

Jeney László – Kulcsár Dezső – Tózsá István (szerk.)

Gazdaságföldrajzi tanulmányok közgazdászoknak

Gazdaságföldrajz és Jövő kutatás Tanszék
Budapesti Corvinus Egyetem

2013

Írták: **Berneker Ágnes**, geográfus
Csatári Bálint, geográfus
Ferencz Viktória,
földmérő és informatikai mérnök
Forman Balázs, közgazdász
Jakobi Ákos, geográfus
Jászberényi Melinda, közgazdász
Jeney László, geográfus
Korompai Attila, geográfus
Kulcsár Dezső, közgazdász
Mészáros Rezső, geográfus
Pálné Kovács Ilona, jogász
Sikos T. Tamás, közgazdász
Szaló Péter, építészmérnök
Tózsza István, geográfus

Közreműködött: **Varga Ágnes**, geográfus

Lektorálták: **Domokos György, Michalkó Gábor,**
Nógrádi György, Tiner Tibor

Címlapot tervezte: **Tózsza István**

A borítón a Corvinus egyetem dunai homlokzatát díszítő szobrok közül látható néhány. Ezek az egyes gazdasági ágazatokat személyesítik meg antik görög mitológiai alakok ábrázolásával. Minerva (Athéné) a **Tudomány**; Vulcanus (Héphaisztosz) kalapáccsal a kezében a **Nehézipar**; Rhea a kézműves daktüluszok révén, fogaskerékkel a kezében a **Gépgyártás**; Fortuna a bőségszaruval a Jólét; Mercurius (Hermész) pénzes zacskóval a kezében a **Kereskedelem**; Neptunus (Poszeidón) kormánykerékkel a **Hajózás**; végül a Gyorsaságot megszemélyesítő Ókyroé ókeánisz, lábánál egy mozdonnal, a **Vasút**. A homlokzati szobrok Sommer Ágoston munkái (1874).

Fényképeket készítette: **Hegyesi József**

© Szerzők, 2013

ISBN 978-963-503-526-7

Felelős kiadó: BCE Gazdaságföldrajz és Jövő kutatás Tanszék
NGM Tervezés koordinációért Felelős Államtitkársággal együttműködve

II. Városföldrajz

Az antik és a feudális városoktól az ipari forradalommal megjelenő modern metropoliszokon át a posztmodern urbanizált terekig jelentősen átalakult a városokat meghatározó gazdasági szerkezet, miközben ugyanígy megváltozott a gazdaságokat meghatározó városok belső szerkezete is. Korábban a gazdaságilag fejlettebb városok nagyobb népességszámra és jelentősebb befolyásra tettek szert, napjainkban azonban a városnövekedés és a városfejlődés, valamint a városversenyben betöltött pozíció egyre inkább elválnak egymástól. A globális városhierarchia vezető nagyvárosai – akár fogyó népességszámuk ellenére is – még mindig a fejlett világból kerülnek ki, miközben Földünk óriási-va növvő, legnagyobb megapoliszait már a világgazdaság (fél)perifériáján kell keresnünk. Ebből következően a városok fogalmában és az urbanizáció folyamatában számottevő eltéréseket tapasztalhatunk a világ különböző részein. A fejezet elsődlegesen a városok fejlődése és a települések fejlesztése iránt érdeklődők számára ajánlott, de a témakör aktualitása és fontossága miatt szakmegtörtetés nélkül javasolt minden hallgatónak.

JENEY LÁSZLÓ

II. 1. A város fogalma

A városföldrajz tárgyát természetesen a városok jelentik, amelyek a tér valamilyen többletadottsággal rendelkező pontjain fokozatosan emelkedtek ki a települések közül. Az urbanizált tereket szerepköreik, demográfiai sajátosságaik, illetve külső megjelenésük egyaránt megkülönböztetik a falvaktól. A város szót nap mint nap használjuk, és általában olyan értelemben, mint a nagyobb népességet tömörítő „fontos” helyeket, amelyeket a zsúfoltsághoz alkalmazkodó sajátos beépítés, színes tevékenységi kör jellemez. De hogyan definiálhatjuk a városokat, létezik-e egy általánosan elfogadott városfogalom? Az emberiség valamennyi kultúrájában történelmi korszaktól és földrajzi helytől függetlenül általában a vezető, jelentősebb települések számítanak városoknak, de a fogalom pontos meghatározására azonban nincs egy egységes hivatalos definíció: térben, időben és tudományterületenként is eltérő módon értelmezték és értelmezik a városokat.

A városok meghatározásának helyi / földrajzi különbségei

Az egyes társadalmakban a természeti adottságoktól, a rendelkezésre álló építőanyag-tól vagy éppen a gazdálkodási formától függően eltérő jellegű és méretű városi települések alakultak ki. Kultúrrégióként más-más jellemzőkkel kell egy településnek rendelkeznie, hogy városként tekintsenek rá. Az elmaradottabb országokban például még mindig a gazdasági jelleget (agrárium alárendelt gazdasági szerepe), míg a fejlettebb országokban inkább már csak a népsűrűséget veszik alapul a városi terek meghatározásánál.

A fejlődő világban általában az *agrárium gazdaságon belüli súlya* alapján különíthetők el egymástól az urbanizált és a vidéki terek. Dél-Ázsia, az Iszlám Világ, Latin-Amerika vagy éppen Trópusi-Afrika városai gazdasági szerkezetükkel, helyi viszonyok között kecsegtető jövedelmi lehetőségekkel, a világ gazdaságba aktívabban bekapcsolódó társadalmukkal jelentősen eltérnek a még ma is döntően mezőgazdasági karakterű, gyenge infrastruktúrájú falvaktól. Éppen ezért szokták a Harmadik Világ országait duális gazdasági és társadalmi szerkezettel jellemezni, ahol a dualitás települési vetülete egy-egy modern kozmopolita metropolisz (rendszerint a gyarmati korszak örökségeként egy kapuvárosként funkcionáló tengerparti kikötőváros) és vele szemben a még mindig tradicionális vidéki háttér kettőssége. A fejlett világban viszont, ahol már a falvak többségében is az ipari vagy napjainkban már sokkal inkább a szolgáltató tevékenységek dominálnak, a hagyományos mezőgazdaság mellett vagy éppen ahelyett az urbánus tereket sokkal inkább a nagyobb *nép- és laksűrűségük* különbözteti meg a még mindig ritkábban lakott, de már ugyancsak nem annyira agrárdominanciájú vidéki térségektől.

A városok fogalmának helyi sajátosságai jelennek meg a városokkal szemben támasztott *minimális népességnagyság* értékében is. Számos ország a városi jogállást egy kritikus népességszám meglétéhez köti (önmagában már ez sem általános), a várossá nyilvánításhoz szükséges minimális népességszám esetében azonban végképp nincs egységes gyakorlat, óriási (akár százszoros nagyságrendű) szélsőségek is megjelennek a Földkerekség különböző részein. Miközben Skandináviában pár száz fő is elég a városi jogálláshoz, addig néhány ázsiai országban több 10 ezer fő szükséges ahhoz, hogy egy települést városnak tekintsenek.

A városfogalom időbeli változása

A város fogalma nemcsak térben, hanem ugyanazon a helyen belül időben is folyamatosan változik. A premodern városok nagyon karakteres meghatározói voltak várfalak és a városi léttel járó szabadságjogok. A védelmet nyújtó erős *városfalak* már az antik és a feudális városokat is láthatóan megkülönböztették a korabeli falvaktól, a fal a városok jellegzetes fizimiskájának elengedhetetlen látványelemét képezte. Az egyházi és világi előjáróságok az urbanizáció történetének kezdeteitől székhelyeiket várfalakkal védték meg. Nem véletlen, hogy a magyar város kifejezés a vár szóból ered, de például a német nyelvben is összefügg etimológiailag a vár (=„Burg”) és a városlakó polgár (=„Bürger”) fogalma.

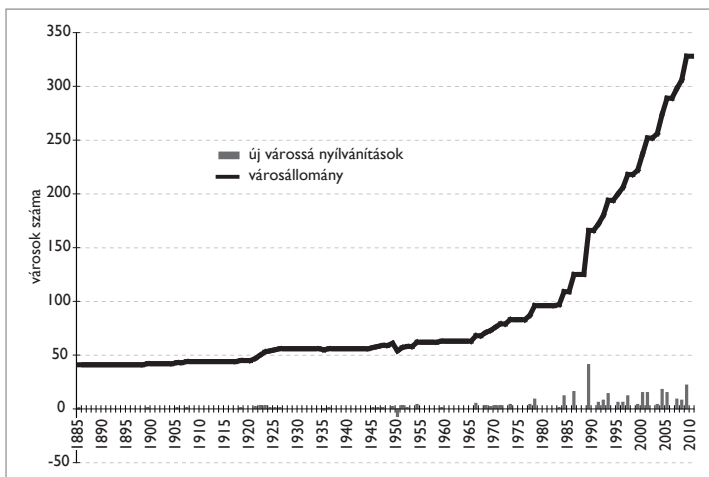
Paradox módon mégis a feudális városok zárt falak mögött élő polgárai érezhették magukat szabadabbnak jelentősen függetlenedvén a falvakat sújtó földesúri kötöttségektől („a városi levegő szabadabbá tesz”). A középkori rendi társadalomban tehát a *városi jogállásnak* óriási jelentősége volt, a mezővárosok, de különösen a szabad királyi városok számos előnyös többletjogosítvánnyal (meghatározott adózási, kereskedelmi, bíraskodási privilégiumokkal és polgári szabadságjogokkal) rendelkeztek. (ILLÉS I. 2008) Így a városok közjogi értelemben a mainál élesebben elkülönültek a korabeli falvaktól.

Az ipari forradalmat követően azonban mind a városfalak, mind pedig a városi címmel járó előjogok fokozatosan veszítettek jelentőségükből. A kibontakozó tömegtermelés hatalmas munkaerőtömegeket vonzott a gyáraknak otthont adó városokba, a technikai vívmányok (pl. közösségi közlekedési, kommunális infrastruktúra) pedig egyre nagyobb kiterjedésű városok működtetését tették lehetővé. Így a lélekszámukban és területi kiterjedésükben egyaránt óriási méretűvé bővülő modern városok hamar kinőtték régi szűk várfalaikat, amelyek a modern kori hadviselésben már egyébként sem lettek alkalmasak

a védelmi funkció betöltésére. A mai (akár több településre is összefüggően kiterjedő) nyüzsgő urbanizált terek látványát, karakteres fizimiskáját a várfal helyett már sokkal inkább a zsúfoltságra reagáló magas *laksűrűség*, a felfelé terjeszkedő *városépítészet* felhőkarcolói különböztetik meg korunk vidéki régióktól.

A fokozatosan polgárosodó társadalomban a városi jogállással járó többletszabadságok, előnyök jelentősége is némiképp halványult. A rendi hagyományokkal nem rendelkező Újvilágban a királyi vagy földesúri adományozáson alapuló városi jogcím helyett eleve egy kritikus népességszámot vesznek alapul a városok meghatározásánál. A városi kiváltságok, szabadságjogok helyett napjaink globalizálódó társadalmában már inkább a sajátos fogyasztói kultúrával megjelenő globalizálódó társadalom szokásai és igényei határozzák meg az urbánus életmód sajátosságait.

A városok fogalmához társított mennyiségi és minőségi ismérvek változása nem csupán hosszabb történelmi léptékben, hanem akár néhány évtized alatt is látványosan nyomom követhető. Erre jó példát szolgáltat a hazai várossá nyilvánítási gyakorlat. A szocializmus évtizedeiben a városi rang számos előnyt biztosított: kedvezőbb pozíció az állami támogatásoknál, az intézmények és a magasabb szintű helyhatósági (tanácsi és párt) szervek elhelyezésénél, ennek megfelelően a várossá nyilvánítás is visszafogottabb volt. Az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció (OTK) hatályon kívül helyezését, a fokozatosan a hátrányos helyzetű kisebb méretű települések felé forduló településfejlesztési politikai szemlélet erősödésével az 1980-as évek második felétől a csökkenő jelentőségével párhuzamosan *egyre lazább feltételek*hez kötött a városi jog adományozása. Ezzel egy valóságos „városi boom” vette kezdetét, egyre több település kapott városi jogállást, amely a város fogalmát, az ahhoz társított népességnagyságot időközben jelentősen átértékelte. Míg 1970-ben hazánk akkori városai közül a legkisebb – Szigetvár – lélekszáma is közel 10 ezer fős népességgel rendelkezett, ma már (2012-es adatok tanúsága szerint) a városállomány több mint fele (!) (összesen 185 város) lakossága 10 ezer fő alatti, közülük 2012-ben a legkisebb a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Pálháza lélekszáma az ezer főt is alig haladja meg. (16. ábra)



16. ábra: A városállomány és a várossá nyilvánítások hosszú távú alakulása Magyarországon jelenlegi területén 1885–2010 között

Adatforrás: KSH

Tudományterületenként eltérő megközelítések a városokkal kapcsolatban

A városokkal foglalkozó tudományterületek (pl. földrajz, közigazgatás, urbanisztika, szociológia) sem egységesen tekintenek az urbánus településekre, szakterületenként más-más, a falvaktól (vagy vidéktől) megkülönböztető tartalmi jegyeket kell viselnie a városnak. Egyesek a városi jogállást, mások a multikulturális és polarizált társadalmi összetételt, megint mások az urbánus környezetre jellemző sűrűbben beépített településszövetet, a felfelé terjeszkedést tekintik a városok legfontosabb ismérveinek.

A fentiek ellenére mégis léteznek a városokat karakteresen meghatározó ismérvek (például szerepkörök, demográfiai sajátosságai, külső megjelenésük). Ezek jelentősége történelmi koronként megváltozik, egyes ismérvek időben háttérbe szorultak, mások csak később jelentek meg vagy értékelődtek fel, de a következőkben felsorolásra kerülő ismérvek többsége jellemzően ma is releváns városi sajátosság.

II.1.1. Gazdasági–funkcionális városfogalom

Az urbanizáció történetének kezdetén az agrárfoglalkoztatás ugyan a városokat is jellemezte, azonban már a legkorábbi városokat is alapvetően megkülönböztette a falvaktól a bennük előforduló tevékenységek sokfélesége. Ez a funkcióbőség azóta is a városok fontos ismérve maradt, sőt az ipari forradalomtól kifejlődő modern városok és a falvak elkülönítésénél kifejezetten felértékelődött az eltérő gazdasági szerkezet, kiváltképp a mezőgazdaságon kívüli ágazatok aránya, amely alapján könnyen elválaszthatókká váltak az ipari jellegű városok és a továbbra is agrárkarakterű falvak. Napjainkban (legalábbis a fejlett világban) ugyanakkor a városok lehatárolásánál az agrárium gazdasági szerepe kevésbé mérvadó, ugyanis mind a városi, mind pedig a vidéki térségekben végbemenő terciarizáció révén a szolgáltatások meghatározóvá válnak, de a szolgáltató intézményeik magasabb szintje, a központi szerepkörök megléte továbbra is a városok fontos ismérve maradt.

Településhálózaton belüli sokoldalú és központi szerepkörök

Talán a legfontosabb városi sajátosság a dominánsan kevés funkciójú falvakkal szemben a *településhálózatban betöltött sokféle szerepkör*. A funkcióbőség összefüggésben áll a falvak és a városok eltérő adottságú földrajzi fekvésével, a környezetük ún. helyi és helyzeti energiáival²⁴.

Ahol csupán egy-egy helyi energia (pl. jó termőtalaj, mezőgazdasági szempontból elegendő vízmennyiség, valamilyen gazdaságilag hasznosítható ásványkincs vagy akár gyógyvíz) fordul elő, jobbra az adott energiának megfelelő karakterrel rendelkező falvak alakulhattak ki. Az emberiség újkőkorszaki letelepedésétől (amelyet a szilárd hajlékhoz és növénytermesztéshez szükséges kőszerszámok tettek lehetővé) egészen a közelmúltig a falvak túlnyomó többségét gazdasági szempontból az agrártevékenység dominálta. Ritkábban kialakultak falvak nem mezőgazdasági alapon is (például bányászfalvak vagy üdülőfalvak) is, de a falusi gazdaságot napjainkban is jellemzően

²⁴ A helyi és helyzeti energia elnevezések Cholnoky Jenőtől, a XX. század elejének egyik kiváló magyar geográfusától származnak.

egy-egy gazdasági tevékenység, ágazat uralja. Valójában a falvak mégsem tekinthetők a szó szoros értelmében monofunkcionálisnak, hiszen ha más nem, a domináns gazdasági tevékenység mellett lakófunkcióval is rendelkeznek, amelyet (jó esetben) kiegészítenek alapfokú oktatási, kulturális, egészségügyi vagy éppen közigazgatási szerepkörök is.

A tér azon kitüntetett pontjain viszont már városok fejlődhetnek ki, ahol helyi helyett inkább már (a magasabb rendűnek számító) helyzeti energia fordul elő, vagy ahol több különböző helyi és helyzeti energia kombinálódik. A kedvező helyzeti energiák közé tartozik például az eltérő tájak találkozási zónája, ahol a helyi piacokon gazdát cserélhettek az eltérő szomszéd tájegységek sajátos árufelései (például a hegyvidékről származó fa és a síkvidékek gabonája). Így alakultak ki pl. az Északi-középhegység és az Alföld peremvidékén a vásárvárosok. Az eltérő tájak kontaktzónája mivel nem pont-, hanem vonalszerű, így a vásárvárosok füzérszerűen egy sorba rendeződve ún. vásárvárosvonalat alkotnak.

A városok kifejlődésével párhuzamosan hamar megjelent tehát bennük a *kereskedelmi funkció*. A városi piacok egyre ismertebb, jelentősebb helyekké váltak az azokat felkereső, környékbeli lakosság számára is. A görög agóra, a római fórum, a középkori piactér nem csupán kereskedelmi funkciót töltöttek be, a központi terek a körük épülő templomokkal, uralkodói palotákkal fontos *kulturális, vallási és politikai szerepköröknek* is otthont adtak. A piacok közelsége előnyt jelentett a *kézműipar* megtelepedése számára is. A városi gazdaságban így fokozatosan (szó szerint) teret kaptak a mezőgazdaságon kívüli kereskedelmi és kisipari tevékenységek is. A gazdasági és politikai *vezető szerep* betöltése a *védelmi funkció* megjelenését is szükségessé tette a városokban, amely a városfal képében a falvaktól megkülönböztető fontos látványelemet is jelentett. Hagyományosan meghatározó jelentőségű tehát a városokban előforduló tevékenységek sokszínűsége. Míg a falvakban általában csak néhány funkció van jelen, a városok a különböző szolgáltatások széles skálájával rendelkeznek.

Nem csupán a szolgáltatási funkciók mennyiségében, hanem azok minőségében is alapvető különbség figyelhető meg a falvak és a városok között. Míg a falvakra általában kizárólag csupán alapfunkciók (pl. általános iskola, orvosi rendelő, kisbolt vagy rendőrőrs) jellemzőek, ugyanakkor a városok az alapellátás mellett *központi funkcióknak* is otthont adnak (pl. középiskola, kórház, áruház vagy rendőrkapitányság).

Számos ellátó tevékenység (oktatás, egészségügy, kereskedelem, rendvédelem) intézményhálózata hierarchikus elrendeződésű, az egyes szintekhez különböző intézménytípusok tartoznak (pl. az oktatásban óvoda, általános iskola, középiskola, egyetem). Mivel az egyes települések különböző hierarchiaszintű intézményeknek adnak otthont, a befogadott intézmények alapján maguk a települések is hierarchiába rendezhetők. Így maga a településhálózat is hierarchikus felépítésű, amelyben a hierarchia felső szintjein elhelyezkedő a városokra a vezető, központi szerepkörök jellemzők.

Egyes országokban (a kelet-közép-európai országok többségéhez hasonlóan hazánk is ide tartozik) a városok hivatalos meghatározásánál azon központi funkciókkal rendelkező településeket tekintik városnak, amelyek saját népességük mellett a környező falvak lakóit is ellátják áruval és szolgáltatásokkal (funkcionális városfogalom). (KOVÁCS Z. 2002b) Ebben a megközelítésben tehát a várost komplex mutatók alapján funkcionális értelemben különítik el a falutól, ahol a városi jogállás megítélésében különösen fontos hangsúlyt kap a megfelelő mennyiségű és minőségű központi szerepkört biztosító intézmény megléte vagy az infrastruktúra fejlettsége. A városi cím megítélésének magyarországi kritérium-

rendszere egyre engedékenyebbé vált, a hazai várossá nyilvánítás szabályainak kiürülése városállományunk előzőekben már említett „felhígulását” eredményezte. A városok központi szerepkörük szerinti meghatározásának egységes nemzetközi alkalmazásánál azonban alapvető nehézséget jelent, hogy a városi jelleghez kötött funkciók, intézmények és kommunális ellátások kritikus szintje és köre társadalmanként eltérhet, ráadásul a technikai fejlődéssel és fogyasztási szokásokkal párhuzamosan az elvárt központi funkciók időben is gyorsan változnak.

A mezőgazdaság szerény jelentősége

Az ipari forradalommal megjelenő modern városok a munkaerőigényes gyáripari termelés otthonává váltak, így a tevékenységi sokszínűségük mellett a gazdasági arculatuk is egyre határozottabban eltért a falvakétól. A városi gazdaságokat ekkortól mindmáig elsődlegesen a mezőgazdaságon kívüli ágazatok dominálják, ezek közül is a XX. század második feléig kifejezetten az *ipari tevékenység vált meghatározóvá*, ami alapvetően megkülönböztette őket a továbbra is agrárkarakterű falvaktól.

