

Koudela P. (2024): Új városok Szöul Metropolisz Térségben. CITY.HU Várostudományi Szemle. 4(2), 161–183.

Új városok Szöul Metropolisz Térségben

Koudela Pál¹

Absztrakt

Dél-Korea népességének 19%-a él Szöulban, és 38%-a a metropolisz térséggel együtt vett területen. A főváros területi és népességének terjeszkedését a 20. század közepe óta igyekeznek különböző eszközökkel visszafogni, melyek közt az 1990-es évek óta meghatározó a metropolisz térség új városainak fejlesztése. Ebben a tanulmányban a városfejlesztés meghatározó elemeit tárjuk fel, és az említett területen elhelyezkedő új városok tematikus csoportosítását végezzük el. A koreai új városok gazdasági sikeressége szembeötlő, különösen nyugati összehasonlításban, fejlődésük mind beruházói, mind demográfiai megközelítésben sokféle, tipizálásuk mégis viszonylag könnyen illeszthető az alapvetően nyugati tapasztalatokon kialakított szemléleti keretek mentén.

Kulcsszavak: városfejlesztés, új városok, Dél-Korea, boomburb, ethnoburb, edge city

Abstract

19% of South Korea's population lives in Seoul, and 38% in the metropolitan area. Since the middle of the 20th century, efforts have been made to contain the expansion of the capital's territory and population with various means, among which the development of new towns in the metropolitan area has been decisive since the 1990s. In this study, we explore the defining elements of urban development and perform a thematic grouping of the new cities located in the mentioned area. The economic success of Korea's new cities is striking, especially in Western comparisons, their development is diverse both in terms of investors and demographics, yet their typification can be relatively easily adjusted along the frameworks of views that are basically based on Western experiences.

Keywords: urban development, new cities, South Korea, boomburb, ethnoburb, edge city

¹ BGE KKK, tanszékvezető főiskolai tanár

Bevezetés

A Szöul Metropolisz Térségben ma gombamód növekvő számú és méretű új városok gyökereihez fél évszázadot is vissza kell nyúlnunk. Dél-Korea a hetvenes évek elején kezdte átvenni a zöldövek használatát a londoni minta alapján, s Szöul körül 1971-től valósult meg annak kialakítása. Elsődleges célja a már a 20. század közepén is aránytalanul nagy főváros további területi növekedésének megakadályozása, és az abból fakadó társadalmi-gazdasági problémák kezelése volt. Ebből a célból ezt megelőzően más eszközöket használtak, többnyire sikertelenül. A hetvenes és a nyolcvanas években az erős központi kormányzat egységes szemléletet igyekezett megvalósítani a főváros és a metropolisz térségének területszabályozását illetően, ám az 1987-es politikai fordulat, majd az azt követő gyors gazdasági növekedés által kiváltott fokozódó urbanizáció és a nyomában fellépő növekvő lakásigény további feszültségeket és problémákat okozott, s a kilencvenes éveket egyre több engedmény, a korábbi szigorú szabályozók enyhítése és mindezek, valamint a kereslet további növekedése okán a zöldöven kívül eső területeken megvalósuló új városok építése jellemezte.

A nyolcvanas évek végétől a fokozódó lakás- és földhiány mérséklésére a szabályok enyhítésével és a nagyvárosokon kívül elhelyezkedő új városok fejlesztésével keresték a megoldást. Az új városok egyszerre célozták a lakáshiány mérséklését, lemaradó térségek felzárkóztatását, és a globális gazdasági integráció erősítését. A zónákra vonatkozó új szabályok 1993-ban megkönnyítették a nem városi (értsd városi jogú, lakóterületi besorolású) területeken történő beruházásokat, majd a zónarendszert 2003-ban tovább egyszerűsítették a részlegesen városi és a részlegesen mezőgazdasági, köztes besorolású területek összevonásával (egységes szabályozású területi kategória létrehozásával). Ugyanakkor a kilencvenes évektől már nem beszélhetünk egységes átfogó területi szabályozásról, miközben a gyorsuló szuburbanizáció és a növekvő ingázás pedig a társadalmi, gazdasági és környezeti költségeket is tovább növelte (Jun, Bae 2000).

