P. (1984) viszont a korai nyugat-európai ipari (munkás) szuburbiák létrejöttére összpontosítva azt találja meghatározónak, hogy a nagyobb gyárak már csak a régi városhatáron kívülre voltak telepíthetők. Ezáltal a városi funkciók és tevékenységek teljes integrációját egy területileg sokkal strukturáltabb városszerkezet válthatta fel.

Egy másik megközelítésben a gazdaság szerkezetváltása, fejlődésének intenzitása elsősorban a munkaerő területi koncentrálásának változó igényével hat az urbanizációra. Ezek szerint a szuburbanizáció a modern iparágak megjelenésének, az intenzív gazdasági fejlődésnek a velejárója (ENYEDI GY. 1984). CHESHIRE, P. és HAY, D. (1989) utólagos értékelésükben összefüggést látnak a VAN DEN BERG, L.-féle (1982) városfejlesztési szakaszok és a gazdasági struktúrák átalakulása között. Így szerintük a szuburbanizáció a fordisztikus fejlődéshez kötődik. Bár a társadalmi, szabályozási tényezők fontosságát is hangsúlyozva, de mások is úgy látják: a II. világháború után a fejlett nyugati ipari államokban a fordizmus uralma – a szuburbanizációval létrehozott – centrum és az elővárosi öv közötti ellentét térmodelljéhez (egységesített tömeglakásépítéssel szociális csoportok nagytérségi szegregációja, funkciók szétválasztódása) vezetett (BURDACK, J.–HERFERT, G. 1998).

Ezek a magyarázatok látszólag ellentmondanak egymásnak, hiszen a gazdasági fejlődés más-más korszakához kötik a szuburbanizáció kialakulását. A köztük lévő

leglényegesebb különbség azonban abból adódik, hogy az elővárosi fejlődésnek a kezdeti vagy a tömeges időszakát vizsgálják, ami felhívja a figyelmet az időfaktor ok-okozati összefüggéseknél sem elhanyagolható jelentőségére. A gazdasági és technológiai determinánsok túlhangsúlyozásának kritikájában tipikusnak tekinthető FRIELING, H. D. (1996) véleménye, aki abban látja a problémát, hogy a gazdaság globális fejlődési korszakaiból kötelező témodelleket képeznek le anélkül, hogy magukat a konkrét folyamatokat analizálnák, magyaráznák, hogy a nemzeti, ill. helyi léptéknek megfelelő jelentőséget tulajdonítanak.

A m a r x i s t a m a g y a r á z a t

Külön csoportot képeznek a nyugati marxista geográfia képviselői, akik – lévén, hogy a szuburbanizációt nem csupán a népesség, hanem a beruházások, a tőke decentralizációjának is tekintik – a legtöbb eddig bemutatott nézettel szemben nem kizárólag a városi népesség kiköltözésének magyarázatára szorítkoznak. A tőkés társadalom gazdasági mozgástörvényeiből indulnak ki, azt állítva, hogy az épített környezet adott helyen való kialakítása és átszervezése (az oda történő beruházás) a tőke körforgásának részeként történik (WALKER, R. A. 1981; HARVEY, D. 1985). Az I., de még inkább a II. világháború utáni (s főleg amerikai körülmények közt vizsgált) robbanásszerű szuburbanizációt a termelés ösztönzése érdekében tett „erőfeszítés” logikus következményének (CHECKOWAY, B. 1980), a tőke összes formája levezetőjének tekintették: „mint direkt beruházást a gyár-, infrastruktúra- és házépítésbe; mint fogyasztói vásárlást; mint hitel-teremtést” (WALKER, R. A. 1981).

Abban a logikai rendszerben, amely a helyválasztás döntéshozóiban „gondolkodik”, a marxista magyarázat a nagy területfejlesztőket, építőket, pénzintézeteket, az államot, ill. az önkormányzatokat tartja kulcsszereplőknek. Ebből következően képviselői határozottan bírálják a „fogyasztói szuverenitás” elméletét. CHECKOWAY, B. (1980) pl. – bemutatva az USA-ban a két háború utáni lakás- és útépitési programokban e nagy aktorok összefonódását, s azt, hogy az állami támogatások igazi nyertesei az építők voltak – egyúttal azt bizonyítja, hogy a „fogyasztók logikus választása” olyan alternatívák közül történt, amelyeket rajtuk kívül fejlesztettek ki. Ráadásul nem csak a valódi választás lehetősége erősen leszűkített – még ebből is ki vannak zárva azok, akik nem tudják megfizetni a szuburbán ház és élet árát.

A társadalmi viszonyokból kiinduló elméletek

a) Általában még a határozottan a gazdaság, ill. a tőke meghatározó szerepét hangsúlyozó marxista magyarázatokban is felmerül – bár meglehetősen egyoldalú megközelítésben, – hogy a termelés és fogyasztás mellett a „munkaerő újratermelésének” társadalmi viszonyai is szerepet játszanak a térfolyamatok, a városszerkezet alakulásában. Elsősorban a korai, 19. sz.-i szuburbanizáció kialakulási körülményeit vizsgálva WALKER, R. A. (1978: 195) pl. megállapítja, hogy az iparosítás előrehaladtával a változó osztályviszonyok (a munkásosztály növekvő száma, mobilitása, az erősödő antago-

nizmus) is jelentősen hozzájárultak az elővárosi fejlődéshez. Többé már nem volt lehetséges, hogy „néhány deviánst száműzzenek a városból, ehelyett a domináns osztályok maguk költöztek ki onnan.” HARVEY, D. (1985) szerint a burzsoázia határozott széttelepítési politikával válaszolt a 19. sz.-i, a munkások nagy térbeli koncentrációja mellett lezajlott európai és amerikai forradalmakra és sztrájkokra. Csak a térbeli „iránya”, de nem a lényege változott e politikának, amikor az 1960-as évek amerikai városi gettó-lázadásai után „megnyitották a szuburbiákat” az alacsonyabb jövedelmű feketék számára.