A társadalmi mobilitás (lakosság mezőgazdaságból iparba vándorlása) egyúttal földrajzi migrációt (faluból városba áramlást) is jelentett. De nem csak a gyárak vonzották a népeiséget a városokba, hanem fordítva is: az időközben hatalmasra nőtt metropoliszok, mint óriási közeli felvevőpiac egyúttal ideális telephelyeivé is váltak a nagyszériás fordista tömegtermelés számára. Egy térség gazdasági fejlettségét ekkoriban még jól kifejező iparosodottsága és városodottsága tehát kölcsönösen hatottak egymásra, így maga az iparosodással párhuzamosan végbemenő urbanizáció is végső soron a fejlettség, a modernitás egyfajta fokmérőjévé vált. Bár az ipar dominiálta a korszak városi gazdaságait, ezek a városok sem tekinthetők monofunkcionálisnak, hiszen a zsúfolttá váló nagyváros működtetése megkövetelte, a technikai fejlődés pedig lehetővé is tette egy sor lakossági köz- és magánszolgáltatás (például közlekedési, oktatási, egészségügyi, közigazgatási, rendészeti, kommunális és kulturális szolgáltatás) fejlődését.

A XX. század második felében a jóléti társadalmak erősödő munkásszakszervezetei, a fejlődő világ, mint piaci versenytárs megerősödése, a kimerülő ipari nyersanyagforrások, az erősödő környezettudatosság, alternatív anyagok (pl. műanyag) és az anyagtakarékos technikai innovációk (pl. miniaturizáció) együttesen a nyersanyagtermelő és -feldolgozó nehézipar válságához vezettek a fejlett világban. Egy paradigmaváltás következett be, a posztmodern városokban továbbra is a mezőgazdaságon kívüli tevékenységek jellemzőek, de az ipar helyett már egyre inkább a *szolgáltató ágazatok válnak dominánssá* (dezindusztrializáció vagy terciarizáció). A városokban megmaradt ipar is inkább a kisszériás, környezettudatosabb posztfordista termelésre alakul át, míg a meglévő szolgáltatások mellett sokféle újabb tercier és kvaterner szolgáltató, ún. „kreatív” ágazat erősödik fel (pl. pénzügyi, kutatás–fejlesztési, művészeti, szórakoztató, turisztikai vagy hírközlési tevékenységek). Az információs társadalomba intenzíven bekapcsolódó városok egyúttal az információáramlás elosztó központjaivá (hub) válnak. A korábbi központi piactér továbbra is megmaradt a városban (Time Square, Broadway, City of London), de a tevékenységi köre a kor igényének megfelelően átalakult. A harmadik évezred küszöbén a városi gazdaságokra a szolgáltatások nagyon színes, sokoldalú keveredése jellemző, ugyanakkor mindez a globalizálódó világban együtt járt azzal, hogy az egyes városok közötti egyedi különbségek részben el is halványultak.

Az agrárium alacsony súlyának figyelembe vétele a városok meghatározásánál leginkább napjainkban már csak a fejlődő világban releváns. Indiában például a kritikus 5000 fős népességszám és a 400 fő/km²-es népsűrűség mellett csak az a település lehet város, amelyben a férfi munkavállalók legalább 75 százaléka a nem mezőgazdasági szektorokban dolgozik. (VARGA Á. 2012) A fejlett világban azonban az agráriumon kívüli ágazatok gazdasági aránya ma már kevésbé mérvadó a városok definiálásában, a tercier ágazatok ugyanis nem csupán a városi, hanem a vidéki gazdaságokban is egyre inkább teret hódítanak. A világ legfejlettebb országait tömörítő OECD vidéki térségeiben is átlagosan mindössze 14 százalék az agrárkeresők aránya.

II.1.2. Társadalmi–statisztikai városfogalom

A városok fogalmának meghatározásakor egyre több ország a mennyiségi megközelítési módot alkalmazza (ún. statisztikai városfogalom), amelyben a városok, urbanizált terek lehatárolásának alapja egy kritikus népességszám vagy népsűrűség. Mindkét jelzőszám használata esetében kétségtelenül előnyt jelent, hogy ezek viszonylag egyszerűen elérhető, objektíven megragadható ismérvek, így népszerű, széles körben alkalmazott módszerét jelenthetik városok definiálásának. A statisztikai városfogalmat több ország várossá nyilvánítási gyakorlatában együtt alkalmazza a funkcionális városfogalommal.

Nagyobb népességszám

A világ számos országában a városokat a településhálózat népesebb tagjaival azonosítják, s a városi jogállást kizárólag egy adott kritikus lélekszám eléréséhez kötik. A „fontosság” közvetett mérőszámaként önmagában a városok és a falvak népességszáma régóta viszonylag pontosan elárulja azok településhierarchiában betöltött helyét. (KOVÁCS Z. 2002b) Az ipari forradalmat követően a nagyobb népességszám – mint a városokat a falvakkal szemben meghatározó karakteres bélyeg – jelentősége különösen felértékelődött, ekkortól ugyanis a modern városok egyre nagyobb népességszámra tettek szert, amely alapján markánsabban elkülöníthetőkké váltak a falvaktól.

Ma már az országok jelentős részénél a várossá nyilvánítás egyetlen kritériuma egy *adott kritikus népességszám*küszöb elérése. Azokban az országokban, ahol nem volt hagyománya a történelmileg örökölt, a király adományozásán alapuló városi rangnak, ott már eleve a népességszámhoz kötötték a várossá nyilvánítást. Az Amerikai Egyesült Államokban például 2500 fős küszöbértéket alkalmaznak a városok lehatárolásánál. A kritikus lélekszám azonban világszerte szélsőségesen változó. Nagyvonalakban megállapítható, hogy minél fejlettebb és alacsonyabb népsűrűségű egy-egy ország, annál alacsonyabb népességszámhoz köti a városi jogállást. Egyes ritkábban lakott, fejlett északi országoknál (Dánia, Svédország) már 200 fő elég ahhoz, hogy egy települést városnak tekintsenek. Írországban az alsó határ 1500 fő. Több európai uniós tagállam esetében ez a szám 2000 fő (pl. Franciaország, Hollandia, Luxemburg és Németország), Ausztriában a kritikus méret 5000, míg a dél-európai országoknál (Görögország, Olaszország, Portugália és Spanyolország) pedig 10 ezer. (KOVÁCS Z. 2001b, UNPD 2010) Ázsia egyes országaiban a küszöbértékek az előzőek többszörösei is lehetnek: Szíriában 20 ezer, fejlettsége ellenére Japánban 50 ezer fő.

A jelentősen változó határértékek miatt országonként tehát adott esetben igen eltérő tartalom párosul a város fogalmához (valahol már a néhány száz fős kistelepülések is ide tartoznak, máshol még a több ezer fősek sem), ami ellehetetleníti az országok városodottságának objektív összevetését. A nagyobb nemzetközi szervezetek vagy a tudományos kutatások az összehasonlíthatóság érdekében gyakran a hivatalos városi jogállás helyett *valamennyi ország esetében egy meghatározott népességszám* feletti településeket tekintik városoknak. Az ENSZ Statisztikai Hivatala (UNSTAT) az 5000 főnél népesebb településeket tartja városi településeknek („urban settlements”), az ENSZ meghatározását a világ számos országa átvette, különösen a később függetlenedő államok (pl. Szlovákia). Az Európai Statisztikusok Konferenciája 1964-ben azt javasolta, hogy a 10 ezer főnél népesebb településeket tekintsék városinak („urban localities”), a 2 és 10 ezer fő közöttieket pedig részben városinak („semi-urban localities”). Ez később az ENSZ ajánlásává is vált az 1970-es európai népszámlálásokhoz. (KOSIŃSKI, L. 1970) A lakosságszám nem csupán a városok és a falvak elkülönítésének képezi gyakran alapját, de magán a városhálózaton belül is lehatárolhatók népességszám szerinti városnagyság-kategóriák is.

Nagyvárosok

A nagyvárosok egzakt módon történő lehatárolása még a városokénál is nehezebb feladat, már csak az ehhez figyelembe vett jelzőszám szempontjából is. A szűkebb, népességföldrajzi szempontból értelmezett nagyváros szóban előforduló „nagy” előtag elsősorban a méretre, a nagyobb lakosságszámra (és kevésbé a település területi kiterjedésére) utal. Valójában azonban a széles körben értelmezett nagyváros ennél tágabb, a városhierarchiában betöltött pozíciót is megjelenítő fogalom, amely nem ragadható meg egyetlen mérőszámmal, így önmagában a népességszámmal sem. Ugyanakkor számos tudományos publikációban (cikk, statisztika, atlasz, enciklopédia) szereplő városhierarchia-vizsgálat²⁵ általában megelégszik azzal, hogy egy konkrét népességszám-küszöbhez köti a nagyváros fogalmát, amely (különösen napjainkban) nem feltétlenül azonos a városhálózatban betöltött funkcióival.

Ha elfogadjuk a népességszámot a lehatárolás alapjának, további kérdésként merül fel, hogy mekkora népességszámot érdemes a nagyvárosok kijelölésénél figyelembe venni. A XX. század folyamán világszerte lezajlott, és máig tartó, kiugróan gyors ütemű urbanizáció hatására a *nagyváros fogalmához kapcsolódó népességszám napjainkra jelentősen megnőtt*. „A századfordulón a 100 000 lakosú városokat már nagyvárosoknak tekintették, ma a nagyvárosi jelző csak a félmillió vagy annál népesebb településeket illeti meg.” (HEGEDŰS M. 1973, p. 8)

A nagyvárosok fogalmához kötődő népességszám-kritérium nem csak időben, hanem térben is változik. Mivel az egyes térségek eltérő méretű városokkal, településhálózati sajátosságokkal rendelkeznek, a nagyváros fogalmához kapcsolódó lélekszám, mint küszöbérték is országonként változó²⁶, relatív fogalom, igazodván az adott ország tele-

²⁵ Már ahol nem kifejezetten a városhierarchia felállítása a cél.

²⁶ Nem is minden nyelvben jelenik meg a nagyváros fogalma. A német nyelv például használja a „Grosstadt” kifejezést, az angolban azonban leginkább a „city” szó feleltethető meg a nagyváros fogalmának, amely két értelemben használatos. Egyrészt a „city” szűkebb értelemben csupán a nagyobb városok központjára, belvárosára vonatkozik, másrészt magát a város egészét jelentheti, csakúgy mint a „town” kifejezés. Ez utóbbival szemben a „city” szóval általában nagyobb méretű városokat illetik. Így a magyar nagyváros angol megfelelője lehet „large city”, de önmagában a „city” fogalma is használható.

püléshálózati képéhez²⁷. A kelet-közép-európai szakirodalom osztályozásai a 100 ezer főnél népesebb városokat sokszor már nagyvárosoknak tekintik (gyakran lehet találkozni Magyarországra vonatkozóan is a „Budapest és a nagyvárosaink” kifejezéssel), európai léptékben azonban a félmillió főnél kisebb lélekszámú magyar „nagyvárosok” legfeljebb középvárosnak számítanak. C. A. Doxiadis egy olyan 12 szintű (ekisztikai) település-rendszert vázolt fel, amelynek kezdő szintje, elemi egysége maga az ember. Doxiadis besorolásában a kisváros („small polis”) lélekszáma legalább 10 ezer fő, e feletti szint a város („polis”), mely alatt a 70 és 500 ezer fő közötti településeket érti, és a településrendszer 9. szintjén lévő *nagyvárosok* („small metropolis”) kategóriájába *legalább félmillió városok tartoznak*.

Városnagyság-kategória	Népességszám (fő)	Kategóriához tartozó hazai városok, 2012. január 1.		
		száma (db)	össznépessége (fő)	népesség-aránya (%)
Nagyváros, ebből:	500 ezer felett	1	1 740 041	25
Óriásváros (megapolisz)	10 millió felett	0	0	0
Világváros (metropolisz)	1–10 millió	1	1 740 041	25
Regionális nagyváros ²⁸	500 ezer–1 millió	0	0	0
Középváros	20–500 ezer	58	3 036 575	44
Kisváros	20 ezer alatt	269	2 162 686	31
Összes város		328	69 309 302	100

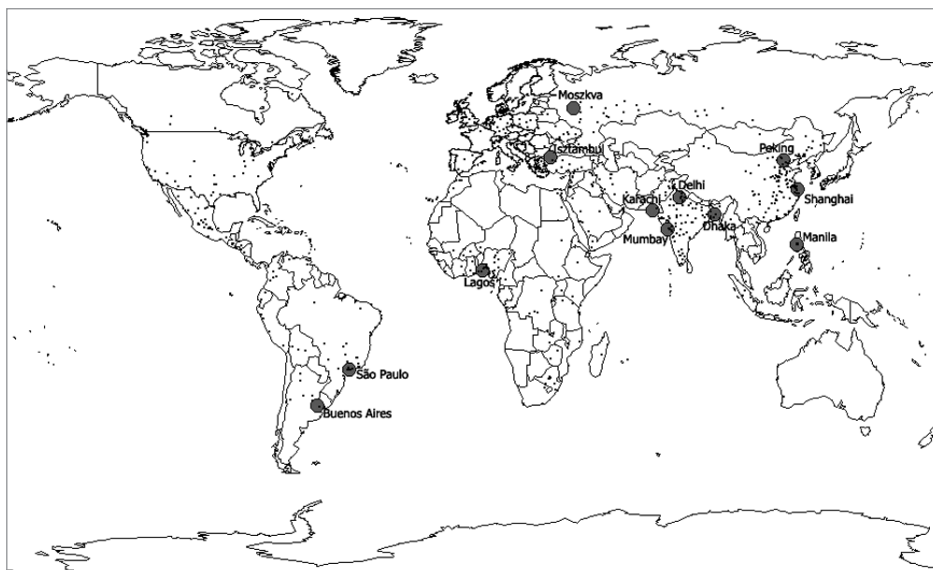
4. táblázat: A városok népességszám szerinti osztályozása és a hozzájuk tartozó hazai városok, 2012.

Forrás: KSH adatai alapján a szerző összeállítása

Magyarországra, csakúgy, mint Köztes-Európa egészére jellemző, hogy viszonylag alacsony a nagyvároslakók aránya. (KOVÁCS Z. 2002a) A *10 milliósnál népesebb megavárosok* elmaradása nem kifejezetten térségünkre jellemző, hanem Európa egészére, hiszen mindössze Isztambul és Moszkva népessége sorolható ide kontinentális szinten is. (17. ábra) Az óriásvárosok zömében a fejlődő országban a demográfiai robbanással párhuzamosan jöttek létre a XX. században, amikor az öreg kontinens nagyvárosai növekedése lelassult, számos esetben fogyóra váltott.

²⁷ Ehhez hasonló probléma a természetföldrajzban a hegységek és a dombságok közötti elkülönítés országonként eltérő módszere, amely erősen függ az adott ország domborzati viszonyaitól. A viszonylag alacsony átlagmagasságú Magyarországon az 500 méternél magasabban fekvő domborzati formákat a magyar természetföldrajzi szakirodalom hegyeknek (hegység, középhegység) nevezi. Ezzel szemben a változatosabb függőleges tagoltsághoz „szokott” romániai geomorfológiai szakirodalomban csak a tengerszintnél 800 méterrel magasabban fekvő területeket tekintik hegyiségeknek.

²⁸ Itt a regionális jelző nem feltétlenül a Magyarországon NUTS2 szintet alkotó tervezési-statisztikai régiókra, hanem inkább nagytérségekre (esetenként országhatárokon túlra is kiterjedő tájegységekre) vonatkozik.



17. ábra: A nagyvárosok (500 ezer–10 millió fő között; kis fekete karikával jelölve) és a megavárosok (10 millió fő felett; nagy sötétebb körrel jelölve) elhelyezkedése a Földön 2012-ben

Forrás: WORLD GAZETTEER alapján a szerző szerkesztése

Köztes-Európának *milliós metropolisza* is alig van (Belgrád, Budapest, Bukarest, Prága, Szófia és Varsó), amelyben három fontos tényező emelhető ki:

- Kelet-Közép- és Délkelet-Európa nemzetei hosszú évszázadokon át a külső nagyhatalmak (német–osztrák, török és orosz) birodalmi alá tartoztak, nem létező vagy akadályoztatott önálló államiságuk híján történelmileg nem fejlődhettek ki erős szuverén fővárosok. Csak a XX. században beszélhetünk függetlenedésről (igaz a XX. század második felében a szovjet megszállás miatt ez is jobbára csak néveleges volt).
- A metropoliszok fejlődésének viszont kedvezett az, hogy az I. világháború utáni határváltoztatásokkal a győztes nagyhatalmak a birodalmak között kisebb-nagyobb ütközőállamokat hoztak létre, amelyekben a többségi államalkotó nemzet tudatos államépítésének részét képezte az erős, szimbolikus fővárosok megteremtése (Belgrád, Bukarest és Prága). A második világháború után (legalábbis a kezdeti évtizedekben) a centralizált szocialista államhatalom szintén a fővárosok fejlesztését preferálta. Nem véletlen, hogy az egykori szocialista fővárosok köre ma is megegyezik a térség metropoliszaival (ez alól csupán Tirana jelent kivételt).
- A rendszerváltozással Köztes-Európa nemzetei végre valódi függetlenséget szereztek. A XX. század elején mesterségesen létrehozott szövetségi államok (Csehszlovákia, Jugoszlávia, Szovjetunió) széthullottak, jelenleg egész Köztes-Európát 18 ország alkotja, amelyek kis méretük miatt (népességük átlagosan 7 millió fő körüli, átlagterületük nem éri el a 80 ezer km²-t) nem kedveznek milliós metropoliszok kialakulásának.

Az 500 ezer és 1 millió fő közötti népességgel rendelkező regionális nagyvárosok tekintetében erős hiányosság mutatkozik Nyugat-Európához képest. Ebből a szempontból Kelet-Közép- és Délkelet-Európa országai és velük együtt regionális nagyvárosaik (ha vannak) négy főbb típusba sorolhatók:

- Egyedül Lengyelországban figyelhetünk meg igazi policentrikus nagyvároshálózatot, Varsó ellenpólusaként négy lengyel regionális nagyváros is megjelenik. Ebben szerepet játszik Lengyelország történelmi sajátossága, hogy a három részre szabdalt lengyel területeken önálló központok fejlődhetek ki. Varsó ellenőrzése egy időben sokáig csupán Mazóviára és az Orosz Birodalomba betagozódó többi lengyel területre terjedt ki. A történelmileg Németországhoz tartozó Szilézia „fővárosa” Breslau (Wrocław) volt. Az eleve kétpólusú Galicián belül a régi államközpont, Krakkó és az 1945-ben elcsatolt Lemberg (Lwow) játszanak központi szerepet. A nyugat-lengyel területeken a X–XI. századi korai lengyel államközpont, majd fontos kereskedőváros Poznań, illetve a pamutipari fejlődés révén megerősödő Łódź váltak Varsó érdemi ellenpólusává. A többpólúsútsághoz hozzájárul, hogy a lengyel közlekedési hálózat sem Varsó-centrikus.
- Néhány kisebb ország esetében maga a főváros tartozik az 500 ezer és 1 millió fő közötti nagyvárosok kategóriájába. Ezek a régebb óta fővárosi funkciót betöltő Tirana kivételével a rendszerváltás után függetlenedő kisebb nemzetek újdonsült fővárosai – Kisinyov (Chişinău), Rīga, Vilnius és Zágráb –, amelyek korábban egy-egy tagköztársaság székhelyeként valódi regionális nagyvárosként funkcionáltak. Esetükben az ország kis népességszáma (közülük még a legnépesebb Horvátország lélekszáma is épp hogy meghaladja a 4 millió főt) szerepet játszik abban, hogy még a főváros sem éri el a milliós nagyságrendet.
- Számos országban (így hazánkban is) ez a regionális nagyváros kategória teljesen üres, megvan a milliós főváros, de nincsenek erős regionális nagyvárosok. A Kárpát-medencében a sugaras közút- és vasúthálózat, az unitárius állami berendezkedés miatt történelmileg nem alakultak ki Budapest erős ellenpólusai. A milliós főváros után nagy lemaradással következnek a második városok több ország esetében is: Debrecen és Újvidék csupán 200 ezer, Brno, Craiova és Plovdiv is inkább kb. 300 ezer főt érnek el.
- A posztoszocialista országok jelentős része egyáltalán nem rendelkezik nagyvárossal. Ezek kivétel nélkül a rendszerváltáskor függetlenedő kisországok, amelyek Szlovákia és Észtország kivételével jugoszláv utódállamok (Bosznia-Hercegovina, Koszovó, Macedónia, Montenegró és Szlovénia).