Szöul népessége a kilencvenes évektől kismértékben csökkent, s a fővárosi és általában a városi népesség arányának növekedése a teljes népességen belül a 21. század első két évtizedében megállt Koreában. Ennek számos oka van, melyet egyrészt kereshetünk a várospolitikában, vagy a szöuli ingatlanárak emelkedésében. Ugyancsak szerepe van az általános demográfiai hanyatlásnak. Dél-Korea népessége az utóbbi évtizedekben öregedni és kis mértékben, ám rohamosan növekvő tempóban csökkenni kezdett, ami elsősorban a városi népességet érintette. Fontos tényező, hogy a városi népesség növekedését elsősorban meghatározó urbanizáció a nyolcvanas évekre kimerítette tartalékait. Koreában ma a városi népesség aránya 80%, ami ugyan nem azt jelenti, hogy a teljes népesség városban él, azonban számtalan tényező akadályozta a falvak további,

teljes kiürülését (Chiang 2017; Joo 2018), melyek közül a legfontosabb, a legidősebb fiúgyermeknek a családi vállalkozás öröklésében meghatározó szerepe. Ugyanakkor lényeges szerepet játszik a népességnek az állam által irányított és erőltetett ütemben felépített új városokba történő kiköltözése is (Kim 2021).

A Szöul környéki új városok népességének gyors növekedése ugyanakkor újabb problémákat okoz (Nam et.al. 2016). A város növekedésének megakadályozásával nem állította meg az ingatlanpiaci keresletnövekedést, melynek hatására az árak az ezredfordulót követően az egekbe szöktek. Az új városok létrehozása a lakóhelyek tömegét segítette létrehozni külső területeken, ami az ingázás exponenciális növekedésére hatott. Mindezek együttesen a levegőszennyezettség növekedéséhez is hozzájárultak. Az új városok mind funkcionálisan, mind területi vonatkozásban nagyon különbözőek, ami a rájuk jellemző gazdasági és társadalmi problémák megértést is bonyolítja. Tanulmányunkban az új városok elemzéséhez szolgáló elméleti koncepciók mentén mutatjuk be a Szöul Metropolisz Téréségben zajló területi koncentrációs és városfejlődési folyamatokat, azok gazdasági és társadalmi jellemzőit és a formálódásukat befolyásoló szabályozó környezetet.

Módszertan

Módszertanát tekintve komparatív elemzést végzünk a térségben található új városok, ill. az új városokat magukban foglaló fejlesztési területek és azok gazdasági szerepének, valamint a formálódásukat meghatározó folyamatok alapján történő kategóriákba rendezésének, pontosabban eltérő szempontrendszerek szerinti értelmezések párhuzamba állításának segítségével. Az egyes típusokat jellemző esetek kiválasztásával mutatjuk be, de fontos, hogy a típusok nem kölcsönösen kizáró kategóriák, hanem egymást átfedő, több fejlesztési irányelvek keveredéséből létrejövő és egyszerre létező komplex területi rendszerek.

A fogalomhasználat egységesítése a fent leírt problémák és a vizsgálat jellege miatt lehetetlen, az alapvető fogalmak pontos definiálása és konzekvens használata a fejlődés organikus természetét követi, egymást átfedő értelmezési kereteknek nevezhető fogalmak az edge city, a boomburb és az ethnoburb egyaránt.

A vizsgált terület és idő ugyanakkor pontosan lehatárolható, hiszen Szöul zöldövvvel (1971) határolt kompakt jellege, a városvezetés metropolisz térségre kiterjedő egysége és a zöldöv koncepciójának bevezetése óta eltelt 53 év mindezt eleve kínálja. A terület tehát a Szöult körülölelő metropolisz térség, a vizsgálat tárgya az itt található új városok

és az új városi területi egységek (ennek összetettsége abból fakad, hogy az egyes fejlesztési koncepciók hol városokat, hol nagyobb közigazgatási egységeket² céloztak), az időkeret pedig az 1971–2024 közötti időszak.

Elméleti áttekintés

A következő állítás talán túl erősnek hat majd, de a végletekig leegyszerűsítve, a szuburbanizáció valójában nem más, mint a városi lakosság dekoncentrációja. Ebben az értelemben pedig azóta létezik, amióta maguk a városok. A fogalmat természetesen egyfelől sokkal szűkebb, másfelől sokkal összetettebb értelemben használjuk. A modern és posztmodern városfejlődés megértése számára pedig elsősorban társadalmi és technológiai háttérük vizsgálata vált fontossá. A folyamat demográfiai megközelítésben alapvetően a város központi területei felől a peremterületek irányába történő népességmozgást, s az új, az adott nagyváros határain kívül eső új népességkoncentrációk kialakulását jelenti. Valójában Peter Hall (1971) ezt a problematikát már ötven éve pontosan körül járta: a fentiekkel ellentétben a magterület lehet a kiépítettnél kisebb közigazgatási terület (pl. Párizs), a teljes kiépített terület vagy a funkcionális, történeti és politikai jelentőséggel rendelkező belváros egyaránt.