Ezekben az érvelésekben nem az egyének szuverén választásáról esik szó. Egy társadalmi csoport (osztály), társadalmi kihívásokra adott közös válasza fogalmazódik meg. HARVEY, D. (1985) ráadásul leszögezi, hogy a szuburbanizáció azért is a „kapitalista termelési mód terméke”, mert abban a társadalom, a munkamegosztás változása létrehoz egy olyan fehér-galléros munkáscsoportot, amely magáévá teszi azt az individualizmust, ami tökéletesen megfelel a tipikusan elővárosinak nevezett „fogyasztási módoknak”.

b) A marxista geográfusok szuburbanizáció magyarázatának érvei közül a fentiek tehát ahhoz a társadalom-szemponthoz megközelítéshez sorolhatók, amelybe viszont a DOBRINER, W. M. (1963) tipológiája szerinti „szuburbán személyiség”-iskola teljes egészében beleillik. Követői egy sajátosság, a városiakétól eltérő személyiségszerkezetet (magánélet, függetlenség, természet-közelség iránti vonzódás) tulajdonítanak az elővárosiaknak, s ez szerintük egyben meg is adja a szuburbiák létrejöttének magyarázatát.

c) Itt kaphat helyet a DOBRINER, W. M. tipológiájában szereplő másik, „a szuburbia mint társadalmi mozgalom” megközelítés is, amely az értékrendek változásában látja az elővárosi fejlődés okát. (Így pl. az USA-ban az önmegtagadáson és a produktivitáson alapuló protestáns munkaerkölcs felváltása a személyes örömet és fogyasztást hangsúlyozó erkölccsel.) Ha DOBRINER, W. M. a 60-as években ismerte volna, bizonyára ebbe a típusba tartozónak találta volna FISHMAN, R. (1987) elméletét, aki az anglo-amerikai burzsoázia kultúr- és társadalomtörténetére vezeti vissza a szuburbiát: „a városi burzsoá elit kollektív alkotását”. A modern előváros bölcsőjét a 18. sz.-i Londonba, oda és akkorra teszi, ahol és amikor a város, valamint a család evangélikus ideálja közt feszülő ellentmondás megváltoztatta a „burzsoázia város iránti attitűdjét”, s az kitelepítette onnan polgári otthonát.¹²

d) A hagyományos kiscsalád kultuszának vizsgálata a feminista geográfiában kapja a legfontosabb szerepet. Képviselői – főleg a marxistákat bírálva – azt állítják, hogy a termelés és a fogyasztás mellett a társadalmi reprodukciónak; a nyilvános világ helyett a magánszférának; az osztályviszonyok mellett a más társadalmi csoportok, így a nemek közti viszonyoknak igen fontos (egyések szerint meghatározó) szerepe van a térfolyamatok alakításában. Néhányuk elsősorban a hagyományos kis család (kenyérke-

¹² FISHMAN, R. szerint „A város nemcsak zsúfolt, piszkos és egészségtelen volt – immorális is. Maga az üdvözülés függött a nők családban, gyermekekkel élt szent világának a profán metropolisztól való elszakításától. De azért ez az elválasztás nem veszélyeztethette a férfi állandó jelenlétét a munkában. A kemény munka és siker ugyanis szintén evangélikus erénynek számított. Az üzleti élet pedig gyors személyes hozzáférhetőséget követelt meg az információk kaptárához, ami London volt. Ez jelentette az igazi problémát, és a szuburbia adta a végleges megoldást.”

reső férj, otthonteremtő feleség, gyerekek) eszményén nyugvó patriarchális társadalmi viszonyokat teszi felelőssé a várostól, mint a termelés színhelyétől (férfi-világ) elszigetelt, a társadalmi reprodukció (női világ) számára teremtett szuburbiák kialakulásáért/elterjedéséért (ENGLAND, K. V. L. 1991; MACKENZIE, S.–ROSE, D. 1983).

Több feminista szerző rávilágít az állami beavatkozások fontosságára.¹³ ENGLAND, K. V. L. (1991) főleg az USA-ban vizsgált állami beavatkozásokat úgy tekinti, mint amelyek a szuburbanizáció segítségével a tradicionális családi élet ideológiájának elterjesztését célozták meg. Tőle némileg eltérően, McDOWELL, L. (1983) kevesebb amerikai, inkább nagy-britanniai példák bemutatásával azt hangsúlyozza, hogy ez az ideológia kiváló eszközként szolgált az elővárosok zömmel női vásárlóközönységét megnyerni kívánó eladók, az építési társaságok üzletpolitikájában; a „tartalékseregként kezelt nők” munkaerőpiacba történő szükség szerinti ki- vagy bevonásában.