Középvárosok

A 20 és 500 ezer fő közötti középváros jellegzetes kelet-közép- és délkeleti-európai településnagyság-kategória. Térségünkben a középvárosok sokkal meghatározóbb szerepet töltenek be a városhálózaton belül mint Nyugat-Európában. Csak Magyarországon több mint 3 millióan élnek középvárosokban, amely város lakóink közel felét teszi ki. (4. táblázat) Három jellegzetes középváros típus jelenik meg Köztes-Európában:

- Az újonnan függetlenedett utódállamok új fővárosai, amelyek egy része (Pozsony és Tallinn) rövidebb-hosszabb ideig már korábban is betöltött fővárosi funkciókat. Másik részük azelőtt legfeljebb csak jugoszláv tartományi–tagállami székhely volt (Podgorica, Pristina, Szarajevó és Szkopje). Független országok fővárosaként a többi középvároshoz képest napjainkban komoly fejlődési impulzust kapnak ahhoz, hogy az európai városhierarchia magasabb szintjére kerülhessenek.
- A középvárosok külön csoportját képezik a régió- és megyeszékhelyek, amelyek az 1970-es évektől szinte minden szocialista országban a településhálózat-fejlesztési, beruházási politika fő kedvezményezettjeivé váltak (pl. Nyíregyháza, Salgótarján, Székesfehérvár vagy Tatabánya). Ez egyrészt annak a felismerésből következik, hogy elodázhatatlanná vált az 1950-es és 1960-as évek elhibázott gazdaságpolitikája nyomán túlzottá váló fővárosi koncentrációk ellensúlyozása. A szűkösen rendelkezésre álló erőforrások miatt a megyeszékhelyeket és egyéb középvárosokat favorizáló forráselosztás azonban nem csupán Budapest, hanem a falvak többségének rovására is történt, sőt a fejlesztő beruházások szabályos tiltása a falvak számára a fővároshoz képest sokkal végzetesebb veszélyt teremtett. Másrészt a megyei pártpolitikusok a megyéjük fejlesztésére szánt állami forrásokból előszeretettel gazdagították a saját megyeszékhelyeiket. Paradox módon különösen azok a megyeszékhelyek jártak jól, amelyek nem voltak megyei városok²⁹ (akkor még voltak ilyenek), ezek ugyanis nem csupán a magának a városnak, hanem az egész megyének szánt fejlesztési források felett gazdálkodhattak. (ILLÉS I. 2008) Mindez a megye kisvárosai és falvai számára súlyos következményekkel járt.
- Az ún. „szocialista iparvárosokat” mesterségesen hozták létre általában bányászati, nehézipari vagy vegyipari célú zöldmezős beruházással. Az erőltetett iparosítás révén felfejlesztett középvárosokra több mint száz példát találhatunk Közép- és Kelet-Európa-szerte (pl. a lengyel Nova Huta vagy a bulgár Dimitrovo), közöttük magyar városok is előfordulnak (Ajka, Dunaújváros, Kazincbarcika, Komló vagy Várpalota). Ezek a hirtelen felfejlesztett egy vagy néhány gyáras középvárosok a rendszerváltás után gazdasági és demográfiai válságba kerültek.
- Az előző város csoporttal ellentétben viszont az agglomerációs középvárosok esetében épp a legutóbbi évtizedekben figyelhető meg egy igen dinamikus növekedés a nagyvárosi szuburbanizáció elmélyülésével. Ezek egy részének több tízezres népességszáma ma már vetekszik egyes megyeszékhelyekkel is. Ilyen agglomerációs középváros például Érd, Gödöllő vagy Vác (Budapest), Barcsa / Borča (Belgrád), Brandýs nad Labem–Stará Boleslav (Prága), Luboń (Poznań), Piaseczno (Varsó) vagy Wieliczka (Krakkó esetében). Jellemzőjük, hogy számos lakossági szolgáltatás (oktatás, egészségügy, kultúra) sokszor azonban csak késve követi a gyors betelepülést, igaz ez a hiány csak relatív, mert fejlett közlekedési infrastruktúrájuk (ezt az ingázás követeli meg) révén a nagyvárosi ellátó intézmények könnyen elérhetőek. A rendszerváltás után a kiváló közlekedésföldrajzi adottságaik (autópálya, HÉV, vas-

²⁹ Az 1970-es években még nem minden megyeszékhely volt megyei jogú város. Ma már valamennyi megyeszékhely egyúttal megyei jogú város is, sőt öt nem megyeszékhely: Dunaújváros, Érd, Hódmezővásárhely, Nagykánya és Sopron is.

út) és nagyvároshoz közeli fekvésük révén a külföldi működőtőke-befektetések és a központi városból kitelepülő hazai vállalatok kedvelt célhelyei (ipari és szolgáltatási szuburbanizáció). Korábban az ilyen városokat előbb-utóbb bekebelezte a nagyváros. Ha nem válnak egyszerű alvóvárosokká, hanem számos központi szerepkört (pl. egyetem, turisztikai események, láttnivalók) betöltnek (posztiszuburbanizáció), jó eséllyel válhatnak a városrégió alközpontjaivá (pl. Gödöllő a 2011-es magyar EU elnökség idején számtalan fontos nemzetközi találkozónak adott otthont).

Kisvárosok

Miközben Nyugat-Európa város lakóinak közel fele 20 ezer főnél kisebb népességű *kisvárosokban* él, Kelet-Közép-Európában és a Balkánon a kisvárosok népességaránya 15–30 százalék körüli (Magyarországon 31 százalék). Németalföldön vagy a Pó-völgyében kisvárosok sűrű szövetéke formálódott ki, amelynek kialakulása a középkori, kora újkori időkre nyúlik vissza, amikor térségünkben még alig indult meg a városfejlődés. Magyarországon tipikusan ide tartoznak a helyi piaci funkciót betöltő járásszékhelyek (pl. Szigetvár) – ezek vagy hagyományosan már falusi vonzáskörzettel rendelkező kézműves–kereskedő városkák voltak, vagy csak a polgári közigazgatás és a vasútépítés nyomán váltak központtá –, másrészt a mezővárosok (pl. Kisújszállás). (BELUSZKY P. 1999) A gyenge kisváros-hálózat a szocializmus évtizedeiben még kevésbé fejlődött, háromféle funkció tekintetében is hátrányt szenvedett: (ILLÉS I. 2008)

- A tsz-ek kialakításáig a kisvárosok piacai hagyományosan fontos szerepet játszottak a környékbeli agrártermékek értékesítésében. Ezt a funkciót azonban később elveszítették, az újonnan létrehozott szocialista tsz-ek közvetlenül az állami felvásárlókkal álltak kapcsolatban kihagyván a helyi kereskedelmet. A tsz-k fokozatos összevonásával (divatos nevén „racionalizálásával”), a tsz-központ a maga agrárértelmiségével is csak a nagyobb városokban maradt meg.
- Ezt a veszteséget kárpótolhatták volna az ipari beruházások, azonban ezek is elmaradtak. Az 1950-es és 1960-as években erőltetett iparosítás erőteljesen fővárosokra és a nehézipar számára hasznos (vélt vagy valós) nyersanyaglelőhelyekre koncentrált (ipari tengely). Az 1970-es évektől a településhálózat-fejlesztés céljává vált a nagyvárosi ipari koncentráció enyhítése, ez azonban elsődlegesen a középvárosok javára szolgált. Ipari beruházások híján pedig az azokkal járó lakás-, közüzemi és intézményi infrastruktúra fejlesztése is kimaradt a tervekben (engedélyekből). Ha megkétszerezte is a kisvárosok körében szerényebb iparosítás, ez már nem generált népesedést, sőt a kisvárosi életminőség romlásával az elvándorlások nyomán megkezdődött a demográfiai hanyatlásuk is.
- Hagyományosan a klasszikus kisvárosi funkciók közé tartozik a járási szintű közigazgatási feladatok ellátása. A szocializmus későbbi évtizedeiben több ország (Bulgária, Lengyelország, Magyarország, Románia) a háromszintű közigazgatás rendszeréről (megye–járás–település) áttért a kétszintű közigazgatásra (megye–település), ami a járássok felszámolásával járt, ez pedig a kisvárosok térségi szervező funkciójának végét jelentette. Igaz a hazai kisvárosi turizmus szempontjából kétségtelenül ma előnyt jelent, hogy a szocialista hivatalépületek nem „csúnyítják el” a kisvárosok központ-

ját (ILLÉS I. 2008) – szemben például Szlovákiával. Ugyanakkor a rendszerváltás után bevezetett közigazgatási funkciók nélküli kistérségi rendszer továbbra sem tudta „közelebb hozni” a kisvárosokat a vidékükhöz. Az infrastrukturális hiányok felszámolása segíthet abban, hogy a kisvárosok a vállalkozói, szórakoztató–szabadidős tevékenységek, vagy az agrobiznisz helyi központjaivá válhassanak (BELUSZKY P. 1999), de talán az is pozitív tendencia, hogy a 2013-as járásrendszerrel számos kisváros végre visszakapja hagyományos közigazgatás-szervezési szerepét.

A városok népességszám szerinti lehatárolásánál további nehézséget okoz a városok közigazgatási határainak megváltoztatása, ahogy például 1950-ben Budapest, 1965-ben pedig London esetében. Egy-egy adminisztratív döntésnek köszönhetően jelentősen megnőhet a város mérete függetlenül a valós városfejlődési folyamatoktól.

A városok népességszámára kétféle módon érhetők el statisztikák: *elővárosokkal együtt vagy azok nélkül*. Mivel az elővárosi övezet kijelölésére az egyes országokban szintén eltérő a gyakorlat, az elővárosok nélküli népességszámot érdemes figyelembe venni. A World Gazetteer honlapján szereplő adatok tanúsága szerint az Európai Unióban jelenleg 52 város népességszáma haladja meg a félmillió főt elővárosok nélkül. (18. ábra)



18. ábra: Az Európai Unió 59 valaha félmillió fönnél népesebb nagyvárosa. A világos színnel jelzett városok népességszáma 2012-ben már nem éri el a félmillió főt
Forrás: WORLD GAZETTEER adatai alapján a szerző szerkesztése

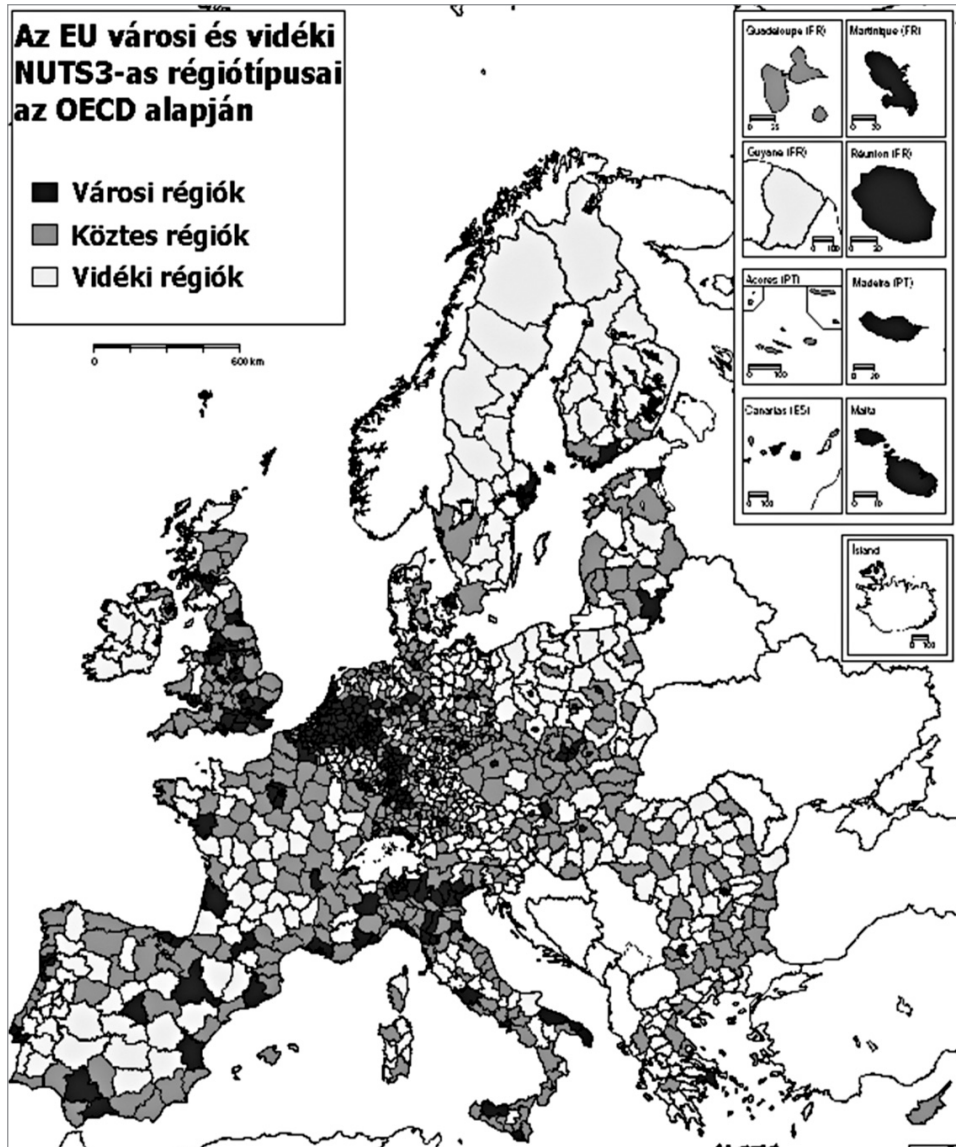
Nagyobb népsűrűség

A népességszám valóban az egyik legegyszerűbben elérhető jelzőszám, azonban ma már a közigazgatási határok szerinti lakosságszám egyre kevésbé árulja el a település-hierarchiában betöltött szerepet, így napjainkban már kevésbé tekinthetünk a fontosság követett mérőszámaként rá. Ennek két oka van:

- Egyrészt egyre nehezebb egyértelműen meghúzni a városok tényleges határait. A XX. században több város fokozatosan összenőtt sűrűn lakott környezetével. A közigazgatási értelemben vett város lélekszáma gyakran már túl szűk területre vonatkozik, nem azonos a tényleges, kompakt városi térrel. Az urbanizációs folyamatokat ilyenkor egyébként gyakran követi is a városok közigazgatási területének kibővítése – igaz csak időben késleltetve.
- Másrészt évtizedek óta számos példát látunk arra, hogy az elővárosi övezetbe irányuló kiköltözések révén a központi város népességszáma visszaesett. A központi város fogyó népessége azonban nem jelenti a város településhierarchiában betöltött romló pozícióját, hiszen a népességcsökkenése nem kis mértékben azokból a kiköltözőkből adódik, akik továbbra is a városrégióban maradnak. E városok továbbra is őrzik szerepüket, esetükben nem egyszerűen népességfogyásról van szó, hanem a szűk adminisztratív határon túlterjedő, funkcionálisan kompakt városon belüli népesség-átrendeződésről. A népességfogyás ugyanis esetükben általában a szuburbanizáció folyamatával függ össze, amikor a városnövekedés súlypontja áttevődik a város közigazgatási határán kívül eső, de ahhoz fizikailag is szorosan kapcsolódó elővárosi övezetbe. Az elvándorló népesség jelentős része tehát nem távolodik el a várostól, hanem annak elővárosi övezetében marad. Bár a közigazgatási értelemben vett város népességszáma fogyni kezd, az elővárosi övezetet is magába foglaló valódi kompakt városi tér teljes népességszáma nem feltétlenül csökken.

A települések összenövésével kialakult városrégiók, városi népességtömörülések lehatárolásához a népességszámnál alkalmasabb a népsűrűség. Különösen a fejlett világban terjedt el ez a megközelítés, ahol a városi és vidéki térségek között már egyre kevésbé differenciál a nem mezőgazdaság keresők aránya a vidéki terciarizálódás következtében. Az Amerikai Egyesült Államokban például az agrárkeresők aránya mindössze 2, az Európai Unióban pedig 5–6 százalék. Mivel mindkét esetben ennél jóval nagyobb a vidéki térségeken élők aránya, nyilvánvalóan már a vidéki foglalkoztatottak jelentős része sem a mezőgazdaságból él. Ezért napjainkban a városi és rurális területek megkülönböztetésére a kevésbé differenciáló gazdasági szerkezet helyett a világ legfejlettebb országait tömörítő *OECD* kezdeményezésére egyre inkább egy új jelzőszámot, a népsűrűséget alkalmazzák. Az *OECD* a 150 fő/km²-nél sűrűbben lakott településeket (LAU2) urbánus kategóriába sorolja, majd ezek régiójukon (NUTS3, Magyarországon ez a megyei szint) belüli százalékos népességaránya alapján határolják le az ún. túlnyomórészt urbánus régiókat („predominantly urban regions”). A városi tereknek az *OECD* szerint az alábbi feltételek valamelyiknek meg kell felelnie:

- ha a NUTS3 régió lakosságának legalább 85 százaléka urbánus településen él.
- ha a NUTS3 régió lakosságának legalább 50 százaléka urbánus településen él, és a régió lakosságának legalább 25 százaléka egy régió belüli félmillió nagyváros lakója. (19. ábra)



19. ábra: A városi térségek (sötétszürke színnel) az Európai Unióban az OECD meghatározása szerint

Forrás: EUROSTAT

A városok népsűrűség szerinti lehatárolása azonban kevésbé alkalmas megoldás a fejlett világon kívül. Az agrártúlnépesedéssel küszködő Dél-Ázsia és Trópusi-Afrika vidéki térségei könnyen többszörösen meghaladhatják az OECD határértékét, a nagy népsűrűség ellenére mégsem tekinthetők urbanizált térségeknek. Az ilyen térségekben még mindig használható a mezőgazdaság szerepe a városok és falvak elkülönítésében. A posztoszocialista országok közül hasonló mondható el Koszovóról, amelynek valamennyi helyhatóságában 150 fő/km² feletti a népsűrűség, így az OECD lehatárolása alapján 100

százalékban urbánusnak tekinthető, így egész Európa legurbanizáltabb országának számíthatna. (ILLÉS I. 2008)

Kelet-Közép-Európa több országa tagjai az OECD-nek, a városi terek lehatárolásának módszerét esetükben sem célszerű kiigazítás nélkül alkalmazni, pl. ritkább hazai benépesültséghez igazodva Csatári Bálint 150 helyett csupán 120 fő/km²-es küszöbértéket, a NUTS3-as helyett pedig a LAU1-es területi szintet vette figyelembe. (*Erről részletesebben lásd a vidékfejlesztésről szóló III. fejezetet*) Magyarország városi jogállású településeinek több mint fele (187!) ritkábban lakott az OECD szerint urbánusnak településektől elvárt 150 fő/km²-nél, közülük Abádszalók népsűrűsége mindössze 30 fő/km² (!). Ugyanakkor 119 falusi jogállású település az OECD meghatározása szerint urbánus karakterűnek számít, a legsűrűbben lakott falvak a Budapesti agglomerációban helyezkednek el (Diósd, Erdőkertes, Remeteszőlős és Üröm népsűrűsége meghaladja az 1000 fő/km²-t).

Az OECD meghatározása szerint csupán *Budapest* számít túlnyomórészt urbánus karakterű NUTS3 régiónak Magyarországon, az utána következő Pest megye³⁰ is csak 76 százalékkal rendelkezik. Ha a megyék (NUTS3) helyett a 2013-as járások (LAU1) szintjén végezzük el a lehatárolást, akkor Budapest mellett több urbánus járás is lehatárolható, ezek többsége Pest megye járásai (Budakeszi, Dunakeszi, Érdi, Gödöllői, Pilisvörösvári, Szigetszentmiklósi és Vecsési) vagy regionális központok környéki (Debreceni, Miskolci és Pécsi) járások.

Az OECD módszere a fejlett országok esetében is kiigazításra szorult. Az *Európai Unió* a népsűrűségre alapozott alapvető elképzelést továbbra is megtartotta, de több ponton megváltoztatta az eredeti OECD meghatározást. Ezek közül a legfontosabb finomítások az alábbiakban foglalhatók össze:

- Az Európa-szerte jelentősen változó településméreték (LAU2) miatt a városi alapegységek kijelölésénél a valódi településhatárok helyett egy 1 km²-es cellákból álló négyzethálóból indultak ki.
- A városi alapegységek kritikus népsűrűségét 150 helyett 300 fő/km²-re növelték, és a népsűrűség mellett bevezettek egy kritikus népességszámot is, amelyet 5000 főben határoztak meg.
- A túlnyomórészt urbánus régiók esetén 85-ről 80 százalékra csökkentették a városi alapegységek kritikus népességarányát.

II.1.3. Településképi–urbanisztikai városfogalom

A városokat hagyományosan már a látványuk is megkülönbözteti a falvaktól. Az uralkodó elit védelmére épített városfalak hosszú ideig elválaszthatatlanul hozzáfortak a (világi, egyházi) központi funkciót betöltő városok fizimiskájához. A várfal ma is számos város címerében megjelenik (például Bordeaux, Budapest, Eger), még akkor is, ha már a fal maradványai is alig fedezhetők fel. A modern nagyvárosok növekedésükkel szétfeszítették városfalaikat, a városok fizikai látványa azonban még inkább eltér a falvakétól. A városépítéset mind horizontálisan, mind pedig vertikálisan reagált a modern idők zsúfoltságára.

³⁰ NUTS2 és NUTS1 régiók szintjén Közép-Magyarország a 90 százalékos értékével már túlnyomóan urbánus régiónak számítana a régiók közül egyedülként.

• *Beépítési sűrűség*

Az ipari forradalmat követően a migrációs célponttá váló városokban hamar elfogytak a szabad területek, megnőtt a beépítési sűrűség, csökkent a telek mérete. Az XIX. századi angliai munkástelepek egyik jellegzetes városépítészeti megjelentési formáját alkották az ún. „back-to-back” típusú sorházak, amelyek az utcafront felé egy komor, zárt látványt nyújtottak.

Ahogy a városok közvetlen szomszédsága is bekapcsolódott a népességnövekedésbe, a város gyakorlatilag összenőtt a szomszédos településekkel, a *folyamatos beépítés* a városi agglomerációk egyik fontos ismérvévé vált. A városi agglomerációk definiálásakor általában elsőként a folytonosan beépített területet („built-up area”), mint alapegységet határozzák meg. Ennek feltétele (országoktól függően) egy bizonyos számú lakosság és a beépített területek közötti maximális beépítési távolság (50–200 méter). Ez utóbbi mérésekor bizonyos területeket (például ritkábban beépített ipari vagy szolgáltatási funkciójú vagy be nem építhető területek) nem vesznek figyelembe. Ezt követően a városi agglomeráció teljes területét a fenti módon kijelölt folytonosan beépített terület kiigazításával határolják le.