A peremterület ennek megfelelően ugyancsak többféleképpen ragadható meg, s ezt (pontosabban ennek értelmezését) az adott közigazgatási rendszer sajátossága mellett a rendelkezésre álló statisztikai adatok is befolyásolhatják. Állhat a várost körülölelő közigazgatási egységekből (települések vagy megye), vagy a hagyományos agglomerációból (21–15%-os foglalkoztatás a belső területen), de lehet a peremterület meghatározásának az alapja a fogyasztás vagy a foglalkoztatás funkcionálisan definiált függőségi területe is. Sőt, lehet a városhoz tartozó városias térség is, ami pl. az Egyesült Államokban az Urbanized Area statisztikai kategóriája, Koreában pedig a Metropolitan Area névre hallgat. Szöul esetében az első kérdés az lehet, mekkora a várostól való fennmaradó függőség mértéke a fejlődés adott szakaszában, tekintettel a bejáró foglalkoztatottak és a nagyváros által nyújtott és igénybe vett szolgáltatások számára. A vizsgálat látókörébe az

² A szöuli közigazgatási rendszer alapvetően eltér a nyugati formáktól, így nehéz még az adminisztratív kerületeket is átültetni, társadalmi tagolódás tekintetében pedig csak a „környék” általános kifejezést használjuk, s ahol szükséges, pontosabb leírást adunk róla. A legkisebb területi egység a „tong”, amit általában környékre, szomszédságra fordítanak (neighborhood), s ami kétféle formában létezik: jogi entitásként és a kerület hivatali-területi egységeként. Alapvetően a lakosság adminisztratív rendezésére, szolgáltatásaira szolgál, de számtalan történeti szomszédság megnevezés is életben van. A következőkben a tartalmat leginkább megközelítő kifejezéseket használjuk: kerületet az adminisztratív egység (ez lehet a legkisebb tong és a legnagyobb ku is), szomszédságot a közösség, környéket a társadalomföldrajzi egység megnevezésére.

így létrejövő vagy fejlődésnek induló szatellit- és kertvárosok egyaránt bekerülnek, de fontos az is, hogy a folyamat során létrejönnek boomburbök és edge city-k is, amik ugyancsak sajátos gazdasági, társadalmi, kulturális és fizikai környezetet hoznak létre.

Fontos megjegyezni, hogy sem a dekoncentrációs folyamatnak, sem összetevőinek azok egymáshoz viszonyított arányának, se pedig a létrejövő újvárosi típusoknak nincs egységes rendszere. Maguk a szerzők sem típusalkotáson dolgoztak, elsősorban a jelenség eltérő aspektusait igyekeztek úgy megragadni, ahogy az új városok létrejöttének különböző korszakaiban a városfejlesztés és -elemzés éppen dominált. Itt is az eltérő szemléletet igyekszünk egymás mellé állítani, sem egymást kizáró területi, sem fejlődési kategóriák nem alkothatók. A fejlesztés egyszerre lehetett területi, városi és projektalapú.

Ámbár a történelem számtalan formában hozott létre a városok, különösen a városfalak körül elterülő másodlagos fejlődés gócpontokat – például a városból kirekedő iparosok vagy polgárok számának növekedése révén³ – a szuburbanizáció fogalmát a 19. században megjelenő tömeges népességmozgásra, s jellemzően nagyvárosok esetében használjuk először. A 19. század közepétől a 20. század közepéig tartó igen gyors népességnövekedés London lakosságát 3-ról 8 millióra emelte, s ezzel együtt a város területe is négyeszeresére nőtt.

A városok népességének és népsűrűségének növekedése ugyanakkor önmagában is elégséges ok, ami kiválthatja a szuburbanizációt. A közlekedés fejlődése a századfordulóra Amerika nagyvárosaiban létrehozta a villamos, míg Európában és Ausztráliában a villamos és trolibusz összeköttetést a kertvárosokkal (Green 1989; Bruce 2017; Tarr, Konvitz 1987). A felszíni és a földalatti sínhálózat különösen az angolszász világban fokozta a nagyvárosok területi kiterjedését, s ha volt is néhány kezdemény a rendezett kertvárosok kialakítására, azok nagyrészt elzárt középosztályi világok maradtak, ez időtájt csupán a filantróp foglalkoztatók építettek munkásaiknak lakónegyedeket a városok peremén. Az 1920-es évekre azonban Amerikában és Nagy Britanniában a személyautó lényegében átvette a tömegközlekedés helyét, ami lényeges fordulatot hozott.