Maguk a feministák sem egységesek tehát annak megítélésében, hogy a férfiak és a nők társadalmilag meghatározott viszonya pontosan mekkora szerepet tölt be a térfolyamatok alakításában, de hogy ennek vizsgálata nélkül csupán torz képet kaphatunk, arra egységesen – és elsőként – hívták fel a figyelmet.

A jelenlegi magyarországi szuburbanizáció nemzetközi összehasonlításban

A szuburbanizáció magyarázatok fentihez hasonló besorolása természetesen bírálnak. Nyilván maguk a fő csoportok is eleve bizonyos fajta megközelítési módot tükröznek, s nem biztos, hogy más gondolkodási rendszerek ezekre pontosan leképezhetőek.¹⁴ Ráadásul csak elvétve akadnak határozott, kiforrott szuburbanizációs elméletek (WALKER, R. A. 1981; FISHMAN, R. 1987). A legtöbb szerző – egyszerűen csak keresve e térfolyamat mozgatórugóit – több tényezőt is felsorolva, egyikre vagy másikra teszi a hangsúlyt. Nagyon kevés az olyan kutatás, amely a kiváltó okok közötti összefüggést vizsgálja.

A magyarázatok eltéréseiben megnyilvánuló szemléletbeli különbségek jelentősen befolyásolhatják a magyarországi szuburbanizáció nemzetközi összehasonlításban

¹³ Csak egy példát említve: Észak-Amerikában fontos területi, ill. társadalompolitikának számít az ún. „zoning” (különböző, csak a hivatalosan előírt funkciókra használható zónák kijelölése a városokban), amely a pénzügyi támogatási rendszer (pl. építési, lakásvásárlási hitelek) területi „beosztásával” is együtt jár. Ezzel nemcsak a teleknagyságra, építési módra, de hosszú időn át még a háztartások típusára vonatkozóan is szigorú szabályokat alkothattak. (Ez utóbbi szempont kizáró jellegét Kanadában 1979-ben teljesen, az USA-ban később bizonyos elemeiben illegálisnak nyilvánították.) ROSE, D. (1984) pl. közöl egy, az 1980-as évek elején Denver valamely elővárosában megtörtént esetet. Abban azért találtak törvénytörtőnek egy párt, mert az adott területre érvényes szabályokat megszegve, házasságkötés nélkül éltek együtt.

¹⁴ BURDACK és HERFERT (1998) pl. az 1960-as, 1970-es évek szuburbanizációs szakirodalmát értékelve azt emelik ki, hogy abban a lakossági szuburbanizáció okaiként leggyakrabban a növekvő jólét, a lakótér és kert iránti megnövekedett igény, a lakosság – gépkocsitulajdonnak és új kommunikációs technológiáknak köszönhető – egyre nagyobb mérvű mobilitása jelenik meg.

való értékelését. A szocialista időkkel szemben, amelyben a nyugati neomarxisták szerint az eltérő termelési mód, BURDACK, J. és HERFERT, G. (1998) szerint pl. az általában véve teljesen különböző ok-okozati összefüggések és minőségi jegyek miatt egyáltalán nem ésszerű a szuburbanizáció fogalmát alkalmazni a közép-kelet-európai városok dekoncentrációs tendenciáira, az 1990-es évek megváltozott társadalmi-gazdasági keretfeltételei már nem indokolnak ilyen erőteljes megkülönböztetést. Azok, akik a szuburbanizációt a városi népesség és tevékenységek decentralizációs folyamatként definiálják többé nem vitatják e térfolyamat magyarországi kiteljesedését. Annál kevésbé valószínűsíthető az egyetértés abban a kérdésben, hogy a hazai elővárosi fejlődés vajon a nyugati mintát követi-e, egy – a kelet-közép-európai országokkal mindenképpen közösséget mutató – posztoszocialista pályát rajzol-e ki, esetleg a nemzeti sajátosságok határozzák-e meg a karakterét. Úgy vélem, az ilyen típusú összehasonlításokban az azonos és eltérő jegyek mérlegének megvonásához nem létezik egyfajta „objektív mérce”. A döntést nagyban befolyásolja, hogy – LADÁNYI J. és SZELÉNYI I. (1987) szavaival élve – mit tekintünk egy térfolyamat alakulásában „független változónak”, az ok-okozati összefüggések rendszerében a legfontosabb faktoroknak. Álljon itt néhány példa a lehetséges válaszokban fellelhető szemléletbeli különbségek érzékeltetésére.