Mivel az egyes országok eltérő módon határolják le agglomerációikat, egyes nemzetközi szervezetek a harmonizációt elősegítendő igyekeznek általános érvényű definíciókat megadni. Az ENSZ 1978-as definíciójában például a következőképpen definiálta a városi agglomeráció fogalmát: „Agglomeráció egy olyan lakott terület, mely a közigazgatási határoktól függetlenül képez beépített területet, ahol az épületek egymástól való távolsága nem haladja meg a 200 métert. Ez alól kivételt képeznek a nagyobb közellátási (intézményi) infrastrukturális területek, illetve egyéb be nem építhető területek, amennyiben azok a folyamatos beépített területen belül találhatóak.” (JENEY L. 2005)

• *Átlagszintszám*

A növekvő népességű városok másik (vertikális) reakciója a zsúfoltságra a felfelé terjeszkedés. Ez egy többé-kevésbé spontán folyamat az ingatlanpiac törvényei szerint, ha túl nagy a kereslet egy adott telekért (pl. belvárosokban), akkor az megemeli a telekárát. A magasabb ingatlanárak a telektulajdonosokat az alapterület lehető leghatékonyabb kihasználására ösztönzik, ez pedig az épületek magasságának növekedését eredményezi (már csak azért is, mert oldalirányú terjeszkedés szabad terület híján már nem lehetséges). A zsúfolt beépítés már az ókori Rómán belül is oda vezetett, hogy megjelentek a 3–5 emeletes bérházak, Augustus építési törvényeiben 21 méteres magasságban maximalizálta az épületek magasságát. (SCHNEIDER, W. 1973)

Hasonló figyelhető meg évszázadokkal később a *modern nagyvárosok* esetében is. A ipari forradalom után kialakuló nagyvárosi zsúfoltságra az 1933-as Athéni Charta jegyében megszületett a városépítészet új válasza: a Le Corbusier nevével fémjelzett *modern városépítészet*, amely olyan felfelé terjeszkedő magas épületeket tartott ideálisnak, amelyek szellősen, kellő távolságra helyezkednek el egymástól, közöttük zöldterületekkel. A modern lakótelepek tehát nem a szocialista korszak szüleményei, Nyugat-Európában is jelen voltak. Különbség a nyugati országokhoz képest, egyrészt hogy a szocialista országokban még az 1980-as években is épültek betonpanelből új lakótelepek, másrészt a gyakorlati kivitelezés során elmaradtak az eredeti corbusier-i koncepcióban még szereplő épületek közötti zöldterületek, helyette művi környezet (pl. aszfaltutak és -parkolók) a dominánsak.

Sorrend	Nagyváros 2001	Méter	Sorrend	Nagyváros 2011	Méter
1.	New York	1010.4	1.	Dubaj	1176.1
2.	Chicago	995.1	2.	Hongkong	1080.9
3.	Kuala Lumpur	852.1	3.	Chicago	1036.5
4.	Hongkong	839.6	4.	Shanghai	1010.3
5.	Houston	809.8	5.	Kanton	945.7
6.	Toronto	776.3	6.	New York	940.8
7.	Szingapúr	772.3	7.	Sencsen	907.1
8.	Los Angeles	767.1	8.	Kuala Lumpur	897.7
9.	Tokió	754.3	9.	Szingapúr	835.8
10.	Shanghai	747.1	10.	Puszan	834.5

5. táblázat: A Föld legmagasabb városai (a 10 legmagasabb épület átlagmagassága alapján) 2000-ben és 2011-ben (New York értéke abszolút mértékben is csökkent a World Trade Center összeomlásával, de ma a WTC ikertornyaival együtt is csak a 3. lenne 10 legmagasabb épületének 1045,9 méteres átlagmagassággal), dőlt betűvel az észak-amerikai városok

Adatforrás: ULTRAPOLISPROJECT adatai alapján a szerző összeállítása

A modernebb építőanyagok (például acél, vasbeton, üveg) és építészeti technológiák révén modern felhőkarcolók jelentek meg, amelyek a mai városok látványában átvették a korábbi városfalak szerepét. Egy-egy városrégio urbanizáltságával erősen összefügg tehát az átlagszintszám is, amely alapján sok városi térség elkülöníthető a vidékektől. Az épületek magasságát az urbanizáltságon túl azonban számos egyéb tényező is meghatározza, ilyen például:

- *A társadalom technikai, építészeti tudása* a magas épületek megépítéséhez. Ez az ipari forradalommal párhuzamosan végbement tudományos fejlődéssel elsősorban a modern nagyvárosok esetében tette lehetővé a magas épületek tömeges megjelenését.
- *A város épített környezetének történelmi öröksége.* Számos európai város történelmi magja (pl. Budapest, Firenze, Köln, Párizs, Prága vagy Róma) páratlan építészeti örökséggel rendelkezik. Az acélüveg felhőkarcolók nem rivalizálhatnak a régi gótika, reneszánsz, barokk vagy éppen romantika stílusát viselő épületekkel. Ezért több európai belváros esetében egy adott szintnél magasabb épületekre építési tilalom van érvényben, így a felhőkarcolók legfeljebb a városok perifériáin jöhetnek létre (pl. a kelet-londoni Canary Wharf). Mivel az Újvilág hirtelen kifejlődött nagyvárosai-ban gyakorlatilag hiányzott a történelmi városmag a maga többszáz éves építészeti örökségével, nem volt akadálya a felhőkarcolók építésének (pl. Chicago, New York, Sydney vagy Toronto). A magas toronyházak sokáig leginkább az észak-amerikai metropoliszokat jellemezték, mára azonban nem csak a népességszám, de a legmagasabb épületek tekintetében is kiszorítják őket az ázsiai városok. (5. táblázat)
- *A földrajzi környezet, az építőanyag minősége.* Nem lehet mindenhol magas épületeket építeni. Manhattan gránitszklája kifejezetten ideális talapzat a nagy tömegű felhőkarcolók számára, szemben egy vizenyős területtel, ahol megvan a süllyedés lehetősége. Hasonlóan hátrányosak a földrengésveszélyes területek, igaz San Francisco és Tokió példája rációfól erre (ezt az ellentétet a következő pont oldja fel).

- *A gazdasági fejlettség*, amely finanszírozza a költséges beruházásokat. Az impozáns, monumentális épületek az emberiség történelme során az ókori Alexandria világítótornyától, a new york-i Empire State Building-en keresztül a kuala lumpur-i Petronas-kertoronyokig mindig is a gazdasági és politikai erő szimbólumai voltak. Éppen ezért válhatnak könnyen a rendszer áldozatává is (new york-i World Trade Center).

Az urbánus környezettel társított felhőkarcolók megjelenése tehát számos tényezőtől függ, az átlagszintszám nem feltétlen árulja el a városi jogállást. Igaz ez számos újonnan városi jogállást kapott hazai településre, de akár Európa legnagyobb településére is, a sokáig jellegzetesen orosz földszintes faházás beépítésű Moszkvára is, amely önmagában az átlagszintszám alapján alacsony fokon urbanizáltak tűnhetett. Nyilvánvalóan nem az 1980-as években vált várossá, amikortól tömegesen építették fel a 10–15 emeletes betonpanelházakat.

II. 2. Az urbanizáció

Az urbanizáció a latin „urbs” (=város) szóból származik, többféle értelemben is használatos. Egy adott földrajzi térség (lehet az régió, ország vagy országcsoport) szempontjából annak urbanizáltsága alapján véve a városi jellegének mértékét jelenti, ami megragadható egyaránt mennyiségi (városodás) és minőségi (városiasodás) ismérvek alapján. Az urbanizáció ugyanakkor a város szempontjából annak növekedési folyamataként is értelmezhető.

II.2.1. Városodás

A városodás mennyiségileg fejezi ki egy földrajzi egységen belül a városok jelenlétét. A városodás dinamikus jellegű kifejezés, mégis általában statikus értelemben használatos (azaz egy adott időben egy adott területen a városok sűrűségét, a városlakók arányát jelenti, nem pedig annak időbeli változását). A városodás kétféleképpen is mérhető: a városok és a városlakók mennyiségén keresztül.

Várossűrűség

Önmagában egy terület városainak száma nem mond sokat, hiszen az értékeléséhez figyelembe kell venni az adott terület településeinek számát vagy még inkább a terület nagyságát. A városok településállományon belüli aránya már többet mondhat, de célszerűbb a városokat a térség kiterjedéséhez viszonyítani.

Az egységnyi területre jutó városok száma a várossűrűség. A várossűrűség időbeni alakulását általában egyetlen tényező, a várossá nyilvánítás befolyásolja (elvileg a terület nagysága is változhat, pl. határok módosításakor, de ez ritkább eset). Mivel a városi jogállást ritkán veszít egy település³¹, ezért a várossűrűség is általában a növekedés irányába változik.

Egy ország várossűrűségének jelentős területi egyenlőtlensége a városhálózat gyakran a térben koncentrált elrendeződéséről árulkodik. Ilyen esetben a kiegyenlítettebb (szabályosabb) elrendeződés érdekében az államok *szívesebben nyilvánítanak várossá* egy arra

³¹ A hazai városok száma a XX. században mindössze kétszer csökkent. Egyrészt 1935-ben Hajdúhadház városi joga szűnt meg (igaz 1989-től újra várossá vált), másrészt Budapest 1950-es kibővítésekor 7 várost is bekebelezett: Budafok, Csepel, Kispest, Pestszenterzsébet, Pestszentlőrinc, Rákospalota és Újpest.

érdemes települést a *ritka várrossűrűségű (városhiányos) térségekben*. Az utóbbi évek sorozatos városrá nyilváníásai révén napjainkban már alig találhatunk kiterjedt városhiányos térséget. Ezek egyike a Trianon után Magyarországon maradt Dél-Abaúj³² apró- és kistfalvas térsége, ahol a központi szerepkörűvé felfejlesztett Encs 1984-ben végül városi jogot kaphatott, elsőként a három járás összevonásával a mintegy 80 településből álló akkori megnövelt területű Encsi járáson belül. (BELUSZKY P. 1999)

A magyar megyék közül Pest megyében a legmagasabb a várrossűrűség (7,5 város / 100 ezer km²), igaz hozzá kell tenni, hogy ez egy meglehetősen újkeletű helyzet a legutóbbi városrá nyilváníások eredményeként, sokáig Pest megye jelentősen le volt maradva e tekintetben. A másik végletet Csongrád megye jelenti (2,3 város / 100 ezer km²), itt pedig hozzá kell tenni, hogy a mezővárosias településhálózatú megye kevés számú, de széles külterületi határral rendelkező nagy kiterjedésű települései miatt eleve alacsony a településsűrűség. Így állhat elő az a helyzet, hogy ugyan a települések jelentős része városi jogállású, mégis alacsony a várrossűrűség.

Városlakók aránya

Egy adott térség városodottságát leggyakrabban a városlakók teljes népességhez viszonyított arányával szokás kifejezni. A városlakók aránya időben általában növekszik, ritka esetben csökkenhet is (ez Magyarországon elő is fordult az 1990-es években, elsősorban Budapest lélekszámának fogyása nyomán). A várrossűrűségtől eltérően a városlakók aránya több tényező folytán is megváltozhat:

- 1.) *A városok és falvak eltérő népeseése.* Ilyenkor leggyakrabban a falu–város viszonylatú vándorlás érhető tetten, de előfordul külső migráció is (pl. vendégmunkások). Szerepet kaphat a falvak és a városok eltérő természetes szaporodása is (sok városban jellemzően alacsonyabb a születési ráta, mint faluhelyen).
- 2.) *A városrá nyilváníások.*
- 3.) *A városok közigazgatási határainak módosítása.* Ez jelentheti falvak városokhoz csatolását, de a városoktól történő elszakadásukat is.

Magyarországon belül az alföldi megyékben magasabb a városlakók aránya, a lakosság több mint 70 százaléka városokban él. Hajdú-Bihar megyében ez az érték 80 százalék feletti, Békésben 76 százalék, Csongrádban pedig 75 százalék. Az Alföld sajátos mezővárosias–tanyás településhálózatára jellemző, hogy a sík területen nagy kiterjedésű mezővárosok külterületi határai összeérnek, kevés számú, ellensúlyt képező falu jött létre. A dombosági térségekben viszont a domborzat eleve megnehezíti a nagyobb települések kialakulását. Nem véletlen, hogy a városlakók aránya Észak-Magyarországon (53 százalék) a legalacsonyabb, Nógrád (42 százalék) és Heves megyékben (46 százalékos városodottság) többségben van a falusi lakosság.

A városlakók arányát alapvetően négy tényező határozza meg. (KOVÁCS Z. 2002b)

- 1.) *Természetföldrajzi tényezők.* A magyarországi megyék példája is rávilágít a természetföldrajzi viszonyok fontosságára a városodottság területi különbségei-

³² Érdekeség, hogy Kassa elcsatolása után Dél-Abaújban még a megyeszékhely funkciót is egy falu, Szikszó töltötte be egészen a Miskolc megyeszékhelyű Borsod-Abaúj-Zemplén megye 1950-es megalapításáig.

ben. Általában magasabb a városodottság a síkvidéki, alföldi területeken mint a hegyvidéki területeken. Ezek a területek egyrészt gyakran jobb agroökológiai potenciállal rendelkeznek, amely hagyományosan nagyobb benépesültséget engedhetnek meg, másrészt maguk a települések is a sík területeken jobban elnyúlhatnak, városokká fejlődhetnek. Velük ellentétben a hegyvidéki térségekben a szűk völgyek sokszor nem teszik lehetővé nagyobb települések kifejlődését. Nem csak vertikálisan jelentkezik a természet városalakók arányát befolyásoló szerepe, hanem horizontálisan (zonálisan) is. A zord éghajlatú térségekben (hideg égvő, sivatagok vagy esőerdők) nem csak a népsűrűség alacsonyabb, de a városodottság is. Igaz az egyébként ritkán lakott térségekben előfordulhat, hogy alacsony város-sűrűség a városalakók magas arányával párosulhat, ugyanis ahol a természeti adottságok megengedik (pl. saharai oázisok, szibériai iparvárosok), sokszor pontszerűen városokba koncentrálódik a népesség, rajtuk kívül pedig szinte lakatlan a terület. Egyes zordabb éghajlatú térségek esetében ez hozzájárul a városalakók magasabb arányához (pl. Ausztrália, Szibéria).

- 2.) *Történelmi tényezők.* A történelem lenyomata megfigyelhető a városhálózat fejlődésében. Abban például, hogy az Alföldön magasabb a városalakók aránya, nem csupán a természeti adottságok, hanem a történelem is szerepet játszik. Az Alföld hagyományosan inkább egy aprófalvas térség volt, a 150 évig tartó török hódoltság következtében azonban sok falu kipusztult. Egyrészt azok a települések, amelyek behódoltak a töröknek, közvetlenül a szultánnak adóztak (Cegléd, Kecskemét, Nagykőrös) biztonságosabb helyek lévén befogadták a környező települések népességét, másrészt a török utáni vissza- és betelepülésekkel már eleve nagyobb népességkoncentrációk fejlődtek ki, kialakult a mezővárosok–tanyák jellegzetes kettőse. (KÖSZEGFALVI GY. – LOYDL T. 2001) A török megszállás által nem érintett területeken viszont jobban megmaradhatott az eredeti falusias településhálózat. Világviszonylatban megfigyelhető, hogy a történelem nem csupán a városalakók arányára, hanem egyes városok népesedésére is hatást gyakorolt. Általában az erősebb, nagyobb és tartósabban fennmaradó birodalmak központjai fokozatosan kiemelkednek a városhálózatból. Erre láthatunk példát az ókori Róma esetében. Nem csupán a birodalom központja válhatott milliós metropolisszá, de a limes-en belül számos város fejlődésének alapjait is a rómaiak indították el. Jellemző, hogy egy központ annál nagyobbra nőhet, minél nagyobb a hozzá tartozó igazgatási terület. Az ókori Róma mellett az újkori London és Párizs fejlődésére hatást gyakorolt, hogy gyarmatbirodalmaik székhelyeiként országaikon jócskán túlnyúló befolyásra tettek szert. A Habsburg Birodalom erősödése Bécs növekedésére jelentős hatást gyakorolt. Hasonló mondható el Moszkva esetében is, amely a kétpólusú világ idején politikai súlyának megfelelő méretre tett szert. Belgrád és Prága fejlődésére is fontos hatást gyakorolt, hogy egy megnövelt országterületen fejthették ki fővárosi szerepkörüket. Természetesen ez gyakran fordítva is igaz, a birodalmak szétesése pedig hátrányosan érintheti székhelyük fejlődését. Emellett több esetben előfordult már, hogy a nagyobb államalakulatok szétesése, a határok módosítása vándorlást váltott ki, a migránsok pedig gyakran a fővárosokat választják régi–új hazájukban. Ez történt Trianon után is, amikor az elcsatolt területekről a megcsonkított Magyarországra költöző magyarság a városokat választotta lakóhelyéül, azon belül is főleg Budapestet.

3.) Gazdasági fejlettségi tényezők. Egy-egy prosperáló, fejlődő település általában mindig nagyobb lakosságára tehetett szert, várossá fejlődhetett, hiszen a jobb életesélyek népességvonzó hatást fejtettek ki, a városok népességszáma közvetve a fontosságukról is tanúskodott. Ez a helyzet még inkább jellemzővé vált az ipari forradalom nyomán, amikor tömegessé vált a faluból városba áramlás. Mivel az ipar az újkor dinamikahordozó ágazatává vált, a gazdasági fejlettségi szempontból a kor élvonalához tartozó iparosodottabb régiók városodottabbakká is váltak, a városlakók aránya a társadalmi–gazdasági fejlettség, a modernitás fokmérőjévé vált. Minél korábban érintette az ipari forradalom az adott térséget, annál korábban megindult az urbanizáció. Nagy-Britannia volt a föld első országa, ahol a városlakók többségbe kerültek a falusi lakossághoz képest, ma is Belgiummal (97 százalék a városlakók aránya) és Hollandiával (90 százalék) a legurbanizáltabb európai országok közé tartozik az Egyesült Királyság (90 százalék). Ugyanakkor az ipari forradalomba csak később, a XIX. század végén bekapcsolódott Olaszország (75 százalék) és Magyarország (70 százalék) már valamivel alacsonyabb értékekkel rendelkezik, a Balkánon pedig, ahol csak a XX. század második felében történt meg az iparosítás, megkésett az urbanizáció is (Romániában 57, Albániában 38 százalék a városlakók aránya). Többé-kevésbé hasonló a helyzet világviszonylatban is, a fejlett Európa és Észak-Amerika ugyanis hagyományosan városodottabb területek (70–90 százalék közötti a városlakók aránya), mint Dél-Ázsia vagy Trópusi-Afrika (30–40 százalék). Globális léptékben azonban más tényezőket is figyelembe kell venni, mint például a városokra összpontosító egykori erőltetett szovjet iparosítást vagy Latin-Amerika és az Iszlám Világ demográfiai robbanását, amely térben erőteljesen koncentráltan a városokban ment végbe, hiszen az esőerdő (Amazónia), a magashegységek (Andok) vagy a száraz, sivatagos területek (Észak-Mexikó, Szahara, Arábia vagy Közép-Ázsia) továbbra is alacsony fokon benépesültek. A fejlett világon belül ugyanakkor a XX. század folyamán a városok növekedése először lelassult, majd fokozatosan egy kiáramlási folyamat is megindult a városokból. Mind Oroszország, mind Latin-Amerika, mind pedig az Iszlám Világ a városlakók aránya tekintetében világgazdasági félperifériaként napjainkra felzárkóztak a centrum térségekhez, példájuk egyúttal rávilágít arra, hogy a városlakók aránya óvatosan kezelendő, mint fejlettségi jelzőszám. A városodottság inkább egy sok tényezőtől függő településhálózati sajátosság, ma már nem feltétlen jeleníti meg a társadalmi–gazdasági fejlettséget.

4.) Közigazgatási tényezők. A korábbi alfejezetben már bővebben is szó volt arról, hogy a várossá nyilvánításhoz szükséges kritikus népességszám akár százszoros különbségeket is mutathat, több ország pedig nem vagy nem csak a népesség számától teszi függővé a város hivatalos definícióját. Ez pedig érdemben befolyásolja, hogy a hivatalos statisztikák szerint a városi jogállású települések az össznépességben belül mekkora részesedést tesznek ki. Ez egy országon belüli vizsgálatnál nem okoz nehézséget, a nemzetközi összehasonlításokat viszont gyakorlatilag használhatatlanná teheti, jelentős tévkövetkeztetések adódhatnak belőle. Dániában, ahol 200 fő feletti településeket már városoknak tekintik, hivatalosan az ország lakosságának 85 százaléka városlakó. Az 50 ezer fős küszöbértéket alkalmazó japán lehatárolás alapján viszont már csak 37 százalék lenne Dánia városodottsága. Ezért nemzetközi összehasonlításoknál általában egy meghatározott (leggyakrabban 5 vagy 10

ezer fős) küszöbértéket szoktak alkalmazni. Dánia lakosságának 64 százaléka él 5000, és 58 százaléka 10 ezer főnél népesebb városokban.