Ha szuburbanizációról beszélünk, akkor a népesség dekoncentrációjánál általában mégis többre gondolunk: a századfordulótól a mai napig egy alapvetően középosztályi életformát, vagy az az iránti vágyat értjük alatta: a zsúfolt nagyvárosi élet elutasítását, a többnyire hagyományos stílusú kertes ház, a csend, kényelem és biztonság iránti vágyat. A kertvárosok erősen szegregáltak, fehér, középosztályi területek voltak a folyamat 19. századvégi kezdetétől. A 20. század első felében a közlekedés és a középosztályosodás mellett ugyanakkor már politikai szabályozók is hozzájárultak a városi szétterüléshez: Angliában 1919-ben született törvény az önkormányzati lakásépítésről, Amerikában 1949-ben foglalták törvénybe az állami lakáshitel támogatások kibővítését,

³ Érdekes példa Kassa népességének változása a Reformkorban, lásd. Czoch (1998).

a belvárosi területek lebontását, s mindezekhez kapcsolódó hatalmas anyagi támogatást. 1944-ben megszületett London decentralizálásának terve, s a rákövetkező években huszonegy város építését – köztük nyolcat London agglomerációjában – rendeletek el törvényi úton. Amerikában az állam szerepe közvetett, a magánszektore viszont jóval nagyobb volt az olyan típusvárosok létrehozásában, mint Riverside, a Howard hatására épített, majd hamar elhíresült Redburn vagy a Herbert Gans által sokat kutatott Lewittown-ok. Ezzel ellentétben a kontinentális Európa számos országában lakótelepeket építettek a munkáscsaládok számára a városok külső területein (Oliver, Davies, Bantley 1981; Rusk 1999: 90; Slater 2008: 60), de hasonló jelenségre hívta fel a figyelmet Peter Mann (1965) is az észak-angliai iparvárosokban. A szuburbanizáció klasszikus formáját tehát a városok belső területeinek túlszűfolttsága indította el, hatására a város (vagy belső területeik) népessége csökkenni kezdett, megjelent a tömeges ingázás, a belvárosi területek állapota tovább romlott.

A növekvő kertvárosi népesség, pontosabban fogalmazva az agglomerációk növekvő népessége egyre nagyobb számban hozott létre kisebbségi szegregációkat és munkásnegyedeket a városon kívül is. A társadalmi kirekesztés ilyen nyilvánvaló területi aspektusa ellen születtek a 20. század második felében a lakhatási törvények, s Amerikában a belvárosi közösségek, Angliában a nagycsaládok lerombolását bíráló elemzések, s a kertvárosokat csupán profitszerzési céllal építtető befektetők túlzott irányító szerepét bíráló újmarxista kritikák. A kertvárosi életforma izolálta és kirekesztette a munkaerőpiacról a nőket, leértékelte munkájukat és pszichés problémákhoz vezetett (Markusen 1980); további problémája, hogy lényegesen nagyobb a kertvárosokban a károsanyag kibocsátás, így a lakhatási formák közt ez okozza a legnagyobb környezeti kárt (Calthorpe 2010), a közvetlen környezeti hatások korlátozására pedig már a 20. század közepén kitáplálták a zöldöveket – mint arról szólunk is korábban. A szuburbanizációt Szöul esetében az elmúlt évtizedekben elsősorban állami beruházásokból és tervek alapján felépített új városok segítették: hatásukra Szöul belvárosában modellezhető a forgalom csökkenése és ennek kedvező gazdasági hatása, ám a növekvő ingázásra fordított idő és az emelkedő levegőszennyezés negatív irányba billenti a fejlesztések mérlegét (Jun 2012b).

Míg az Egyesült Államokban és Európában a fent leírt folyamatok hozták létre a kertvárosok etnikai és társadalmi tekintetben egyaránt sokszínű formáit, addig Kelet-Ázsiában a gyors és tömeges szuburbanizáció részben középosztályi jellege és a nyomornegyedek felszámolásával járó agglomerációs beruházások „szegény” jellege, valamint az agglomeráció és az ipari dekoncentráció együttesen és párhuzamosan alakítja a nagyvárosi peremterületek sajátosan szegregált társadalmi folyamatait. Szöul nagyvárosi térségében néhány évtized alatt hatalmas munkásnegyedek és zárt középosztályi kerületek is létrejöttek, ráadásul ez a terület nagyarányú beruházásai miatt célpontja lett

egy újonnan megindult nagymértékű bevándorlási folyamatnak is, ami pedig korábban soha nem látott etnikai szegregációkat hozott létre, főként a nagyipari beruházások mellett. Ezeket a posztmodern közösségeket leginkább az interetnikus kapcsolatok, valamint külső tényezők és kapcsolatrendszerek formálják, így a globális munkaerőpiacok, az internet nyújtotta kapcsolati lehetőségek erősebben kötik őket a városon kívüli területekhez, mint magához Szöulhoz vagy a térség más városához. A posztmodern városszociológiai folyamatok miatt a szuburbanizáció hagyományos értelme a fejlett világban sokhelyütt megkérdőjeleződött, s különösen így van ez Kelet-Ázsia nagyvárosaiban (Clapson 2010).