Azok, akik a fogyasztók szükségleteiből vezetik le a szuburbanizációt, nem találják a lakóhelyválasztásban megnyilvánuló magyarországi „ízlésvilágot” a nyugatitól lényegesen különbözőnek. Egy Kecskemét körüli vizsgálat szerint a lakóhelyhez való kötődés legfontosabb elemeiként megfogalmazott környezeti előnyök, a kertés családi ház birtoklása kísértetiesen hasonlóak a szinte már mítosszá emelt amerikai szuburbiaimázshoz (TIMÁR J. 1993). Egy budapesti agglomerációban folytatott kutatás a lakóhelyválasztás okai iránt érdeklődve 90%-ban ugyanígy „tipikusan szuburbanizációs indokokat” (jobb lakókörnyezet, nagyobb lakás iránti igény, jó befektetés stb.) kapott válaszul (DÖVÉNYI Z. et al. 1998). DÖVÉNYI Z. és társai mindazonáltal azt is megfogalmazzák, hogy „a hazai szuburbanizáció nem mindenben követi a klasszikus nyugati mintát, mivel itt a jólét mellett a szegénység is a szuburbán övezetbe való kiköltözésre ösztönöz.” Ugyanakkor a szerzők megjegyzik, hogy az ilyen migrációnak a főváros körül a dualizmus koráig visszanyúló hagyományai vannak. Vajon mennyiben tekinthető mindez helyi sajátoságnak? Vagy inkább olyan, LADÁNYI J. és SZELÉNYI I. (1997) által a városi szegények agglomeráción kívüli, távolabbi periférikus térségekbe való menekülése kapcsán feltárt, ahhoz hasonlóan magyarázható jelenségnek, amit ők a „posztkommunista átalakulási válságra való reakciónak” tekintenek, olyasvalaminek, aminek a gyökereit magában az államszocializmusban kialakult térszerkezetben és városfejlesztésben kell keresni? Bizonyára olyanok is vannak, akik számára mindez korántsem a sajátosság, ill. hasonlóság kérdéskörébe tartozik, hanem azt a meggyőződést erősíti, hogy az elővárosi fejlődést nem a fogyasztók „szabad választása” hívja életre (1. ábra).

Másik pl. szolgálhat a szuburbanizációt a gazdasági fejlődés bizonyos periódusával összefüggésbe hozó gondolatrendszer, amelyben a kelet-közép-európai elővárosodás a lényegi vonásait tekintve nem különbözik, csupán megkésett a nyugati országokhoz viszonyítva. Ugyanúgy, mint ahogy többen a nyugat-európai fejlődést is

időben eltoltnak tartják az észak-amerikaihoz képest. (Itt persze érdemes megjegyezni, hogy ez legfeljebb a tömeges szuburbanizáció időszakára általánosítható, hiszen az elővárosi fejlődés modern korszakának bölcsője Angliában volt.) Ugyanakkor a szuburbanizációt alapvetően a fordisztikus fejlődéshez kötő kutatók feltehetően nagy jelentőséget tulajdonítanak annak, hogy a kelet-közép-európai országokban ugyanennek a térfolyamatnak a kibontakozása megváltozott körülmények közt zajlik. Megjelent már egy posztfordisztikus iparosítás is, bár ez – többek között CSÉFALVAY Z. (1997) szerint – csupán bizonyos „szigetekre” korlátozódik. A szerző ráadásul ebből a szempontból különleges esetnek tartja Kelet-Németországot, ugrásszerű, „felülről bevezetett” posztfordizmusról beszélve. Mindebből hasonló következtetés vonható le, mint amit többen úgy foglalnak össze, hogy az átmenet országában nem egyszerűen egy megkészt szuburbanizáció zajlik, hanem a városfejlődés bizonyos fázisai felgyorsítva, időben egymás mellett mennek végbe (FASSMAN, H.–LICHTENBERGER, E. 1995). Vannak, akik Kelet-Németország státusát ebben a vonatkozásban különlegesnek tartják (BURDACK, J.–HERFERT, G. 1995).

Végül, abban a megközelítésben, amely a szuburbanizációban a tőkének tulajdonít meghatározó szerepet, nyilván komolyan esik latba NEFRJODOVA érvelése, amely szerint Moszkva körül a közeljövőben azért nem várható nyugati típusú elővárosi fejlődés, mert – néhány további probléma mellett – a házvásárláshoz vagy -építéshez hiányzik a tőke, a megfelelő hitelrendszer, valamint az építési telkek, ill. ipartelepek hozzáférését segítő pénzügyletek (BURDACK, J.–HERFERT, G. 1998). Ugyanígy, jelentős különbségként értékelhető, hogy Magyarországon nem ösztönözték a szuburbán térségek kiépítésére fordított befektetést olyan kedvező adópolitikával, mint pl. Kelet-Németországban. Akkor azonban nem általánosítható egyfajta posztszocialista sajátoságként az az összefüggés sem, amit DÖVÉNYI Z. és társai (1998) tártak fel a budapesti lakásprivatizáció és a szuburbanizáció között. A városi lakások privatizációja révén szerzett extraprofitból finanszírozott kiköltözés számos vidéki városnál eleve nem játszhat olyan szerepet, mint a tőlük eltérő lakásstruktúrájú fővárosban.

Egyetértek BURDACK, J. és HERFERT, G. (1998) véleményével, miszerint az itt felvetett alapkérdés megválaszolása, nevezetesen, hogy hol is helyezhető el pl. a magyarországi szuburbanizáció egy nemzetközi összehasonlításban, részletes empirikus kutatásokat igényel. Jelenleg azonban nemcsak a hazai és külföldi folyamatokat azonos módszerekkel vizsgáló összehasonlító elemzéseknek tartunk a kezdetén, de azt sem ismerjük pontosan, hogy milyen közös és eltérő vonások jellemzik Budapest és a nála kisebb városaink körül zajló szuburbanizációt.

Nem hiszem, hogy a végső cél magának a vitának az eldöntése lenne, sokkal inkább a térfolyamat minél alaposabb megismerése, jövőbeni alakulásának felvázolása. Az itt ismertetett, fogalomhasználatban és szemléletmódban megnyilvánuló eltérések számbavételét is elsősorban az motiválta, hogy minél sokoldalúbb kép alakuljon ki a szuburbanizációt befolyásoló tényezőkről s az általa létrehozott térformákról.