II.2.2. Városiasodás

Az urbanizáció nem csupán mennyiségi szempontból fejezi ki a városok és a városiak súlyát egy térségen belül, hanem a minőségi aspektusból a városi infrastruktúra és életforma elterjedését is. Ez utóbbi a városiasodás, amelyről – a városodáshoz hasonlóan – szintén elmondható, hogy a kifejezést dinamikus hangzása ellenére általában statikusan egy időpontra értelmezzük. Míg a városodás viszonylag jól mérhető (csupán a városi jogállás ismerete, terület, népességszám kell hozzá), a városiasodás általában nehezebben ragadható meg tényszerűen. A városiasodáson belül a sok mutatóval kifejezhető infrastrukturális dimenzióra (közlekedés, közüzemi ellátottság, szolgáltató intézmények) ugyan vannak tényszerű statisztikai információk, ezek pontos körére, fontosságára nincs általánosan elfogadott koncepció. A városiasodás másik dimenziója a városi életmód (fogyasztás, időtöltés) pedig még számokkal is nehezebben mérhető.

A városodás és a városiasodás nem feltétlen járnak együtt. Mivel a szocializmus idején a városi rang számos előnyt hordozott az állami újraelosztásnál és az intézmények kijelölésénél, a városrá nyilváníítás sokkal korlátozottabb volt. Ennek eredményeként számos központi funkcióval rendelkező *városiasodott település nem rendelkező városi jogállással* (akár járásszékhelyként sem, pl. Encs). Nagyjából 1990 környékén került a városodottság és a városiasodás egyensúlyba, azaz a két körhöz tartozó települések többé-kevésbé lefedték egymást. (BELUSZKY P. 1999) Napjainkban a nagyvárosok elővárosi övezetében általában alacsony a városiak aránya, ugyanakkor az itteni faluállomány más szempontból mégis nagy mértékben urbanizáltnak tekinthető. Budapest környékén például több falu viszonylag nagy népességszámra tett szert (akár 10 ezer fősek is lehetnek), infrastrukturálisan (különösen közlekedés szempontjából) jól ellátottak, lakosságuk életmódja (fogyasztási vagy szórakozási szokások) alapján gyakorlatilag nem tér el a városi népességétől. A nagyváros környéki térségek alacsony városodottságuk ellenére tehát kétségtelenül magas fokon városiasodottak. Magyarországon belül is Pest megyében találhatjuk a legtöbb városias jellegű, de városi jogállással nem rendelkező települést. Igaz, ezen a helyzeten az utóbbi évek városrá nyilváníításai változtattak, az ezredforduló utáni években ugyanis a legtöbb városrá avatás épp Pest megyében történt.

Számtalan esetben találhatunk példát a fentiek ellentétére, amikor vagy a *városok gyors növekedési ütemével nem tud lépést tartani a városiasodás* (pl. infrastruktúra színvonala), vagy alacsony fokon városiasodott térségekben hirtelen megnövekszik a városi jogállású települések száma. Hazánkban az 1990-es évektől megsokasodó városrá nyilváníítások következtében számos térségben a városiak magasabb aránya ellenére a városi életforma még messze nem terjedt el.

II.2.3. Városnövekedés szakaszai

Az urbanizáció történetében a városfejlődés sokáig egyet jelentett a városok népességszámának növekedésével, a népességfogyásuk általában csak valamilyen negatív esemény (pl. természeti katasztrófa, járvány vagy háború esetén következett be). Nyugodtabb, prosperálóbb időszakokban általában mind a városok száma, mind pedig a városok mérete növekedett. A XX. század során viszont épp a legfejlettebb városok esetében tapasztalhatjuk,

hogy a városlakók eleinte közvetlenül az elővárosi övezetbe, később a távolabbi vidéki térségekbe irányuló kiköltözése nyomán veszítenek népességükből. A városokat ma már általában kiterjedt elővárosi övezetek veszik körül, amelyek a központi városokkal együtt városi agglomerációkat, városrégiókat képeznek. A városrégió egészének és egyes részeinek (központi város és elővárosi övezet) eltérő népességdinamikája alapján az urbanizáció mint folyamat jellegzetes szakaszokra bontható (ENYEDI GY. 1988): agglomerálódás, szuburbanizáció, dezurbanizáció, reurbanizáció, amelyek igazolhatóan megjelennek az európai városfejlődésben is. (JENEY L. 2002) Valamennyi szakaszon belül elkülöníthető egy korai (klasszikus) és egy késői (kifejlett) alszakasz. (TÓZSA I. 2010)

1.) Agglomerálódás

A modern urbanizációs folyamat első, kezdeti szakasza az agglomerálódás³³ (szó szerint tömörülés), a népesség, a munkahelyek térbeli koncentrációját jelenti a városokra és környékére. A XVIII–XIX. század fordulójától az ipari forradalom nyomán számos nyugat-európai város irányába fokozott bevándorlás indult meg, amely jelentős népességtömörülések kialakulását eredményezte. 1800 és 1913 között a legalább százezres európai városok száma 20-ról 150-re, ebből a félmillió fős népességet meghaladó nagyvárosok köre pedig 2-ről (London és Párizs) 30-ra bővült. A brit főváros világelsőként elérte a 8 milliós lélekszámot. A népességszám szokatlanul gyors megugrását érzékelteti, hogy 1850-ben, amikor London elhódítja Pekingtől a világ legnépesebb városa címet, a kínai főváros még csak alig több mint 2 millió fős lakossággal rendelkezett, ami a maga korában szintén világrekordnak számított. A városok népességnagyságának falvakétól jelentősen eltérő alakulásában négy alapvető tényező játszott kulcsszerepet:

- 1.) Egyrészt az iparosodással, gazdasági fejlődéssel, modernizációval párhuzamosan egy *általános népességrobbanás* zajlott le, amely a belföldi migráción keresztül bőséges utánpótlást biztosított a városnövekedés számára. Európa lakosságága 1815–1910 között 180 millióról 435,5 millióra növekedett. Európa össznépszámának átlagosan 140 százalékos gyarapodással szemben a városlakók száma meghúszszorozódott. (POUNDS, N. J. G. 2003) A XIX. század végén egyes európai iparvárosok lakosságának többségét a máshol születettek tették ki. A XIX. század népességtöbblete tehát a városokban csapódott le a vidékről történő migráció révén.
- 2.) Az ipari forradalom hatására ugrásszerűen emelkedett a mezőgazdaság technikai színvonala. Az agrotechnikai fejlődés révén tömeges *vidéki munkaerőfelesleg* szabadult fel („push” tényező), akiket a városi ipar fogadott be.
- 3.) A városok bőséges munkahelykínálata és széles körű szolgáltatásai önmagukban is vonzóvá váltak („pull” tényező). A városokban működő gyáripari tömegterme-

³³ A folyamatot szokás városrobbanásnak is nevezni, ez a városok robbanásszerű növekedésére utal. A robbanás szó azonban zavaró lehet, hiszen valójában nem széttartó (centrifugális) erők dominálnak, hanem a városok irányába ható összetartó (centripetális) folyamatokról van szó. Egy másik gyakori elnevezése e szakasznak maga az urbanizáció kifejezés, amelynek ellentételezései az azt követő későbbi városnövekedési szakaszok (szub-, dez- és reurbanizáció). Ez esetben pedig az lehet zavaró, hogy a több szakaszra tagolódó teljes folyamatot szokás urbanizációs folyamatnak nevezni, szakaszait pedig urbanizációs szakaszoknak, amelynek nem szerencsés első szakaszát is „szűkebben vett” urbanizációként aposztrofálni.

léznek ugyanis egyre nagyobb *munkaerőigénye* volt, az ipar a mezőgazdasághoz képest a szezonalitástól kevésbé függő, kiszámíthatóbb, sokszor magasabb jövedelemmel kecsegtetett. Emellett a városi életmódot meghatározta a falvakénál fejlettebb (kereskedelmi, oktatási és kulturális stb.) intézményellátottság.

- 4.) Szintén az ipari forradalommal összefüggésben sokat javult a *városok műszaki háttere* is (omnibusz, majd földalatti, csatornahálózat, a magasabbra terjeszkedő épületek), amely eleve lehetővé tette nagyobb népesség egy városba tömörülését.

Az Angliából kiinduló ipari forradalom és annak nyomán a gyors agglomerálódás a XIX. század közepén terjedt át Észak-Amerikára és Nyugat-Európa többi részére. Ez utóbbiból diffúz módon fokozatosan terjeszkedve az iparosodás és az azzal párhuzamos városnövekedés a XIX. század végén már elérte Észak-, Közép- és Dél-Európát is (ez utóbbinak eleinte csupán az északi részét). Ha módosult formában is, de végső soron ugyanezen folyamat nyomon követhető a XX. században a Szovjetunióban és a Balkánon is, igaz ezek mesterségesen megnövelt népességű szocialista ipari városai egy hiánypótló, de erőltetett iparosítással párhuzamosan jöttek létre. A gyarmati sorból felszabaduló harmadik világbeli országok még később léptek a modern urbanizáció útjára.

Az agglomerálódás során kezdetben csupán maga a (központi) város népességszáma növekszik, majd annak zsúfolttá válásával, lakáskínálata csökkenésével egyre többen telepednek le a városok közvetlen környékén is, így az agglomerálódási szakasz második felében már az elővárosi övezet népessége is növekszik (az elővárosi övezet népesedése ebben a szakaszban tehát nem annyira a központi városból kiköltözőkből, hanem a távolabbi területekről a városrégió irányába igyekvőkből származik). A dualizmus idején fokozatosan világvárossá fejlődő Budapest esetében a századfordulón már egyre inkább a szomszédos települések népessége növekedett (pl. Budafok, Csepel, Kispest, Pestszenterzsébet, Rákospalota vagy Újpest).

A városok környékére beköltöző lakosság is általában a központi városokban vállalt munkát, így egy sajátos funkciómegosztás jött létre a jellemzően lakófunkciójú elővárosi övezetet és a munkahelyi funkcióban bővelkedő központi város között. Ezzel tömegessé válik a napi ingázás, amelyet elősegít a közösségi közlekedés fejlődése. Budapest esetében már a XX. század elején megépültek az elővárosok irányába a HÉV- és villamosvonalak (pl. 1911-től működik a Gödöllői HÉV).

A folyamat eredményeként a központi város és elővárosi övezete nem csupán funkcionálisan, de gyakran fizikailag is összenőtt, a tényleges kompakt urbanizált terület túlnőtt a városok közigazgatási határain. Erre reagálásként számos esetben *hivatalosan kiterjesztették a városok területét* (pl. Greater London, Greater New York). A ritkán benépesült Amerikában nem volt nehéz a környező városkörnyéki térségek bekebelezése, hiszen az elővárosodás főleg korábban üres területeket érintett.

Jellemző, hogy a közigazgatás csak megkésve követi a kompakt város növekedését, így például Nagy-Budapest létrehozására csak 1950-ben kerül sor, amikor a sűrűn lakott elővárosi térség valójában már rég összenőtt a fővárossal (később ezek lettek a külső kerületek). Különösen a szocialista országokra volt jellemző a városok területének kibővítése, egyrészt ennek lebonyolítása kevésbé okozott nehézséget a központi államhatalom számára, hiszen önkormányzati jogok híján kevésbé jutott érvényre a bekebelezendő városkörnyéki települések ellenérdeke. Másrészt a szocialista országokban (Bulgáriában, Romániában és a volt Szovjetunióban) maguk a városok is sokkal érdekeltőbbek voltak

méretük megnövelésében, hiszen a nagyobb városok előnyösebb pozícióban voltak az állami fejlesztési, beruházási támogatások, adminisztrációs intézmények megítélésénél. (ILLÉS I. 2008)

Az urbanizáció első szakaszát *abszolút koncentrációnak* is nevezik, ahol jellemzően *mind a város népessége növekszik* (koncentráció), *mind pedig az egész városrégióé* (abszolút). Az agglomerálódás révén világszerte városi agglomerációk fejlődtek ki. Ezek általában egy-egy nagyobb város körül jöttek létre, ezek az egyközpontú (monocentrikus) agglomerációk (pl. budapesti vagy londoni agglomeráció). A nyersanyaglelőhelyekre települt iparvidékeken gyakran sokközpontú (policentrikus) agglomerációk, más néven konurbációk alakultak ki (pl. Black Country, Ruhr-vidék, Szilézia, Donyec-medence).

Az agglomerálódás jelenleg leginkább a *fejlődő országokra* jellemző. A XX. század második felében számos, a gyarmatosításból függetlenedő országban a főváros a nemzeti egység szimbólumává vált, ide koncentrálódott az önálló nemzeti ipar megteremtése. Mindez kiegészülve a demográfiai robbanással elszegényedő vidékiek tömegét vonzotta a városokba a jobb megélhetés reményében. Ahogy a fejlett világban, a fejlődőben is jellemző, hogy egy idő után a városok telítődnek, és a bevezető utak mentén csápszerűen terjeszkednek a városok. Ezeket az elővárosi övezeteket nagyfokú munkanélküliség, szegénység, bűnözés, gyakran kartonból, bádognál összetákoltt épületek jellemzik, elnevezésük kultúrrégióként változik: Braziliában favela, a Felső-Guineai-partvidéken habitats spontanés, Marokkóban bidonvilles, Peruban pedig barriadas az elnevezésük. (GAEBE, W. 2004) A folyamat számos, soha nem látott méretű óriásváros, megapolisz létrejöttét eredményezte a fejlődő világban.

Az agglomerálódás nem csupán a népesség tömörülését jelentette, hanem a *vállalatok koncentrációját* is. A gazdaságföldrajz az agglomeratív tényezőkhöz belül a külső megtakarítások (external economies) közé sorolja az ún. *városi megtakarításokat* (urbanization economies), amely több különböző ágazatban tevékenykedő vállalat nagyvárosi agglomerációkban történő letelepedéséből származó előnyöket jelenti. Egy vállalat számára a nagyobb népességszám kétféleképpen is költségmegtakarítás előnyével jár, hiszen egyfelől bőséges és változatos (különböző szakképzettségükből álló) munkaerőpiacot, másrészt hatalmas fogyasztópiac közelségét. A városokban lévő többi vállalat megléte pedig gyakran feltételezi a már kiépült magasabb színvonalú közlekedési és kommunikációs infrastruktúrát, a vállalatok közötti kooperációs lehetőségeket, beszállítói kapcsolatokat, az innovációk gyorsabb átvételét (különösen ha a vállalkozások a helyi kutatási vagy felsőoktatási intézményekkel összekapcsolódnak). Azon vállalatoknak, amelyek a magas színvonalú szolgáltatásokat (oktatás, kultúra, szórakozás) és lakásokat igénylő munkaerőt keresik, mindenképpen célszerű a városokba telepednie. (KOZMA G. 2003) A Krugman nevével is fémjelzett *új gazdaságföldrajz* rámutat, hogy az ún. *agglomerációs előnyök* (a városokban megjelenő pozitív külső externáliák) napjainkban erősebbek mint valaha, de ma már a hagyományos nagyipari koncentrációk helyett a városok információs csomópont jellege, az új technológiák átvétele fejt ki agglomeratív hatást, amellyel a városok egyre inkább felértékelődnek a fejlettségi térszerkezetben. (JENEY L. 2007)

2.) Szuburbanizáció

A városok általában szervesen gyors növekedése számos nem kívánt negatív mellékhatást váltott ki (túlzsúfoltság, zöld területek hiánya, környezet- és zajszennyezés, szmog,

kolerajárvány, bűnözés), amelyre a politika és a társadalom többféleképpen reagált. A fejlett világ több városában új rendezési és építési törvényeket hoztak. A városépítészetben a XX. században megjelent a modern stílus, amely a sűrű vízszintes beépítést felfelé terjeszkedéssel és több zöld területtel kívánta felváltani. Egy harmadik megoldás az Ebenezer Howard nevével fémjelzett ún. kertváros mozgalom, illetve a nagyvárosok tehermentesítésére új városok létrehozása. 1946 után kiterjedt zöld övezettel rendelkező új városok sorozatát alakították ki London körül (pl. Hatfield vagy Milton Keynes), de Párizs esetében is (pl. Cergy-Pontoise). (HEINEBERG, H. 2001) Kisebb népességű nagyvárosok tehermentesítésére is létesítettek új városokat Nyugat-Európa-szerte (pl. Anglia, Finnország, Franciaország és Svédország), illetve iparosítási célból a volt szocialista országokban. (KÖSZEGFALVI GY. – TÓTH J. 2002)

A felsoroltaknál azonban sokkal nagyobb jelentőséggel bírt a népesség szuburbanizációja (angolszász nyelvterületen exurbanizációja), amely a városlakók közvetlen elővárosi zónába történő spontán kiköltözését jelenti. A szuburbanizáció során a kiköltözők megtartják városi munkahelyüket, ahová naponta ingáznak. A folyamat kialakulásában ebből következően kulcsfontosságú a közlekedés fejlődése, amely egyre nagyobb távolságról is lehetővé tette a napi ingázást. Eleinte a kötöttpályás közösségi közlekedési hálózatok mentén (HÉV, zónázó vonatok) sugárirányban terjeszkedtek a városok, majd azzal, hogy az alacsonyabb árkategóriás személygépkocsik elérhetővé váltak a középosztály számára, az elővárosi övezeten belül a sugarak közötti üres területek népessége is jelentősen megnövekedett. Később az autópályák kiépülése újra felerősítette a sugárirányú terjeszkedést.

A szuburbanizáció *először az 1920-as években jelent meg az USA-ban*. A rövid idő alatt kifejlődött amerikai városok történelmi városmag híján kevésbé voltak vonzóak a tehetősebb középosztály számára. Európába csak később terjedt át a szuburbanizáció, először az Egyesült Királyságban, majd Nyugat-Európában. A szocialista országokban egy-két városban már az 1980-as években megindult a népesség fogyása, de jellemzően csak a rendszerváltás után gyorsult fel a szuburbanizáció. Ennek oka, hogy tömegek számára csak ekkor válik elérhetővé a személygépkocsi, a piac csak ekkortól szabályozza az ingatlanárakat, amelyhez igazodnak a differenciálódó jövedelmi lehetőségek. A poszt-szocialista térségre mindehhez több országban hozzájárul egy általános népességfogyás.

A XX. század során Európa és Észak-Amerika városainak addig jellemző népességnövekedése megtört, miközben a fejlődő világban óriási népességtömörülések kialakulásának lehetünk szemtanúi. Mindez megváltoztatta a fejlett országok helyét a világ urbanizációjában, a Föld legnagyobb népességtömörülései (megavárosok, pl. Lagos) között egy átrendeződés figyelhető meg a fejlettről a fejlődő világ irányába. A globális városhierarchiában azonban valamivel kisebb népességszámuk ellenére is a fejlett világból kerülnek ki a világ vezető városai (világvárosok, pl. Frankfurt). (TAYLOR, P. J. – HOYLER, M. 2000) Ez pedig azt jelzi, hogy a népességszám napjainkban egyre kevésbé tölti be a „fontosság közvetett mérőszáma” szerepét. Igaz a legutóbbi idők tendenciája, hogy a demográfiai és a funkcionális megközelítés szerinti várossorrend között egyre nagyobb az átfedés, a fejlődő világ megavárosai közül ugyanis időközben több világvárossá is vált (pl. Mumbai vagy Sao Paulo). (CSOMÓS GY. – KULCSÁR B. 2012)

Alapvető különbség az agglomerálódási szakaszhoz képest, hogy a szuburbanizáció során a központi város népessége fogyásnak indul, miközben az elővárosi övezet lakossága még nagyobb mértékben gyarapszik, amelynek java részét már épp a központi városból kiköltözők teszik ki. A szuburbanizáció korai szakaszában a távoli területekről a városrégióba költözők még inkább a központi városba érkeztek a késői szakaszban már eleve az

elővárosi övezetbe. (TÓZSA I. 2010) A folyamatot *relatív dekoncentrációnak* is nevezik, ugyanis a *kifelé tartó, centrifugális erők a dominánsabbak* (dekoncentráció), de a *városrégió egészének népessége még mindig növekszik* (relatív).

A szuburbanizációra jellemző, hogy a funkcionálisan összetartozó kompakt városok még nagyobb elővárosi térségre terjednek ki, ekkor azonban közigazgatásilag már nem bővítik a városok határait. Ebben fontos szerepet játszik, hogy egyrészt elfogynak a városok körüli üres területek (különösen a magasabb település- és népsűrűségű Európában), a város eléri fizikai terjeszkedésének korlátait, másrészt az elővárosi övezetbe kiköltöző középosztálybeli lakosság öntudatosabban ellenáll településük bekebelezésével szemben. Így már csak statisztikai célból határolják le a *funkcionálisan összetartozó kompakt nagyvárosi régiókat*³⁴ különböző jelzőszámok (központi város népessége, népsűrűség, ingázás, területhasználat stb.) alapján. Az USA-ban évtizedekkel ezelőtt a megyék (county) összevonásával létrehozzák az ún. MSA-rendszert (Metropolitan Statistical Area), Kanadában a CMA-rendszert (Census Metropolitan Area), Németországban pedig az ún. sűrűsödési góccokat (Verdichtungsräume). Az 1970-es években az európai városokra bevezették egységesített FUR (Functional Urban Region) fogalmát. (HOFMEISTER, B. 1999) Ezen kívül megjelentek eltérő városrégió lehatárolások is, mint a LUZ (Larger Urban Zone) vagy a FUA (Funactional Urban Area), ez utóbbin belül a jelentősebb városok régiója a MEGA (Metropolitan European Growth Area) elnevezést kapta. Magyarországon a magyar KSH 1971-ben határolta le hivatalosan a fővárossal együtt 44 településből álló Budapesti agglomerációt, amely a rendszerváltás után a felgyorsuló szuburbanizáció nyomán 81 tagúvá bővült. A KSH a vidéki városaink közül Győr, Miskolc és Pécs környékén határolt le agglomerációkat. A többi megyeszékhely esetében, valamint Sopron és a Balaton körül lazábban összefonódó agglomerálódó térségeket vagy városi településegységeket jelöltek ki.