- ALONSO, W. 1960. A Theory of the Urban Land Market. – Papers and Proceedings of the Regional Science Association. 6. pp. 149–157.
- ASHTON, P. J. 1978. The Political Economy of Suburban Development. – In: TABB, W.K. and SAWERS, L. (eds.): Marxism and the metropolis: new perspectives in urban political economy. Oxford University Press. New York. pp. 64–89.
- BERÉNYI, I. 1997. Auswirkungen der Suburbanisierung auf die Stadtentwicklung von Budapest. – In: KOVÁCS, Z.–WIEßNER, R. (Hrsg.): Prozesse und Perspektiven der Stadtentwicklung in Ostmitteleuropa. (Münchner Geographische Hefte 76) – Passau. pp. 259–267.
- BERÉNYI, I. 1986. Conflicts in Land-use in Suburbia: the Example of Budapest. – In: HEINRITZ, G.–LICHTENBERGER, E. (eds.): The Take-off Suburbia and the Crisis of the Central City. – Franz Steiner Verlag Wiesbaden GmbH. Stuttgart. pp. 125–133.
- BERGER, B. M. 1960. Working Class Suburb: A Study of Auto Workers in Suburbia –University of California Press. Berkeley
- BERNÁT T.–BORA GY.–FODOR L. 1973. Világvárosok, nagyvárosok. – Gondolat, Budapest. 486 p.
- BOSKOFF, A. 1970. The sociology of urban regions. – Appleton-Century-Crofts. New York
- BUHR, J. 1989. A Vernacular Suburb: Livingston Manor. – Highland Park. New Jersey. Kézirat. N.J., Rutgers University. New Brunswick
- BURDACK, J.–HERFERT, G. 1998. Neue Entwicklungen an der Peripherie europäischer Großstädte. Ein Überblick –Europa Regional. 6. (2). pp. 26–44.
- CARALP, R. 1965. 'L'évolution des transports de banlieue dans la région parisienne'. –Information Géographique. 29. pp. 111–118.
- CHECKOWAY, B. 1980. Large Builders, Housing Programmes, and Postwar Suburbanization. – International Journal of Urban and Regional Research. 4. (1). pp. 21–45.
- CHESHIRE, P.–HAY, D. 1989. Urban Problems in Western Europe: An Economic Analysis. London
- CLOUT, H. (eds.) 1994. Europe's cities in the late twentieth century. – Nederlandse Geographische Studies 176. Utrecht and Amsterdam
- CONNEL, J. 1974. The Metropolitan Village: Spatial and Social Processes in Discontinuous Suburbs. – In: JOHNSON, J. H. (ed.): Suburban Growth – Geographical Processes at the Edge of the Western City. Johns Wiley & Sons. London. pp. 77–100.
- CSATÁRI B.–ENYEDI GY. 1985. Új, csoportos falusi települések keletkezése (Összefoglaló). – MTA Regionális Kutatások Központja Településkutató Csoport. Kecskemét
- CSATÁRI, B.–ENYEDI, GY. 1986. The Formation of New, Clustered, Rural Settlements in Hungary". – In: ENYEDI, GY. and VELDMAN, J. (eds.): Rural Development Issues in Industrialized Countries. Regional Research Reports 1. Centre for Regional Studies. Pécs. pp. 96–105.
- CSÉFALVAY, Z. 1997. Aufholen durch regionale Differenzierung? Von der Plan- zur Marktwirtschaft – Ostdeutschland und Ungarn im Vergleich. Erkundliches Wissen 122.
- CSORDÁS L. 1993. Második otthonok az Alföldön. Háttér tanulmány a „Szuburbanizáció hatása az Alföld településhálózatának átalakulására” c. OTKA (I/3. 370) számára. – MTA RKK ATI, Békéscsaba
- DANGSCHAT, J.–HERFERT, G. 1997. Wohnsuburbanisierung im Umland von Oberzentren 1993–1995. – In: Institut für Länderkunde Leipzig (Hrsg): Atlas Bundesrepublik Deutschland – Pilotband. S. pp. 58–61.
- DOBRINER, W. M. 1963. Class in Suburbia. Reprinted by permission of Prentice-Hall. – Inc. Englewood Cliffs. New Jersey
- DONALDSON, S. 1969. The Suburban Myth. – Columbia University Press. New York
- DÖVÉNYI Z.–KOK, H.–KOVÁCS Z. 1998. A szuburbanizáció, a lokális társadalom és a helyi önkormányzati politika összefüggései a budapesti agglomerációban. – In: ILLÉS S.–TÓTH P.P. (szerk.): Migráció I. – KSH Népeség tudományi Kutató Intézet. Budapest. pp. 229–237.
- ENGLAND, K. V. L. 1991. Gender Relations and the Spatial Structure of the City. – Geoforum. 2. pp. 135–148.