A szuburbanizációban jellemzően a *jobb módú, fiatal, családos középosztálybeliek* vesznek részt, így a város gyakran épp a legjobb adófizetőit veszíti el, míg jellemzően az alacsonyabb jövedelműek, eltartott időskorúak megmaradnak, akik adóiból egyre nehezebb finanszírozni a városban működő közszolgáltatásokat (közlekedés, oktatás, egészségügy). Különösen a belvárosokra jellemző, hogy az alacsony státuszúak jövedelme sem saját lakóköznyezetük felújítására (így „slum”-ok alakulnak ki), sem pedig az elköltözéshez nem elégséges, így környezetük „rabjává” válnak, megindul a gettósodás (New Yorkban Bronx vagy Harlem, Budapesten Józsefváros esete).

A lakosság szuburbanizációját megkésve követi a munkahelyek és szolgáltatások kitelepülése az elővárosi övezetbe. Egy ponton után a *túlzott vállalati koncentrációnak* (external diseconomies of scale) is megjelennek a gazdasági hátrányai (magasabb telekárak, drágább munkaerő, vonalas infrastruktúra túlterheltsége, zsúfoltság nyomán felmerülő környezetvédelmi, közbiztonsági és közlekedési többletköltségek). (KOZMA G. 2003) Az ipari szuburbanizációban jellemzően a korszériás üzemméretű, a piaci igényekre gyorsan reagáló, gyakran high-tech iparágakhoz tartozó vállalkozások vesznek részt. Ezeknél különösen fontos a szállítási sebesség. A just-in-time rendszerben működő vállalatok az elővárosi övezetben kikerülhetnek a városi közlekedési dugókat. A szuburbia új vál-

³⁴ Később ezek a városrégiók is összenőhetnek, és óriási megalopoliszokat képezhetnek, ilyen az amerikai BosWash (Bostontól New Yorkon át Washingtonig húzódik), a ChiPitts (Chicago–Pittsburgh), a SanSan (San Francisco–Los Angeles–San Diego) vagy a japán Tokaido (Tokió–Nagoya–Osaka). A folyamat végereményeként Doxiadis 1968-ban a XXI. század végére egy egész földre kiterjedő óriási urbanizált térséget vizionált, amelyet ökumenopolisznak nevezett el.

lalkozásai részben a lakossághoz hasonlóan a központi városból települnek ki, részben „zöldmezős beruházással” eleve az elővárosi övezetben jönnek létre. A szolgáltatások szuburbanizációja jórészt a magas telekárakra érzékenyen reagáló irodák vagy a nagy területigényű szolgáltatások kitelepülését jelenti, pl. nagyobb bevásárló központok, raktárak, logisztikai, postai, telekommunikációs, média vagy szórakoztató szolgáltatások (pl. Disneyland). Az ipar és szolgáltatások szuburbanizációja különösen az autópályával rendelkező elővárosoknak kedvez (pl. Budaörs vagy Gödöllő).

3.) Dezurbanizáció

A fejlett országokban az 1970-es évek világgazdasági paradigmaváltása révén válságba került, túlszűfolt, szennyezett modern városi és ipari régiók egyre tisztabbá váltak a lakosság és a vállalatok számára. *Először az Amerikai Egyesült Államok*, majd Nyugat-Európa több városa esetében is kimutatták, hogy a kiköltözések egyre nagyobb távolságra lévő vidéki területekre irányulnak. A folyamatot Brian J. L. Berry 1976-os „Counterurbanization” című munkájában kontraurbanizációnak azaz ellenurbanizációnak nevezte el, napjainkban használatosabb a dezurbanizáció kifejezés.

A dezurbanizáció egy *abszolút dekoncentráció*, ahol már *nem csak maga a központi város* (dekoncentráció), hanem az *egész városrégió népessége is fogyatkozik* (abszolút), miközben a városrégió kívüli vidéki térségek felértékelődnek. A folyamat korai szakaszában az elővárosi övezet még inkább befogadó térség (a központi város felől), de időközben telítődik, és a késői szakaszban maga is kibocsátóvá válik (a vidéki térségek felé), a folyamatot Tózsza István szellemesen a be- és kilégzéssel érzékelteti. (TÓZSA I. 2010)

A dezurbanizációban kétféle társadalmi csoport vesz részt. Egyesek számára ez a városi civilizációtól való elmenekülést jelenti, ahol a természetbe visszatérés a *technikai eszközök tudatos mellőzését* jelenti. Manapság azonban egyre többen vannak olyanok is, akik éppen a technikai újításoknak köszönhetően – tehát annak használatával – engedhetik meg, hogy lakóhelyük egyre inkább eltávolodjon a várostól. A szuburbanizációtól eltérően ebben már nem annyira a közlekedés (legfeljebb a gyorsforgalmi utak és vasutak), sokkal inkább a városi életmódot vidéken is biztosító *újfajta telekommunikációs eszközök* (mobiltelefon, internet, e-mail, msn vagy skype) forradalmi fejlődése játszották a kulcsszerepet, amelyen keresztül a kiköltözők ezen csoportjának megmarad a kapcsolata a városi civilizációval. Esetükben már nincs napi ingázás, lakóhelyük egy kellemes, emberléptékű, biztonságos, csendes, tiszta, természet közeli vidéki környezetben van, ott is dolgoznak, de a távmunka révén a virtuális térben valójában nem távolodik el munkahelyük a várostól.

A posztmodern korban nem csak a népesség, hanem a vállalatok számára is vonzóvá válik az *esztétikus vidéki környezet*. Míg a hagyományos fordista ipari tömegtermelés erősen a nyersanyaglelőhelyekhez, a munkaerő- vagy fogyasztópiachoz kötődött, a kisebb szériában termelő posztfordi vállalatok telephelyválasztásában egyre fontosabbá válik a táji környezet szépsége. A sokszor északabbra kifejlődött, a nehézipar leépülésével strukturális válsággal küzdő ködös–szmogos urbanizált rozsdaovezetek („frost-” vagy „rostbelt”) helyett számos országon belül felértékelődik a kellemesebb éghajlatú, szép táji adottságú napfényövezet („sunbelt”). Az USA-ban az Atlanti-partvidék, az Appalache, a Nagy-tavak vidéke helyett dinamikusan fejlődik Kalifornia, Texas és Florida, az Egyesült Királyságban Észak- helyett Dél-Anglia, Németországban a Ruhr-vidék helyett az Alpok vidéke (Baden-Württemberg és Bajorország), Olaszországban Torino és Genova helyett a

„Harmadik Itália” (Toszkána vagy Emília-Romagna), Franciaországban Lille környéke helyett Provence. Magyarországon viszont a falvak infrastrukturális ellátatlansága miatt a dezurbanizáció még viszonylag gyerekcipőben jár.

4.) *Reurbanizáció*

Európa fejlettebb országaiban az 1980-as években egy „vissza a városba” folyamat indult meg, 241 európai városrégió (FUR) 47 százalékánál a központi város népessége növekedett 1981–1991 között (1975–1981 között még csak 22 százalékuknál). (PACIONE, M. 2005) Ezek a városok már az urbanizációs folyamat negyedik, reurbanizációs szakaszában vannak. A reurbanizáció egy *relatív koncentráció*, hiszen a *központi város népessége ugyan növekszik* (koncentráció), de a *városrégió egésze még csökken* (relatív).

A városok hanyatlását természetesen nem nézték tétlenül a várospolitikusok, sorra születtek a fizikailag és társadalmilag egyaránt leromlott állapotú városok, városközpontok újraélesztését (revitalizálását) célzó programok (pl. Amsterdam, London Dokk-negyed), amelyekkel sikerült megállítani, sőt visszafordítani a folyamatot.

A városok ritkán számíthatnak állami vagy nemzetközi fejlesztési forrásokra, hiszen a liberális gazdaságfilozófiájú államokban általában alacsony fokúak a térségeknek, településeknek juttatott fejlesztési támogatások, a redisztribútív (újraelosztó) filozófiájú állami fejlesztési politikák elsődleges kedvezményei pedig inkább a hátrányos helyzetű vidéki térségek. A városok hanyatlásának megállításához így egy *tudatos, aktív várospolitikára* van szükség, amely felismeri a kínálati oldalon a hagyományos városi miliő saját értékeiben rejlő lehetőségeket (történelmi épületállomány, sokszínű szolgáltatások elérhetősége), a keresleti oldalon pedig az ezt igénylő társadalmi rétegeket.

A reurbanizációs folyamat feltétele tehát a várospolitika aktívabb, bátrabb ingatlangazdálkodása. A városvezetés általában a magánszféra segítségével – ún. 3P („public–private partnership”) vállalkozási formában – a fizikailag és társadalmilag leromlott állapotú belvárosokban felvásárolja az épületeket, majd a terület megtisztításával, a XXI. századnak megfelelő új közművek (pl. wi-fi) kiépítésével, a közlekedés javításával (sokszor új metrómegálló) rehabilitálja a városrészt. A felújított ingatlanok értékesítésénél egyre inkább felértékelődik a városmarketing szerepe, az újjáélesztett (revitalizált) városnegyedet el kell tudni adni, a várost mint egy terméket „be kell csomagolni”.

A folyamat kísérőjelensége az ún. dzsentrifikáció, amelynek során átalakul a központi városok társadalmi összetétele. A felújított városrészekben a korábban ott élő alacsonyabb jövedelmű, sokszor etnikai kisebbséghez (Budapesten a cigánysághoz) tartozó társadalmi csoportok vagy idősebb korosztályok már nem bírják megfizetni a megnövekedett ingatlanárakat. Az alacsonyabb státuszúak helyébe az ún. „yuppie réteg” („young urban professional”) költözik, akik általában fiatalok, egyedülállók, magasan képzettek, jól keresnek és vonzódnak a belvárosok nyüzsgő élete iránt.

A reurbanizációs programok *emblematis városa London*, ahol az 1980-as években igényesen megkomponált formában rehabilitálták a Dokk-negyedet. Hasonló figyelhető meg más nagyobb nyugat-európai városban is (pl. Berlin, Birmingham, Hamburg vagy az amszterdami Waterfront Program esete). A történelmi épületállománnyal rendelkező, magasabb presztízsű városközpontok miatt a folyamat inkább Európának tekinthető, de megfigyelhető New Yorkban (Harlem felújítása) vagy San Franciscóban is. Magyarországon a budapesti Középső-Ferencváros (Corvin-negyed) revitalizációja szolgáltat példát erre.

Összességében az urbanizációs folyamattal kapcsolatban az alábbi főbb átfogó megállapítások tehetők:

- Az egyes városnövekedési szakaszok jellemzően egyre kisebb embertömeg vándorlását érintik. Miközben az agglomerálódásban világszerte (ma inkább a fejlődő világban) milliók vesznek részt, a szuburbanizációban már kevesebben, a dezurbanizációban még kevesebben, végül a reurbanizáció csak egy szűkebb réteget érint.
- A koncentrációval összefüggő két fázis (agglomerálódás és reurbanizáció) jellemzően Európából ered, míg a centrifugális erők által dominált dekoncentrációs szakaszok (szub- és dezurbanizáció) az észak-amerikai városokban jelent meg először, és Európában csak később terjedt el. Ebben szerepet játszik, hogy hosszú történeti fejlődés eredményeként létrejött, műemlékekben gazdag európai belvárosok a magas presztízsű státusz-szimbólumnak számítanak. „A legnagyobb városokban lakás önmagában értéket jelent az európai ember számára.” (BARTA GY. – BELUSZKY P. 1999)
- A legtöbb város esetében egyszerre zajlik a ki- és a beköltözés, ezért a városokat nehéz tisztán bekategorizálni, legfeljebb a mértékadó, legmeghatározóbb városnövekedési fázis állapítható meg. Régiók, országok besorolása egyes városnövekedési szakaszokhoz pedig még inkább megkérdőjelezhető.

Visszatekintő kérdések

- Mit jelent a városfogalom térbeni, időbeni és tudományterületenkénti eltérése?
- Mikor értékelődött fel a gazdasági szerkezet figyelembe vétele a városok definiálásánál, ma hol alkalmazzák inkább?
- A fejlett országok milyen jelzőszám alapján és hogyan határolják le a városi tereiket?
- Mi jellemzi a hazai várossá nyilvánítási gyakorlatot?
- Mi jellemzi a különböző népességnagyságú kelet-közép-európai városok fejlődését?
- Mi a különbség a városodás és a városiasodás között?
- Mi jellemzi a városnövekedési szakaszokat?
- Mi a különbség a világvárosok és a megá városok között, mi az összefüggés a gazdasági fejlettség és az urbanizáció között?

Irodalomjegyzék

- ACEMOGLU, D. – YARED, P. 2010: Growth in a partially de-globalized world. Political Limits to Globalization. – American Economic Review 2. pp. 83–88.
- AGNEW, J. A. – MITCHELL, K. – TOAL, G. 2003: A companion to political geography. – Blackwell, Malden (Massachusetts)
- AIYAR, SH. 2012: From Financial Crisis to Great Recession: The Role of Globalized Banks. – American Economic Review 3. pp. 225–230.
- AIZENMAN J. – PINTO, B. –RADZIWILL, A. 2007: Sources for financing domestic capital – is foreign saving a viable option?. – Journal of International Money and Finance 5. pp. 682–702.
- AIZENMAN, J. – SUSHKO, V. 2011: Capital Flow Types, External Financing Needs, and Industrial Growth: 99 countries, 1991–2007. – NBER Working Paper 17228.
- AL GORE, A. A. 1998: The Digital Earth: Understanding our planet in the 21st Century. – Los Angeles – <http://www.opengeospatial.org/pressroom/papers> Letöltve: 2012. november 1.
- ALESINA, A. – ZHURAVSKAYA, E. 2011: Segregation and the Quality of Government in a Cross Section of Countries. – American Economic Review 5. pp. 1872–1911
- ÁLLAMI SZÁMVEVŐSZÉK 2011: Jelentés a térségek felzárkóztatására fordított pénzeszközök felhasználásáról. – Állami Számvevőszék (december 8.), Budapest
- ALLEN, J. – HAMNETT, C. (eds.) 1995: A Shrinking World? Global Unevenness and Inequality. – Oxford University Press/The Open University, London
- ALONSO, M. N. – UBS – UNED 2008: Recent market developments from an Econophysics perspective. – Fribourg Symposium. – <http://www.unifr.ch/econophysics/symposium/talks08/Noguer%20-%20Market%20developments.pdf> Letöltve: 2012. november 4.
- ANDERSON, B. 2006: Elképzelt közösségek. Gondolatok a nacionalizmus eredetéről és elterjedéséről. – (Fordította: Sonkoly G.) – L’Harmattan Kiadó, Budapest
- ASHWORTH, G. J. – VOUGH, H. 1990: Selling the City: Marketing Approaches in Public Sector Urban Planning – Belhaven Press, London, New York
- ASHWORTH, G. J. – VOUGH, H. 1997: A város értékesítése – Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest
- ATKINS, P. 1988: Redefining agricultural geography as the geography of food.– Area, 20. 3.
- AUBERT A. 2007: A nemzetközi és a hazai turizmus területi folyamatai, piaci tendenciái a globalizáció korában. – Földrajzi Közlemények 55. 3.
- AZ IGAZSÁG ÉS A BÉKE PÁPAI TANÁCSA 2007: Quadragesimo anno. Az Egyház társadalmi tanításának kompendiuma. – (Fordította: Dér K. – Horvát P.) – Szent István Társulat az Apostoli Szentszék Könyvkiadója, Budapest
- BACHE, I. – ANDREOU, G. – ATANASOVA, G. – TMOŠIC, D 2011: Europeanization and multi-level governance in South-east Europe: The domestic impact of EU cohesion policy and preaccession aid. – Journal of European Public Policy 18. 1.
- BÁNFALVI J. 1995: Magyarország idegenforgalmi földrajza. – Kereskedelmi és Idegenforgalmi Továbbképző, Budapest
- BANSAL, R. – SHALIASTOVICH, I. 2010: Confidence Risk and Asset Prices. – American Economic Review 2. pp. 537–541.

- BANSKY, J. 2002: Rural geography – A research discipline new to Polish geography. – *Przeład Geograficzny*, 74. 3.
- BARLOW, J. P. 1991: Coming into the Country. – *Communications ACM* 34.
- BARSI Á. – LOVAS T. 2010: Lézerszkennelés. – Egyetemi tantárgy anyaga, BME. – http://www.fmt.bme.hu/fmt/htdocs/oktatas/tantargy.php?tantargy_azon=BMEEOFT-V98 Letöltve: 2012. november 1.
- BARTA GY. – BELUSZKY P. 1999: Előzetes megjegyzések a nagyvárosok és agglomerációjuk kapcsolatáról. – In: BARTA GY. – BELUSZKY P. (szerk.): Társadami–gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban I. – Regionális Kutatási Alapítvány, Budapest
- BAUDRILLARD, J. 1983: *Simularca and Simulation*. – Semiotex(e), New York
- BÉKÉSI L. 2004: *A politika földrajza*. – Aula Kiadó, Budapest
- BELUSZKY P. – KOVÁCS Z. – OLESSÁK D. (szerk) 2001: *A terület- és településfejlesztés kézikönyve*. – Magyarország kézikönyvtára sorozat. CEBA Kiadó, Váckisújfalu
- BELUSZKY P. 1999: *Magyarország településföldrajza. Általános rész*. – Dialóg Campus Kiadó, Budapest – Pécs
- BELÜGYMINISZTERIUM 2002: *Településfejlesztési Füzetek 24.* – Belügyminisztérium Településfejlesztési Iroda, Budapest
- BENEDIKT, M. 1991: *Cyberspace: Some Proposals*. – In: BENEDIKT, M. (ed.): *Cyberspace: First Steps*. – MIT Press, Cambridge, Massachusetts
- BERNEK Á. – FARKAS P. 2002: *A monetáris világ, pénz „mindenhatóságának” politikai kérdőjelei*. – In: BERNEK Á. (szerk.): *A globális világ politikai földrajza*. – Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest
- BERNEK Á. (szerk.) 2002: *A globális világ politikai földrajza*. – Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest
- BERNEK Á. 1999: *A globális világgazdaság térszerveződése*. In: NEMES NAGY J. (szerk.): *Helyek, terek, régiók*. – ELTE Regionális Földrajzi Tanszék, Budapest
- BERRY, B. J. L. – CONKLING, E. C. – RAY, D. M. 1976: *The Geography of Economic Systems*, Prentice-Hall Inc., Englewood Cliffs, New Jersey
- BERRY, B. J. L. 1967: *Geography of Market Centers and Retail Distribution*. – Prentice-Hall, Inc., Englewood Cliffs, N. J.
- BLAHÓ A. – KUTASI G. (szerk.) 2010: *Erőközpontok és régiók*. – Akadémiai Kiadó, Budapest
- BODNÁR Á. 2011: *Megduplázódik idén a mobil szélessávú előfizetések száma*. – Internet, WSW, január 12.
- BODNÁR L. 2005: *Az idegenforgalom hazai és nemzetközi vonatkozásai*. – Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest
- BOWLER, I. R. – ÍLBERY, B. W. 1987: *Redefining agricultural geography*. – *Area*, 19. 4.
- BRADSHOW, M. – WHITE, G. W. – DYMOND, J. P. – CHACKO, E. 2012: *Contemporary World Regional Geography*. – McGraw-Hill, New York
- BRUNN, S. D. – LEINBACH, T. R. (eds.) 1991: *Collapsing space and time: Geographic Aspects of Communication and Information*. – Harper Collins Academic, New York
- BRYANT, C. R. – MAROIS, C. 1995: *The sustainability of rural system*. – Montreal
- BRZEZINSKI, Z. 1999: *A nagy sakktábla. Amerika világelsősege és geostratégiai feladatai*. – Európa Könyvkiadó, Budapest
- BUDAY-SÁNTHA A. 2004: *A természeti tőke és az agrárgazdaság szerepe a területi versenyképességben*. – Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar, Pécs