- ENYEDI GY. 1972. A magyar urbanizáció kérdőjelei. – Valóság. 3. pp. 48–50.
- ENYEDI GY. 1982. Az urbanizációs ciklus és a magyar településhálózat átalakulása. – Akadémiai Kiadó. Budapest
- ENYEDI GY. 1987. Kísértehistória. – Tér és Társadalom. 2. pp. 74–76.
- ENYEDI GY. 1989. Van-e szocialista urbanizáció? – Tér és Társadalom. 2. pp. 92–103.
- ENYEDI, GY. and SZIRMAI, V. 1992. Budapest. A Central European Capital. – World Cities series Belhaven Press. London
- FASSMANN, H.–LICHTENBERGER, E. 1995. Märkte in Bewegung. Metropolen und Regionen in Ostmitteleuropa. – Wien
- FAVA, S. F. 1956. Suburbanism as a way of life – American Sociological Review. 21. pp. 34–38.
- FISHMAN, R. 1987. Bourgeois Utopias: The rise and fall of suburbia. – Basic Books. New York
- FRIELING, H. D. 1996. Zwischen Skylla und Charybdis: Bemerkungen zur Regulationstheorie und ihrer Rezeption in der Geographie. – Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie 40. 1/2. pp. 80–88.
- GANS, J. J. 1967. The Levittowners: Ways of Life and Politics in a New Suburban Community. – Pantheon. New York
- GARREAU, J. 1991. Edge City: Life on the New Frontier. – New York
- GETIS, A.–GETIS, J. and FELLMANN, J. 1991. Introduction to Geography. – Dubuque. IA. Wm. C. Brown
- GINKEL, J. A. 1979. Suburbanisatie en Recente Woonmilieus Vol. I and II. – Utrechtse Geographische Studies, 15. and 16. Utrecht
- GLENN, N. D. 1973. Suburbanization in the United States since World War II. – In: MASOTTI, L.M. and HADDEN, J. K. (eds.): The urbanization of the suburbs. – Sage. Beverly Hills. pp 51–78.
- GORDON, D. M. 1978. Capitalist Development and the History of American Cities. – In: TABB, W. K. and SAWERS, L. (eds.): Marxism and the Metropolis. Oxford University Press. New York. pp. 25–63.
- HARRIS, C. D. 1943. Suburbs. – American Journal of Sociology. 49. 1. pp. 1–13.
- HARVEY, D. 1985. The Urbanization of Capital. – Johns Hopkins University Press. Baltimore.
- HOLZNER, L. 1985. Stadtland USA – Zur Auslösung und Neuordnung der U.S.-amerikanischen Stadt. – Geographische Zeitschrift 73. pp. 191–205.
- HOLZNER, L. 1990. Stadtland USA. Die Kulturlandschaft des American Way of Life. – Geographische Rundschau 42. 9. pp. 469–475.
- JACKSON, K. T. 1985. Crabgrass frontier: the suburbanization of the United States. – Oxford University Press. New York
- KEIL, R.–RONNEBERGER, K. 1994. Going up the country: internationalization and urbanization on Frankfurt's northern fringe. – Environment and Planning, D: Society and Space 12. pp. 137–166.
- KNOX, P. 1992. Suburbia by Stealth. – Geographical Magazine 64. 8. pp. 26–29.
- KONRÁD GY.–SZELÉNYI I. 1971. A késleltetett városfejlődés társadalmi konfliktusai. – Valóság. 12. pp. 19–35.
- KRAJKÓ GY.–PÉNZES I.–TÓTH J. 1970. A szegedi agglomeráció népességalakulásának néhány kérdése. – Földr. Közl. 94. (18.) pp. 129–144.
- KUNZMANN, K. 1993. Konsequenzen der Europäischen Integration für die Entwicklung von Städten und Regionen in der Bundesrepublik Deutschland – Materialien zur Raumordnung 57. pp. 79–85.
- KUNZMANN, K. 1996. Euro-megalopolis or Themepark Europe? Scenarios for European Spatial Development. – International Planning Studies 1. (2). pp. 143–163.
- LACKÓ L. 1987a. A területi fejlődés egységes értelmezése – Tér és Társadalom. 1. pp. 67–75.
- LACKÓ L. 1987b. Import avagy hazai: Válasz kísértet ügyben. – Tér és Társadalom. 3. pp. 61–66.
- LADÁNYI J.–SZELÉNYI I. 1997. Szuburbanizáció és gettósodás. – Kritika. 7. pp. 4–12.
- LOGAN, J. R. 1976. Industrialization and the Stratification of Cities in Suburban Regions. – American Journal of Sociology. 82. pp. 338–348.
- LOGAN, J. R. and GOLDEN, R.M. 1986. Suburbs and satellites: two decades of change. – American Sociological Review. 51 (June). pp. 430–437.

- MACKENZIE, S. and ROSE, D. 1983. Industrial Change, the Domestic Economy, and Home Life. – In: ANDERSON, J., DUNCAN, S., and HUDSON, R. (eds.): *Redundant Spaces in Cities and Regions?*. Institute of British Geographers Special Publication, 15. Academic Press. London
- MASOTTI, L. H. 1973. Suburbia reconsidered – myth and counter myth. – In: MASOTTI, L. H. and HADDEN, J. K. (eds.): *The Urbanization of the Suburbs*. Sage Publications. Beverly Hills. pp. 15–25.
- McDOWELL, L. 1983. Towards an Understanding of the Gender Division of Urban Space. – *Environment and Planning D: Society and Space*, 1. pp. 59–73.
- MENDŐL T. 1963. Általános településföldrajz. – Akadémiai Kiadó. Budapest
- MÉSZÁROS R. (szerk.) 1990. Az urbanizáció térbeli folyamatai Szegeden. – JATE Kiadó. Szeged
- MÉSZÁROS R. 1993. Szeged elővárosi fejlődése. Háttér tanulmány a „Szuburbanizáció hatása az Alföld településhálózatának átalakulására” c. OTKA (I/3. 370) számára. – MTA RKK ATI. Békéscsaba
- MULLER, P. O. 1981. Contemporary suburban America. – Englewood Cliffs, Prentice Hall N. J.
- MUMFORD, L. 1961. *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects* – Harcourt, Brace and World. New York.
- MUMFORD, L. 1985. A város a történelemben: Létrejötté, változásai és jövőjének kilátásai. – Gondolat. Budapest
- MÜLLER, W.–ROHR-ZÄNKER, R. 1995. Neue Zentren in den Verdichtungsräumen der USA. – *Raumforschung und Raumordnung* 53. 6. pp. 436–443.
- OTTENS, H. F. L. 1979. Spatial Development in the Green Heart of the Randstad: Policies Versus Theoretical and Empirical Evidence. – *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 70. 3. pp. 110–143.
- PAHL, R. 1977. Collective Consumption and the State in Capitalist and State Socialist Countries. – In: Scase, R. (szerk.) *Industrial Society – Class, Cleavage and Control*. Allen and Unwin. London
- PALEN, J. 1995. *The suburbs – New York*
- PAPP, A. 1978. The Relationship Between the City of Debrecen and Surrounding Settlements. – In: ENYEDI, GY. (ed.): *Urban Development in the USA and Hungary, Studies in Geography in Hungary*. – Akadémiai Kiadó. Budapest 14. pp. 147–154.
- PAPP A. 1981. Debrecen vonzáskörzete. – *Alföldi Tanulmányok* 5. pp. 177–204.
- ROBERT, J. 1994. Paris and the Ile-de-France: national capital, world city. – In: CLOUT, H. (eds.): *Europe's cities in the late twentieth century. Nederlandse Geografische Studies* 176. Utrecht and Amsterdam. pp. 13. pp. 13–28.
- ROSE, D. 1984. Rethinking gentrification: beyond the uneven development of marxist urban theory. – *Environment and Planning D: Society and Space*, 1. pp. 47–74.
- SÁRFALVI, B. 1986. The Budapest Agglomeration. Changing Spatial Concentrations Between Home and Workplace. – In: ENYEDI, GY. and VELDMAN, J. (eds.): *Rural Development Issues in Industrialized Countries*. Centre for Regional Studies. Pécs. pp. 56.–63.
- SCHWARTZ, J. 1976. The evolution of the suburbs. – In: DOLCE, P.C. (ed.): *Suburbia: the American dream and dilemma*, Anchor Press/Doubleday, Garden city, NY
- SEITZ, H. 1996. Die Suburbanisierung der Beschäftigung: Eine empirische Untersuchung für Westdeutschland. – In: *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik* 215. 1. pp. 69–98.
- SIEVERTS, T. 1997. Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. – Braunschweig u. Wiesbaden
- SINGLETON, G. 1973. The genesis of suburbia: A complex of historical trends. – In: MASOTTI, L. H.–HADDEN, J. K. (eds.): *The Urbanization of the Suburbs*. Sage Publications. Beverly Hills. L. A.
- SMITH, N. 1986. Gentrification, the Restructuring of Urban Space. – In: SMITH, N. and WILLIAMS, P. (eds.): *Gentrification of the City*. Allen and Unwin. Boston. pp. 15–34.
- SZELÉNYI I. 1990. Új osztály, állam, politika. – Európa Könyvkiadó. Budapest
- THORNS, D. C. 1972. *Suburbia*. – MacGibbon and Kee. London
- TIMÁR J. 1993. Az alföldi szuburbanizáció néhány sajátossága. – *Alföldi Tanulmányok* 15. pp. 217–232.

- TIMÁR J. 1994. A szuburbanizáció néhány elméleti kérdése és alföldi vonásai. – Kandidátusi értekezés. Békéscsaba
- TIMÁR, J. 1992. The Main Features of Suburbanization in the Great Hungarian Plain. – *Landscape and Urban Planning*. 22. 2–4. pp. 177–187.
- TÓTH J. 1977. Az urbanizáció népességföldrajzi vonatkozásai a Dél-Alföldön. A centrumok szerepe a népesség foglalkozási átrétegződésében és területi koncentrációjában. – *Földrajzi Tanulmányok 14*. Akadémiai Kiadó. Budapest
- TUNNARD, C. 1953. *The City of Man*. – Charles Scribner's Sons. New York
- VAN DEN BERG, L.–BURNS, L. S. and KLAASSEN, L. H. (eds.) 1987. *Spatial Cycles*. Pergamon. Oxford
- VAN DEN, BERG, L. et al. 1982. *Urban Europe: A Study of Growth and Decline*. – Pergamon. Oxford
- VANCE, J. E. 1964. *Geography and Urban Evolution in the San Francisco Bay Area. – A Case Study*. University of California, Institute of Governmental Studies. Berkeley
- VIJVERBERG, C.–VAN DEN BERG, L.–KLAASSEN, L. H. 1977. *Elements of a Theory of Urban Development*. – Kézirat, University of Utrecht.
- WALKER, R. A. 1978. The Transformation of Urban Structure in the Nineteenth Century and the Beginnings of Suburbanization. – In: COX, K. R. (ed.): *Urbanization and Urban Conflict in Market Societies*. Maaroufa Press. Chicago. pp. 165–212.
- WALKER, R. A. 1981. A Theory of Suburbanization: Capitalism and the Construction of Urban Space in the United States. – In: DEAR, M. and SCOTT, A. J. (eds.): *Urbanization and Urban Planning in Capitalist Society*. Methuen. London and New York. pp. 383–429.
- WARNER, S. B. 1962. *Streetcar Suburbs: The Process of Growth in Boston, 1870–1900*. – MA, Harvard University and The MIT Press. Cambridge
- WHITE, P. 1984. *The West European City*. – Longman. London and New York
- WOOD, R. C. 1958. *Suburbia: Its People and their Politics*. – Houghton Mifflin. Boston