- BULLMANN, U. 1997: The Politics of the third level. – In: JEFFERY, CH. (ed.): The Regional Dimension of the European Union. Towards a Third Level in Europe? – Frank Cass & Co. Ltd., London
- BURNSIDE, C. 2011: The Cross Section of Foreign Currency Risk Premia and Consumption Growth Risk: Comment. – American Economic Review 7. pp. 3456–3476.
- CAIRNCROSS, F. 1997: The death of distance. How the communication revolution will change our lives. – Harvard Business School Press, Boston
- CAPPELLIN, R. 1997: Federalism and network paradigm: guidelines for a new approach in national regional policy. – In: DANSON, M. (ed.): Regional Governance and Economic Development. – Pion, London
- CARVALHO, V. M. – MARTIN, A. – VENTURA, J. 2012: Understanding Bubbly Episodes. – American Economic Review 3. pp. 95–100.
- CARTOGRAPHIA 2004: Földrajzi Világtalasz. – Cartographia Kft., Budapest
- CASTELLS, M. – INCE, M. 2006: A tudás világa. – Napvilág Kiadó, Budapest
- CASTELLS, M. 1996: The Rise of the Network Society: the information age. – Blackwell, Oxford
- CIA 2012: The World Factbook – Guide to Country Profiles. – <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/docs/rankorderguide.html> Letöltve: 2012: november 1.
- CLOKE, P. J. – PARK, C. C. 1985: Rural Resource Management. – New York
- CLOKE, P. J. 1979: Key settlements in rural area. – London
- CLOKE, P. J. 1983: An introduction to rural settlement planning. – London
- CLOUT, H. D. 1972: Rural geography. – London
- COE, N. M. – KELLY, PH. F. – YEUNG, H. W. C. 2007: Economic Geography. – Blackwell, Oxford
- COENEN, G. – STRAUB, R. – TRABANDT, M. 2012: Fiscal policy during and after the financial crisis. – American Economic Review 3. pp. 71–76.
- CORSETTI, G. – KONSTANTINOU, P. T. 2012: What Drives US Foreign Borrowing? Evidence on the External Adjustment to Transitory and Permanent Shocks. – American Economic Review 2. pp. 1062–1092.
- CRAGLIA, M. – GOODCHILD, M. F. – ANNONI, A. – CAMARA, G. – GOULD, M. – KUHN, W. – MARK, D. – MASSER, I. – MAGUIRE, D. – LIANG, S. – PARSONS, E. 2008: Next-Generation Digital Earth, a position paper from the Vespucci Initiative for the Advancement of Geographic Information Science. – International Journal of Spatial Data Infrastructures Research, 3. pp. 146–167.
- CSATÁRI B. – FARKAS J. Zs. 2006: A magyar vidékies kistérségek új kategorizálása, különös tekintettel a városi hatásokra és a földhasznosítás változásaira. – Tér és társadalom, 20. 4.
- CSATÁRI B. 1996: A magyarországi kistérségek néhány jellegzetessége. – MTA RKK ATI PHARE kiadvány, Kecskemét
- CSATÁRI B. 1999: A kedvezményezett kistérségek besorolásának felülvizsgálata I–II. Kézirat. – MTA RKK ATI, Kecskemét
- CSATÁRI B. 1999b: A magyar vidék térségi tagozódása. Kutatási zárójelentés. – MTA RKK ATI, Kecskemét
- CSATÁRI B. 2000: Kísérlet a magyarországi kistérségek komplex fejlődési típusainak meghatározására. – In.: DÖVÉNYI Z. (szerk.): Alföld és nagyvilág. Tanulmányok Tóth Józsefnek. – MTA FKI, Budapest

- CSATÁRI B. 2004: Kísérlet a területi konfliktusok földrajzi értelmezésére. – II. Magyar Földrajzi Kongresszus, Szeged
- CSICSERI-RÓNAI I. 2003: Nagy Ferenc. – Occidental Press, Budapest
- CSOMÓS GY. – KULCSÁR B. 2012: A városok pozíciója a globális gazdaság irányításában a nagyvállalatok forgalma alapján. – Földrajzi Közlemények 2. pp. 138 – 151.
- CSOMÓS GY. 2008: Regionális centrumok a globális térben. Lakosságszám vagy funkcionalitás? – Debreceni Műszaki Közlemények, 1.
- DANIELS, P. 2008: Geographies of the economy. In: DANIELS, P. – BRADSHAW, M. – SHAW, D. – SIDAWAY, J. (eds.): An introduction to human geography. – Pearson Education Limited, Harlow
- DELORS, J. 1991: Subsidiarity. The Challenge of Change. Proceedings of the Jacques Delors Colloquium. – European Institute of Public Administration, Maastricht
- DETREKŐI Á. – SZABÓ GY. 2003: Térinformatika. – Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest
- DICKEN, P. 1992: Global Shift. The Internationalization of Economic Activity. – Paul Chapman Publishing Ltd., London
- DICKEN, P. 1998: Global Shift. Transforming the World Economy. – Paul Chapman Publishing Ltd., London
- DICKEN, P. 2003: Global Shift. Reshaping the Global Economic Map in the 21st Century. – Sage Publications, London
- DIECKHOFF, A. 2004: Egy megrögzöttség túlhaladása – a kulturális és politikai nacionalizmus fogalmainak újraértelmezése. – Regio 13. 4.
- DODGE, M. 1998: The Geographies of Cyberspace. – 94th Annual Meeting of the Association of American Geographers, Boston
- DUGIN A. 2004: A geopolitika alapjai – Oroszország geopolitikai jövője. – In: SISELINA L. – GAZDAG F. (szerk): Oroszország és Európa. Orosz geopolitikai szöveggyűjtemény. – Zrínyi Kiadó, Budapest
- EASTMAN, R. O. 1930: Marketing Geography. – Alexander Hamilton Institute, New York
- EHRlich, I. – SHIN, J. K. 2010: Human Capital and Imperfectly Informed Financial Markets. – American Economic Review 2. pp. 244–249.
- EICHENGREEN, B. 2012: International Liquidity in a Multipolar World. – American Economic Review 3. pp. 207–212.
- ELIAS, A. 2008: Introduction. Whatever happened to the Europe of Regions? Revisiting the Regional Dimension of European Politics. – Regional and Federal Studies 5.
- ENGEL, CH. – WEST, K. D. 2010: International Financial Markets Global Interest Rates, Currency Returns, and the Real Value of the Dollar. – American Economic Review 2. pp. 562–567.
- ENYEDI GY. 1964: A Délkelet-Alföld mezőgazdasági földrajza. – Akadémiai Kiadó, Budapest
- ENYEDI GY. 1988: A városnövekedés szakaszai. – Akadémiai Kiadó, Budapest
- ENYEDI GY. 1995: Városverseny, várospolitika, városmarketing – Tér és Társadalom 9. 1–2.
- ENYEDI GY. 1996: Regionális folyamatok Magyarországon. – Budapest
- ENYEDI GY. 1997: A sikeres város. – Tér és Társadalom 4. pp. 1–7.
- ERCEG, CH. J. – LINDÉ, J. 2012: Fiscal Consolidation in an Open Economy. – American Economic Review 3. pp. 186–191.
- ERDŐSI F. 2006: A mobiltelefonok elterjedésének területi sajátosságai a Földön. I. rész. – Területi Statisztika 46. 6.

- ERDŐSI F. 2007: A mobiltelefonok elterjedésének területi sajátosságai a Földön II. rész. – Területi Statisztika 47. 1.
- EURÓPAI MENEKÜLTÜGYI ALAP 2012: Van olyan hogy tipikus menekült? – Úton 24. Kastner & Partners Kft, Budapest
- EUROPEAN COMMISSION 1998: 1998 Broad Economic Policy Guidelines. – European Economy. – Directorate-General for Economic and Financial Affairs, European Commission No. 66.
- EUROSTAT 2012: Regional GDP per capita in 2009. – Eurostat-newrelease 38. (13 March), Bruxelles
- FARKAS J. ZS. – CSATÁRI B. 2010: Agrár- és vidékföldrajzi kutatások Bács-Kiskun megyei példákon. – In: UNGER, J. – PÁL-MOLNÁR, E. (szerk.): Geoszféra 2010. A Szegedi Tudományegyetem Földtudományok Doktori Iskola és a Környezettudományi Doktori Iskola (Környezeti geográfia és Környezetföldtan programok) eredményei. – SZTE TTIK Földrajzi és Földtani Tanszékcsoport (GeoLitera), Szeged
- FARKAS J. ZS. 2007: Neurális hálózatok a térségi tipizálásban. – Tér és Társadalom 21. 1.
- FARKAS J. ZS. 2010: Agrár- és vidékföldrajzi kutatások Bács-Kiskun megyei példákkal. – Egyetemi doktori disszertáció
- FARKAS P. 1997: A nemzetközi tőkeáramlások két évszázada és a jelenkori pénzügyi luftballon. – Társadalmi Szemle 52. 10.
- FEENSTRA, R. C. – HONG, CH. 2010: China's Exports and Employment. – In: FEENSTRA, R. C. – WEI, SH.-J.: China's Growing Role in World Trade. – University of Chicago Press, Chicago
- FEHÉR A. 1998: A vidék fogalmáról és a vidéki területek lehatárolásáról. – Gazdálkodás 42. 5.
- FERENCZ V. 2011: Gazdasági és közszolgáltatási folyamatok térbeli elemzése. E-government tanulmányok 34., Budapest
- FINTA I. 2006: A regionális politika alapelveinek érvényesülése a közösségi és a hazai jogi szabályozásban. – Egyetemi doktori disszertáció, PTE KTK Regionális Gazdaságtani Doktori Iskola, Pécs
- FLEURKE, F.–WILLEMSE, R. 2006: The European Union and the Autonomy of Sub-national Authorities: Towards an Analysis of Constraints and Opportunities in Sub-national Decision-making. – Regional and Federal Studies 1.
- FOJTIK J. 1999: Városmarketing az Interneten – lehetőségek és eredmények. – Tér és Társadalom 13. 1–2.
- G. FEKETE É. 2004: A vidék innovációja és annak szervezeti háttere. – Kézirat, MTA RKK ATI, Kecskemét
- G. FODOR G. – STUMPF I. 2008: Neoweberi állam és jó kormányzás. – Nemzeti Érdek 7.
- GAEBE, W. 2004: Urbane Räume. – Eugen Ulmer Verlag, Stuttgart
- GAILE, G. L. – WILLMOTT, C. J. (eds.) 2006: Geography in America at the Dawn of the 21st Century. – Oxford University Press, Oxford
- GÁL Z. 2010: Pénzügyi piacok a globális térben. – Akadémiai Kiadó, Budapest
- GARAMHEGYI Á. 2004: A településmarketing, mint a nonbusiness marketing egy esete. – In: DINYA L. – FARKAS F. – HETESI E. – VERES Z. (szerk.): Nonbusiness marketing és menedzsment. – Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest
- GEORGE, P. 1963: Précis de géographie rurale. – Párizs
- GIBSON, W. 1984: Neuromancer. – Harper Collins, London
- GILG, A. W. 1985: An Introduction to Rural Geography. – Edward Arnold, London

- GLOBAL FOOTPRINT NETWORK 2012: August 22nd is Earth Overshoot Day: Humanity has exhausted nature's budget for the year. – Press Release, Global Footprint Network, Oakland, CA, USA
- GOLOBICS P. 2002: A világgazdaság kialakulásának folyamata és jelenlegi térszerkezete. – In: TÓTH J. (szerk.): Általános társadalomföldrajz I. – Dialóg Campus Kiadó, Budapest – Pécs
- GORDOS T. 2000: A városmarketing néhány kérdése. – Tér és Társadalom 14. 2–3.
- GORMAN, S. P. 2002: Where are the web factories: The urban bias of e-business location. – Tijdschrifts voor Economische en Sociale Geografie 5.
- GOURINCHAS P.-O. – JEANNE, O. 2006: The Elusive Gains from International Financial Integration. – Review of Economic Studies 3. pp. 715–741.
- GRAUWE, P. DE 2000: Economics of Monetary Union. – Oxford University Press, New York
- GREENWOOD, J. – SANCHEZ, J. M. – WANG, CH. 2010: Financing Development: The Role of Information Costs. – American Economic Review 4. pp. 1875–1891.
- GROTE, J. R. – GBIKPI, B. (eds.) 2002: Participatory Governance. Political and Societal Implications. – Leske+Budrich, Opladen
- GUILANI, E. 2006: The Rescaling of Governance in Europe: New Spatial and Institutional Rationales. Guest editorial. – European Planning Studies 14.
- GYÖRI SZABÓ G. 2007: Kisebbség, autonómia, regionlizmus. – Osiris, Budapest
- HAGGETT, P. 2001: Geography: A Modern Synthesis. – Prentice Hall, New York
- HAGGETT, P. 2006: Geográfia: Globális szintézis. – Typotex, Budapest
- HAJDÚ Z. 2005. Magyarország közigazgatási földrajza. – Dialóg Campus, Budapest-Pécs
- HALKIER, H. – DANSON, M. – DAMBORG, C. (eds.) 1998: Regional Development Agencies in Europe. – Jessica Kingsley, London.
- HALMAI P. – CSATÁRI B. – TÓTH E. 2009: A vidék jövője – az agrárpolitikától vidékpolitikáig. – In: BANCZEROWSKI J.-NÉ – BÁRDOSI V.-NÉ HORÁNYI K. – HORVÁTH CS. – SZEMENYEI I. – WAGNER P. (szerk.): Stratégiai kutatások 2008–2009. Kutatási jelentések. – Miniszterelnöki Hivatal, Magyar Tudományos Akadémia, Budapest
- HASSAN, T. A. – MERTENS, TH. M. 2011: Market Sentiment: A Tragedy of the Commons. – American Economic Review 3. pp. 402–405.
- HEINEBERG, H. 2001: Stadtgeographie. Grundriss Allgemeine Geographie. – Ferdinand Schöningh Verlag, Paderborn
- HERENDY CS. – MURÁNYI P. 2008: Településmarketing az információs társadalomban – E-Government Tanulmányok 23., E-Government Alapítvány, Budapest
- HOFMESITER, B. 1999: Stadtgeographie. Das Geographische Seminar. – Westermann, Braunschweig
- HORVÁTH M. T. 2005: Közmenedzsment. – Dialóg Campus, Budapest–Pécs.
- HUIGEN, P. P. 1996: Less planning, more vision! Planning ideas and sustainability for rural areas. – Groningen.
- HUMANRÁJC 2009: Modern Atlantisz: Dubai – http://human.blogter.hu/352776/modern_atlantisz_dubai Letöltve: 2012. július 11.
- HUMMER, W. – BOHR, S. 1994: A régiók szerepe a jövő Európájában. – Baranya Megyei Közgyűlés, Pécs.
- HUWS, U. 1999: A nemzeti különbségek fennmaradása az e-szolgáltatások új globális munkamegosztásában. – EMERGENCE-projekt (IST-1999-13420), MTA Szociológiai Kutatóintézet, Szervezet- és Munkaszociológiai Műhely, Budapest

- ILBERY, B. W. 1985: *Agricultural Geography: A Social and Economic Analysis*. – Oxford University Press, Oxford
- ILLÉS I. 2008: *Regionális gazdaságtan – Területfejlesztés*. – Typotext Kiadó, Budapest
- INDEX 2008: *Még mindig nincs elég pláza*. – Index–Gazdaság. (Március 26) – <http://index.hu/gazdasag/magyar/plaing080326> Letöltve: 2012. november 1.
- INTERNATIONAL MONETARY FUND 2011: *World Economic Outlook, 2011*. – International Monetary Fund, Washington
- INTERNATIONAL MONETARY FUND 2012a: *Global Financial Stability Report, 2012*. – International Monetary Fund, Washington
- INTERNATIONAL MONETARY FUND 2012b: *World Economic Outlook, 2012*. – International Monetary Fund, Washington
- ISARD, W. 1967: *Philadelphia Region InputOutput Study*. – Preliminary Working Papers, RSRI, Philadelphia, P. A.
- JAKOBI Á. 2007: *Az információs társadalom térbelisége*. – ELTE Regionális Tudományi Tanszék, Macropolis, Budapest
- JAKSITY GY. 2004: *A pénz természete*. – Alinea Kiadó, Budapest
- JÁSZBERÉNYI M. – PÁLFALVI J. 2009: *Nemzetközi közlekedés és turizmus*. – Aula Kiadó, Budapest
- JENEY L. 2002: *A nagyvárosok növekedésének területi jellegzetességei Európában*. – *Regionális Tudományi Tanulmányok* 7. pp. 133 – 161.
- JENEY L. 2005: *Városi agglomerációk, városrégiók*. – In: NEMES NAGY J. (szerk.): *Regionális elemzési módszerek*. – ELTE Regionális Földrajzi Tanszék, Budapest
- JENEY L. 2007: *Dualitások az Európai Unió nagyváros-hálózatának fejlettségében az ezredfordulón*. – *Tér és Társadalom* 4. pp. 155–178.
- JOHNSON, D. B. 1999: *A közösségi döntések elmélete*. – Osiris, Budapest
- JOHNSTON, R. J. – TAYLOR, P. J. – WATTS, M. (eds.) 1995: *Geographies of Global Change. Remapping the World in the late Twentieth Century*. – Blackwell Publishing Ltd., Oxford
- JUHÁSZ A. 2011: *Földfelszín modellezés. A topográfia és kartográfia a digitális világban*. – Elektronikus jegyzet, BME Fotogrammetria és Térinformatika Tanszék, Budapest – <http://www.fimt.bme.hu/fimt/oktatas/feltoltesek/BMEEOFTMK07/foldfelszin.pdf> Letöltve: 2012. november 1.
- KEATING, M. (ed.) 2004: *Regions and Regionalism in Europe*. – An Elgar Reference Collection, Cheltenham
- KEATING, M. 1997: *The invention of regions: political restructuring and territorial government in Western Europe*. – *Environment and Planning C: Government and Policy* 4.
- KEATING, M. 2008: *A Quarter Century of the Europe of the Regions*. – *Regional and Federal Studies* 18. 5.
- KERTESI G. – KÉZDI G. 2011: *The Roma/Non-Roma Test Score Gap in Hungary*. – *American Economic Review* 3. pp. 519–525.
- KINNAN, C. – TOWNSEND R. 2012: *Kinship and Financial Networks, Formal Financial Access, and Risk Reduction*. – *American Economic Review* 3. pp. 289–293.
- KISS T. 2005: *A fenntartható fejlődés mint versenyképességet befolyásoló tényező*. – Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kara: *Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola Évkönyv 2004–2005. Környezetvédelem, regionális versenyképesség, fenntartható fejlődés konferencia előadásai*. – PTE Közgazdaságtudományi Kar, Pécs

- KITCHIN, R. M. 1998: Towards geographies of cyberspace. – Progress in Human Geography 3.
- KOCSIS É. – SZABÓ K. 2000: A posztmodern vállalat. Tanulás és hálózatosodás az új gazdaságban. – Oktatási Minisztérium, Budapest
- KOHN, M. 1993: Money, Banking and Financial Markets. – The Dryden Press, For Worth
- KOLLMANN, R. – ROEGER, W. – VELD, J. IN'T 2012: Fiscal Policy in a Financial Crisis: Standard Policy versus Bank Rescue Measures. – American Economic Review 3. pp. 77–81.
- KOOIMAN, J. (ed.) 1993: Modern Governance: New Government-Society Interactions – Sage, London
- KOROMPAI A. 2003: A fenntartható fejlődés és a természeti erőforrások. – In: BORA GY. – KOROMPAI A. (szerk.): A természeti erőforrások gazdaságtana és földrajza. – Aula Kiadó, Budapest
- KOSIŃSKI, L. 1970: The population of Europe: A geographical perspective. – Longman Geography Paperbacks. – Longman Group Ltd., London
- KOTLER, PH. – KELLER K. L. 2006: Marketing–Menedzsment. – Akadémiai, Budapest
- KOTLER, PH. 2003: A Framework for Marketing Management – Prentice Hall, New Jersey
- KOVÁCH I. (szerk.) 2007: Vidék- és falukép változó időben. – Argumentum – MTA Politika Tudományok Intézete, Budapest
- KOVÁCS T. 1998: Mi tekinthető vidéknek? – Gazdálkodás 42. 5.
- KOVÁCS T. 2004: A foglalkoztatás növelése, mint a vidékfejlesztési stratégia központi kérdése. – Kézirat, MTA RKK ATI, Kecskemét
- KOVÁCS Z. 2001: A települések fejlődése. – In.: Beluszky P.–Kovács Z.–Olessák D. (szerk.): A terület- és településfejlesztés kézikönyve. – Magyarország kézikönyvtára sorozat. CEBA Kiadó, Váckisújfalu
- KOVÁCS Z. 2002a: Az urbanizáció jellemzői Kelet-Közép-Európában a posztszocialista átmenet idején. – Földrajzi Közlemények 1 – 4. pp. 57 – 78.
- KOVÁCS Z. 2002b: Népség- és településföldrajz. – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
- KOZMA G. 1995: Városmarketing, mint a helyi gazdaságfejlesztés egyik lehetséges eszköze – Tér és Társadalom 9. 1–2.
- KOZMA G. 2003: Regionális gazdaságtan – Geográfus és földrajz tanár szakos hallgatók számára. – Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen
- KOZMA G. 2009: Kockázatok és kezelési módjuk az önkormányzatok gazdálkodásában – ellenőri szemmel. – Comitatus 6.
- KÖSZEGFALVI GY. – LOYDL T. 2001: Településfejlesztés. – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
- KÖSZEGFALVI GY. – TÓTH J. 2002: Általános településföldrajz. – In: TÓTH J. (szerk.): Általános társadalomföldrajz I. – Dialóg Campus Kiadó, Budapest – Pécs
- KROSZNER, R. S. – STRAHAN, PH. E. 2011: Financial Regulatory Reform: Challenges Ahead. American Economic Review 3. pp. 242–246.
- KRUGMAN, P. – OBSTFELD, M. 2003: Nemzetközi gazdaságtan. – Panem, Budapest
- KRUGMAN, P. 1991a: Geography and Trade. – Leuven University Press, Leuven and MIT Press, Cambridge
- KRUGMAN, P. 1991b: Increasing Returns and Economic Geography. – Journal of Political Economy 99.
- KRUGMAN, P. 1998: What's New About the New Economic Geography. – Oxford Review of Economic Policy 14. 2.
- KRUGMAN, P. 1999: The Role of Geography in Development. – International Regional Science Review 22. 2.

- KRUGMAN, P. 2000: A földrajz szerepe a fejlődésben. – Tér és Társadalom 14. 4.
- KSH 2011: Jelentés a turizmus 2010. évi teljesítményéről. – KSH, Budapest
- KSH 2012a: A 25. népesedési világnap alkalmából. – Szám-Lap, KSH Tájékoztatási Főosztály – http://www.ksh.hu/szamlap/életünk_nep.html Letöltve: 2012. július 11.
- KSH 2012b: Módszertani Dokumentáció. – KSH – <http://www.ksh.hu/apps/meta.main> Letöltve: 2012. július 11.
- KUBASSEK J. 2011: Teleki Pál a magyar politikai földrajz atyja. – Magyar Tudomány 172. 8.
- KULCSÁR D. 2009: A fenntartható fejlődés. Mi a valóság? – Valóság 52. 3.
- LARSSON, T. – NOMDEN, K. – PETITEVILLE, F. (eds.) 1999: The Intermediate Level of Government in European States. Complexity versus Democracy? – EIPA, Maastricht
- LEAHY, E. – ENGELMAN, R. – VOGEL, C. G. – HADDOCK, S. – PRESTON, T. 2007: The Shape of Things to Come, Why Age Structure Matters to a Safer More Equitable World. – Population Action International – <http://populationaction.org/wp-content/uploads/2012/01/SOTC.pdf> Letöltve: 2012. október 2.
- LENGYEL I. – RECHNITZER J. 2004: Regionális Gazdaságtan. – Dialóg Campus Kiadó, Pécs
- LENGYEL M. 2004: A turizmus általános elmélete. – Kereskedelmi és Idegenforgalmi Továbbképző, Budapest
- LEYSHON, A. – THRIFT, N. 1992: ?. –
- LIPCEI CHARTA 2007: A fenntartható európai városokról. – Lipcse
- LOEWENSTEIN, G. – CAIN, D. M. – SAH, S. 2011: The Limits of Transparency: Pitfalls and Potential of Disclosing Conflicts of Interest, American Economic Review 3. pp. 423–428.
- LOUGHLIN, J. 2001: Subnational Democracy in the European Union. Challenges and Opportunities. – Oxford University Press, Oxford
- LOVERING, J. 2011: The new regional governance and the hegemony of neoliberalism. – In: PIKE, A. – RODRIGUEZ-POSE, A. – TOMANEY, J. (eds.): Handbook of Local and Regional Development, Routledge Handbooks, London
- LŐRINCÉ ISTVÁNFY H. 2001: Pénzügyi integráció Európában. – KJK-Kerszöv, Budapest
- LŐRINCZ L. 1997: A közigazgatás-tudomány alapjai. – Rejtjel Kiadó, Budapest
- LÖSCH, A. 1954: The Economics of Location. – (Translated from the (1944) Die räumliche Ordnung der Wirtschaft. (Verlang) German edition by W. H. Woglom and W. F. Stolper) – Yale University Press, New Haven, CN.
- MACKINDER, H. 1904: The Geographical Pivot of History – Geographical Journal 23.
- MACKINNON, D. – CUMBERS, A. 2007: An Introduction to Economic Geography. – Pearson Education Limited, Harlow
- MAGYAR KÖZLÖNY 2005: Az Országgyűlés 97/2005. OGY határozata az Országos Területfejlesztési Konceptióról. – 168. sz. (december 25.)
- MAGYAR KÖZLÖNY 2011a: A területfejlesztéssel és területrendezéssel összefüggő egyes törvények módosításáról szóló törvény. – 164. sz. (december 30.)
- MAGYAR KÖZLÖNY 2011b: Magyarország Alaptörvénye (április 25.)
- MAGYAR KÖZLÖNY 2011c: Magyarország helyi önkormányzatairól szóló törvény. – 161. sz. (december 28.)
- MAGYAR TURIZMUS ZRT. 2010: Turizmus Magyarországon. – Budapest

- MAGYAR TURIZMUS ZRT. 2011: Magyarország turizmusának alakulása 2010-ben. – Budapest
- MARTIN, R. 1994: Stateless Monies. Global Financial Integration and National Economic Autonomy: the End of Geography? In: CORBRIDGE, S. - MARTIN, R. – THIRFT, N. (eds.) Money, Power and Space. – Blackwell Publishers, Oxford – Cambridge
- MARTIN, R. 1999: The New „Geographical Turn” in Economics: Some Critical Reflections. – Cambridge Journal of Economics 23.
- MARTIN, S. 1999: The Fragmented Meso: Intermediate Level Administration in the UK. – In. LARSSON, T. – NOMDEN, K. – PETITEVILLE, F. (eds.): The Intermeddiate Level of Government in European States. Complexity versus Democracy? – EIPA, Maastricht
- MARTINS, M. R. 1995: Size of municipalities, efficiency and citizen participation: a cross-European perspective. – Environment and Planning C: Government and Policy 4.
- MAYER, J. 2000: Európai munkaközösség a Közép- és Dél-európai térségekért „regionális egyenlőtlenségek” munkacsoportjának memoranduma. – Bayreuth
- McKINSLEY GLOBAL INSTITUTE 2011: Internet matters: The Net’s sweeping impact on growth jobs, and prosperity. – <http://www.digibiz.hu/az-internet-gazdasagi-sulya/20110604> Letöltve: 2012. november 1.
- MÉSZÁROS R. 2000: A társadalomföldrajz gondolatvilága. – Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajzi Tanszéke, Szeged
- MÉSZÁROS R. 2008: A kibertér, és ami körülötte van. – Szegedi Egyetemi Kiadó, Szeged
- MÉSZÁROS R. 2010: A tér. A globális kibertér. – In: MÉSZÁROS R. ÉS MUNKAKÖZÖSSÉGE: A globális gazdaság földrajzi dimenziói. Akadémiai Kiadó, Budapest
- MÉSZÁROS R. ÉS MUNKAKÖZÖSSÉGE 2010: A globális gazdaság földrajzi dimenziói. Akadémiai Kiadó, Budapest
- MEZŐ F. 2003: A politikai földrajz alapjai. – Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen
- MIAN, A. – SUFI, A. 2011: House Prices, Home Equity-Based Borrowing, and the US Household Leverage Crisis. – American Economic Review 5. pp. 2132–2156.
- MIAO, J. – WANG, P. 2012: Bubbles and financial crisis. Bubbles and Total Factor Productivity. – American Economic Review 3. pp. 82–87.
- MICHALKÓ G. 2007a: A turizmuselmélet alapjai. – Kodolányi János Főiskola, Székesfehérvár
- MICHALKÓ G. 2007b: Magyarország modern turizmusföldrajza. – Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs
- MITCHELL, W. 1995: City of Bits. – MIT Press, Cambridge, Massachusetts
- MÓCZÁR J. 2008: Fejezetek a modern közgazdaságtudományból. – Akadémiai Kiadó, Budapest
- MORGAN, K. 2001: The exaggerated death of geography: localised learning, innovation and uneven development. – The Future of Innovation Studies Conference, Eindhoven University of Technology, Eindhoven
- MOSELY, M. 1979: Accessibility: the rural challenge.– London
- MOUSSIS, N. 2006: Guide to European Policies. – European Study Service, Brussel
- MUIR, R. 1997: Political geography: A new introduction. – Palgrave MacMillan, Houndmills-Basingstoke (England)
- MURPHY, R. E. 1961: Marketing Geography Comes of Age. Előszó: Store Location and Development Studies című, korábban az Economic Geography hasábjain megjelent cikket tartalmazó gyűjteményes kötethez. – Clark University, Worcester

- NAGY G. 2010: Az info-kommunikációs eszközök, rendszerek fejlődése, terjedése. – In: MÉSZÁROS R. ÉS MUNKAKÖZÖSSÉGE. – Akadémiai Kiadó, Budapest
- NEGROPONTE, N. 1995: Being digital. – Coronet, London
- NEMES A. 2008: A turizmus gazdasági jelentősége nemzeti és regionális szinten. – Társadalom és Gazdaság 30. 2.
- NEMES NAGY J. (szerk.) 2005: Regionális elemzési módszerek. – ELTE Regionális Földrajzi Tanszék, Budapest
- NEMES NAGY J. 1996: Centrumok és perifériák a piaccgazdasági átmenetben. – Földrajzi Közlemények 120. 1.
- NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM 2010: Digitális megújulás cselekvési terv. Budapest – http://www.kormany.hu/download/6/4f/00000/Digitalis_Megujulas_Cselekvesi_Terv.pdf Letöltve: 2012. november 1.
- NFGM 2009: Városfejlesztési Kézikönyv – kézikönyv a városok számára. – Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium Területfejlesztésért és Építéstudgyért felelős Szakállamtitkárság, Budapest
- O'BRIEN, R. 1992: Global Financial Integration: The End of Geography. – Council of Foreign Relations, New York
- OBSTFELD, M. 2010: The immoderate world economy. – Journal of international Money and Finance 4. pp. 603 – 614.
- OHANIAN, L. E. – WRIGHT, M. L. J. 2010: Capital Flows and Macroeconomic Performance: Lessons from the Golden Era of International Finance. – American Economic Review 2. pp. 68–72.
- OHMAE, K. 1990: The borderless world. – Harper, New York
- PACIONE, M. 2005: Urban Geography. A Global perspective. – Routledge, London–New York
- PALENDER, T. 1935: Beitrage zur Standortstheorie. – Uppsala
- PÁLNÉ KOVÁCS I. (szerk.) 2005: Regionális reformok Európában. – IDEA, Belügyminisztérium, Budapest
- PÁLNÉ KOVÁCS I. 2008. Helyi kormányzás Magyarországon. – Dialóg Campus, Budapest–Pécs
- PICK, G. 1909: Mathematischer Anhang zu 'A. Weber, Über den Standort der Industrien. – Tübingen
- PINTÉR R. 2012: Az állam a globalizált korban. – www.artefaktum.hu/oktatas/szocinfo/allam_az_inftarsban.pdf Letöltve: 2012. július 19.
- PISKÓTI I. – DANKÓ L. – SCHUPLER H. 2002: Régió és településmarketing. – Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest
- PORTER, M. E. 1990: The Competitive Advantage of Nations. – Macmillan, London
- POUNDS, N. J. G. 2003: Euróóá történeti földrajza. – Osiris Kiadó, Budapest
- PRASAD, E. S. – RAJAN, R. G. – SUBRAMANIAN, A. 2007: Foreign Capital and Economic Growth. – Brookings Papers on Economic Activity 1. pp. 153–209.
- PRB 2012: Population Reference Bureau: 2012 World Population Data Sheet, http://www.prb.org/pdf12/2012-population-data-sheet_eng.pdf Letöltve: 2012. november 1.
- PROBÁLD F. 2002: Afrika: társadalomföldrajzi áttekintés. – In: PROBÁLD F. (szerk.): Afrika és a Közél-Kelet földrajza. – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
- PROBÁLD F. 2005: A kontinens benépesülése és gyarmatosítása. In: PROBÁLD F. (szerk.): Amerika regionális földrajza. – Trefort Kiadó, Budapest

- PROBÁLD F. 2007: Európa társadalomföldrajzi vázlatja. – In.: PROBÁLD F. – SZABÓ P. (szerk.): Európa regionális földrajza. Társadalomföldrajz. – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
- PROBÁLD F. 2008: Ázsia társadalomföldrajza. Bevezető áttekintés. – In: HORVÁTH G. – PROBÁLD F. – SZABÓ P. (szerk.): Ázsia regionális földrajza. – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
- PROBÁLD K. 1995: Városmarketing I–II. – Comitatus 11–12.
- PUCZKÓ L. – RÁTZ T. 2001: A turizmus hatásai. – Aula Kiadó, Budapest
- RAY, C. 1998: Culture, intellectual power, and territorial rural development. – *Sociological Ruralis* 38. 1.
- RECHNITZER J. – SMAHÓ M. 2011: Területi politika. – Akadémiai Kiadó, Budapest
- RÉDEI M. (2001): Demográfia. – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
- REINHART, C. M. – ROGOFF, K. S. 2011: From Financial Crash to Debt Crisis, *American Economic Review* 5. pp. 1676–1706
- RHODES, R. A. W. 1997: Understanding Governance. Policy Networks, Governance, Reflexivity and Accountability. – Open University Press, Buckingham
- RODRIGUE, J. P. – COMTOIS, C. – SLACK, B. 2009: The Geography of Transport Systems. – New York
- ROMÁNY P. 1998: Miért fontos a vidék? – *Gazdálkodás* 42. 5.
- ROSTOVÁNYI Zs. 2002: Nemzeti eszmék és folyamatok az iszlám világban. – In: BALOGH A. (szerk.): Nemzet és nacionalizmus. Ázsia, Afrika, Latin-Amerika. – Korona Kiadó, Budapest
- RUBENSTEIN, J. M. 2010: Contemporary Human Geography. – Prentice-Hall, New York etc.
- SALVATORE, D. 2001: International Economics. – John Wiley and Sons, New York
- SCHNEIDER, W. 1973: Városok Urtól Utópiáig. – Gondolat, Budapest
- SCHULARICK, M. – TAYLOR, A. M. 2012: Credit Booms Gone Bust: Monetary Policy, Leverage Cycles, and Financial Crises, 1870–2008, *American Economic Review* 2. pp. 1029–1061.
- SCHWEITZER J. 2012: A szívnek is két kamrája van. – (Vadas Zsuzsa interjúja Schweitzer József nyugalmazott országos főreligióssal) – *Nők Lapja* 64. 29.
- SHAPIRO, A. C. ? : Multinational Financial Management. –
- SHORT, J. R. 1993: An introduction to Political Geography. – Routledge, London and New York
- SIKOS T. T. – HOFFMANN I.-NÉ 2004: A fogyasztás új katedrálisai. – MTA Stratégiai Tanulmányok Sorozat, MTA Társadalomkutató Központ, Budapest
- SIKOS T. T. 2000: Marketingföldrajz. – VÁTI, Budapest
- SIKOS T. T. 2007: A bevásárlóközpontok jelene és jövője. – Selye János Egyetem Kutatóintézet, Komárno
- SIKOS T. T. 2009: A marketingföldrajz kialakulásáról és feladatairól. – In: SIKOS T. T. (szerk.): Fókuszban a marketingföldrajz. – *Magyar Tudomány* 170. 6.
- SIMAI M. – GÁL P. 2000: Új trendek és stratégiák a világgazdaságban. Vállalatok, államok, nemzetközi szervezetek. – Akadémiai Kiadó, Budapest
- SPYKMAN, N. 1944: The Geography of the Peace. – Harcourt Brace Jovanovich, New York
- STOKER, G. – HOGWOOD, B. – BULLMANN, U. 1996: Regionalism. – University of Strathclyde, Glasgow.

- SWYNGEDOUW, E. (2000): Authoritarian governance, power, and the politics of rescaling. – Environment and Planning D. Society and Space 18.
- SZABÓ K. – HÁMORI B. 2006: Információgazdaság. – Akadémiai Kiadó, Budapest
- SZAKÁL GY. 1995: Az image, mint a városmarketing eszköze – Tér és Társadalom 9. 1–2.
- SZALKAI I. 1990: A monetáris irányítás. – Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest
- SZARVÁK T. 2004: A digitális szakadék, mint új periféria-képző jelenség. – Tér és Társadalom 18. 3.
- SZELÉNYI I. 1992: Harmadik út? Polgárosodás a vidéki Magyarországon. – Akadémiai Kiadó, Budapest
- SZENTES T. 2002: Globalizáció, regionális integrációk és nemzeti fejlődés korunk világ gazdaságában. – Savaria University Press, Szombathely
- SZIRMAI V. (szerk.) 2009: A várostérségi versenyképesség társadalmi tényezői – Dialóg Campus Kiadó, Pécs
- TASNÁDI J. 2002: A turizmus rendszere. – Aula Kiadó, Budapest
- TASNÁDI J. 2006: Turizmus az Európai Unióban és Magyarországon. – Magyar Kereskedelmi és Ipari Kamara, Budapest – <http://profitalhatsz.mkk.hu/vallalkozok/turizmus.pdf>
Letöltve: 2012. november 1.
- TAYLOR, P. J. – HOYLER, M. 2000: The Spatial Order of European Cities under Conditions of Contemporary Globalization. – GaWC Research Bulletin 16. Globalization and World Cities Study Group and Network
- TELEKI P. 1931: Időszerű nemzetközi politikai kérdések a politikai földrajz megvilágításában. – Jancsó Benedek Társaság Kiadványai, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, Budapest
- THÜNEN, J. H. 1826: Der Isoleirte Staat in Beziehung auf Landwirthschaft und Nationalökonomie, oder Untersuchungen über den Einfluss, den die Getreidepreise, der Reichtum des Bodens und die Abgaben auf den Ackerbau ausüben. I–II. – <http://www.archive.org/details/derisolierstestaa03thuoft> Letöltve: 2012. november 1.
- TÓZSA I. 2001: Az eladható település – Falu–Város–Régió 1.
- TÓZSA I. 2008: E-government – elektronikus közigazgatás. – Magyar Tudomány 169. 7.
- TÓZSA I. 2010: Településfejlődés. – In: TÓZSA I. – JÓSZAI A. – LÁSZLÓ L.: Stratégiai településirányítás 3. – Települési Önkormányzatok Országos Szövetsége
- TÖRÖCSIK M. 1995: Település- és területidentitás kialakítása marketing eszközökkel. – Tér és Társadalom 9. 1–2.
- TRÓCSÁNYI A. 2002: A kulturális földrajz alapjai. – In: TÓTH J. (szerk.): Általános társadalomföldrajz I. – Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs
- TRÓN ZS. 2003: Az EU regionális politikájának fejlődése, reformjai és az azokat körülvevő érdekellentétek. – Competitio 1. pp. 88–102.
- TRÓN ZS. 2005: A többszintű kormányzás koncepciójának megjelenése a strukturális alapok 1988-as reformjától az EU alkotmányáig. – Kézirat. – http://www.doktori.econ.unideb.hu/download/pdf/kutatasiforum/2005jan/Tron_Zsuzsanna.pdf Letöltve: 2012. november 4.
- TRÓN ZS. 2008: Az uniós beavatkozás indokai, formái. Elméletek és empiria a konvergencia és a tőke-transzferek kapcsolatáról. – Társadalom és Gazdaság 1. pp. 47–70.
- TRÓN ZS. 2009: Examining the impact of European regional policy. – MTA VKI, Working papers. No. 188. 6.
- TRÓN ZS. 2010: Criteria for the efficient use of cohesion support. – RSA Conference, Pécs

- TUCKER, A. – MADURA, J. – CHIANG, T. 1991: International Financial Markets. – West Publishing Company, St. Paul
- UNCTAD 2006: World Investment Report 2006: FDI from Developing and Transition Economies: Implications for Development.– UN UNCTAD, New York
- UNCTAD 2011: World Investment Report 2011: Non-Equity Modes of International Production and Development.– UN UNCTAD, New York
- UNPD 2011: World Population Prospects: The 2010 Revision, United Nations Population Division Department of Economic and Social Affairs, New York
- UNWTO 2011: Tourism Highlights. – <http://www.unwto.org/facts> Letöltve: 2012. február 25.
- VARGA Á. 2011: A nemi egyenlőtlenség és annak háttere a dél-ázsiai országok oktatásában. – Belvedere, Dél-Ázsia különszám, Szeged, pp. 19–38.
- VARGA Á. 2012: A regionális gazdasági fejlettségi különbségek társadalmi háttere Indiában az ezredfordulón. – Tér és Társadalom 1. pp. 67–85.
- VARRÓ K. 2008: Changing Narratives on EU Multi-level Space in a Globalizing Era: How Hungary as a National Space became Part of the Story. – European Planning Studies 7. pp. 955–969.
- VÁTI 2009: Települési tervek érvényesülésének erősítése. Elemzés és javaslatok nemzetközi tapasztalatok alapján. – Kutatási jelentés, VÁTI Területi Tervezési és Értékelési Igazgatóság Nemzetközi Területpolitikai és Urbanisztikai Iroda, Budapest
- VEREBÉLYI I. 2004: A jó kormányzás néhány jellemzője. – Magyar Közigazgatás 5.
- VIGVÁRI A. 2002: Közpénzügyek, önkormányzati pénzügyek. – Kjk-Kerszöv Jogi és Üzleti Kiadó, Budapest
- WALTON, G. M. – WYKOFF, F. C. 1986: Understanding Economics Today. – Irwin, Homewood, Ill.
- WCED 1987: The Brundtland Report. – United Nations World Commission on Environment and Development, New York
- WEBER, A. 1909: Über den Standort der Industrien. – Tübingen
- WORLD BANK 2008: Reshaping Economic Geography. World Development Report 2009. – The World Bank, Washington
- ZONGOR G. 1991: A lebegő megye. – Társadalmi Szemle 12.

Egyéb felhasznált internetes források:

ARC GIS: <http://www.arcgis.com>

CORVIN SÉTÁNY: <http://www.corvinsetany.hu>

EUROSTAT: <http://ec.europa.eu/eurostat>

FORTUNE – GLOBAL 500: <http://money.cnn.com/magazines/fortune/global500/>

GLOBAL EDUCATION PROJECT: <http://www.theglobaleducationproject.org>

GLOBAL FOOTPRINT NETWORK: <http://www.footprintnetwork.org>

KÖKI TERMINÁL: <http://kokiterminal.hu/>

KSH: <http://www.ksh.hu>

MÁV: <http://www.mav-start.hu>

NATIONAL CENTER FOR ECOLOGICAL ANALYSIS AND SYNTHESIS: <http://www.nceas.ucsb.edu/>

TEIR: <https://teir.vati.hu/>

TÓPARK.EU: <http://www.topark.eu/>

ULTRAPOLIS PROJECT: <http://www.ultrapolisproject.com/>

ÜZLETHELY.INFO: <http://uzlethely.info/>

WIKIPÉDIA: <http://hu.wikipedia.org>

WORLD GAZETTEER: <http://www.world-gazetteer.com/>

WORLDMAPPER: <http://www.worldmapper.org>