THEORETICAL ISSUES OF SUBURBANISATION

by *J. Timár*

S u m m a r y

Research into suburbanisation that have recently taken place in Central and Eastern Europe a question has been raised if this spatial process corresponds to the suburban development thatv long has been going on in the developed market economies. In the present study a theoretical approach is outlined emphasising two important aspects.

The applicability in Hungary of the western terminology concerning suburbanisation depends on the meaning attributed to the notion. After a brief overviewing of definitions figuring in the international literature it becomes clear that the issue of the existence of this phenomenon in Hungary prior to 1989 is heavily debated. Thus, part of publications from the 1970s and 1980s the domestic agglomeration processes were identified with suburbanisation "from outside". Other experts held that this phenomenon did not appear in Hungary in the 1970s and noted that it was only typical in the Anglo-Saxon countries. Part of the specialists assumed the existence of a "suburbanisation in state socialism". It

should be stated, however, that – interpreting this spatial process as development toward decentralisation – an incipient suburbanisation of the western sense might be assumed around the largest towns of the country in the 1980s.

In the second part of the study examples are presented to show that emphasising different elements of the preconditions for the development and maintenance of suburbanisation or attributing explanatory significance to them, similarities and disparities between the Hungarian and western spatial processes can be evaluated differently. For instance, adherents of explanations based on consumption by population, production factors or social conditions attached various importance to such notions that habits in choice of residence in Hungary do not differ substantially from those in the west, at the same time poverty has also become a push factor to move out of cities and to settle in the suburban ring. In a concept associating suburban development with periods of economic evolution, eastern-central European suburbanisation seems to be somewhat delayed as compared with similar processes in western countries, while others claim that in this subcontinent certain phases of urban development take place in an accelerated manner, simultaneously. As an antipode of the "post-socialist" concept there is an other theory putting stress on the national characteristic features of suburbanisation.

Translated by L. BASSA

Becsei József: Fejezetek az általános társadalmi földrajz tanulmányozásához. Egyetemi jegyzet (első rész). Ipszilon Kiadó és Pedagógia Szolgáltató Kft., Budapest, 1998. 162 old.

Viszonylag ritkán fordul elő, hogy egy egyetemi oktató az általa tartott előadások anyagát egységes formába öntve, könyv alakban is megjelenteti. Nos, BECSEI József, a szegedi József Attila Tudományegyetem tanára erre a feladatra vállalkozott, amikor kiadatta a fenti címet viselő egyetemi jegyzetet.

A Budapest Média Intézet (BMI) második évfolyamos kommunikáció szakos hallgatói számára íródott, átfogó és korszerű társadalomföldrajzi ismereteket tartalmazó tananyag a globális problémák társadalomföldrajzi sajátosságaival foglalkozik, azok lényegi vonásait domborítja ki.

Mínderre – a szerző véleménye szerint – azért van szükség, mert napjainkban egy új típusú térbeli szerveződések alapuló globális világgazdaság kialakulásának nehéz és ellentmondásokkal, társadalmi feszültségekkel teli időszakát éljük.

A könyv az Előszót leszámítva hat fejezetből áll. Az egyes fejezetek felépítéséből, tartalmából és formai jegyeiből egyértelműen kitűnik a didaktikai szándék: lényegre törően, tömören és viszonylag egyszerű módon megfogalmazott, azaz elsajátításra alkalmas tananyag készítése volt BECSEI J. célja.

Ennek megfelelően a jegyzet *első fejezete* az alapoknál kezdi az okítást; a földrajz tárgyának és tagolódásának bemutatása során a legfontosabb természet- és társadalomföldrajzi fogalmakkal ismereti meg a hallgatókat.

A *második fejezet* már szűkíti a tárgyalásra kerülő földrajzi ismeretek körét, azaz a társadalomföldrajz fejlődésének történeti folyamatát tekinti át az ókori görög gondolkodók földrajzi nézeteitől kezdve a társadalmi alapfunkciók térbeli törvényszerűségeit vizsgáló német társadalomföldrajzi iskolákat képviselő geográfusokig. Sajnálatos, hogy a magyar társadalomföldrajzi (emberföldrajzi) kutatások történetének és legkiválóbb művelői eredményeinek bemutatására csak alig másfél oldal jutott e fejezeten belül...

Az antropológiai tartalom nyomja rá a bélyegét a viszonylag rövid, *harmadik fejezetre*, ami főként az emberré válás térbeli sajátosságaival foglalkozik és az evolúció többközpontúságának hipoté-