A nagyvárosi térségek Ázsiában általában túlnépesedettnek tekinthetők, s jelenleg is folyamatos területi és népességnövekedés figyelhető meg legtöbbször (Demographia 2019). A legnépesebb agglomerációk közül nyolc, míg a legsűrűbben lakott agglomerációk közül kilenc található Ázsiában, s a világ tíz leggyorsabban növekvő nagyvárosi térségéből is hat Ázsiában van (Trujillo, Parilla 2015). A nagyvárosi agglomerációk növekedésének háttérben meghúzódó népesedési folyamatok és az agglomerációk térszerkezetének sajátosságai már legalább egy évszázada foglalkoztatják az európai és amerikai városkutatókat, s az agglomeráció és szuburbanizáció kettőssége mellett több koncepció is igyekezett egységes magyarázatot adni fejlődésüknek.

Általánosságban kelet-ázsiai sajátosságokról beszélünk, azonban sok esetben ezek nem lehetnek egyformán jellemzők teljes Kelet-Ázsiára. Az itteni országok gazdasági berendezkedés, gazdasági fejlettség, az urbanizáció egyes szakaszaiba való bekapcsolódás ideje, az állami tervezés szerepe szerint igencsak eltérők, így egységes szabályszerűségek nehezen húzhatók rájuk. Ez is a vizsgálat sajátos átfedő jellegét erősíti, melyben a nyugati/keleti párhuzamok keresése nem korlátozható egyértelmű területi és gazdasági kategóriákra.

Közülük is kiemelkedik Joel Garreau (1991) edge city modellje, ami a nagyvárosok hagyományos üzleti központja mellett az agglomerációs területeken kialakuló, főként hivatali és kiskereskedelmi koncentráció új központjaira koncentrált. Garreau, a The Washington Post riportere, a hagyományosan lakóhelyi külterületek gyors átalakulását általános jelenségnek tekintette világszerte; egyfajta dekoncentrációs folyamatnak, ami a 19. századi koncentrációt váltotta fel a 20. század során. Garreau meghatározta az edge city-k kritériumait is, így azok alapfeltétele közel félmillió négyzetméter bérelhető hivatali terület és bő ötvenezer négyzetméter kiskereskedelmi terület, mindemellett több állás, mint hálószoza található ezeken a területeken. A közfelfogásban egységes környékként jelennek meg, ám városi múltjuk nincsen, többségük egyszerű alvóváros vagy

éppen legelő volt alig néhány évtizeddel korábban. Az ilyen peremkerületi csomópontok forgalmas utak mentén, s igen gyakran repülőterek közelében alakulnak ki, területi kiterjedésük a domináns autóhasználat miatt igen nagy.

Garreau nyomán három sajátos típusról beszélhetünk. A legáltalánosabb elterjedt (habár szerinte csak egyetlen létezik Detroit mellett) várostípust ő boomer-nek hívta, majd Lang és Simmons (2001) (Lang, LeFurgy 2007) találóan boomburbnek nevezte át, ami akkor is megőrzi kertvárosias jellegét, amikor népessége már egy nagyvároséhoz közelít. Az ilyen település agglomerációs környezetben egy pláza vagy forgalmas kereszteződés mentén jön létre. További típus a zöldterületek találkozásánál tervezett városként fejlődésnek induló Greenfield, és a némi városi múlttal rendelkező Uptown is, ez utóbbi városközponti gyökeréből meríti sokrétű üzleti-gazdasági fejlődésének forrását.

Garreau nem említi, ám a peremkerületek üzleti jellegű fejlődése már 1925-ben hangozott Ernest Burgess klasszikus fejezetében (Park, Burgess 1925: 50) szatellit város néven, s ugyanezzel a névvel, már önálló fejlődési központként írta le Homer Hoyt is 1939-ben (Hoyt 1939: 12). A nagyvárosi agglomerációk igen különböző fejlődési utat járnak be, amiről komplex elemzést készített Peter Hall 1966-ban (Hall 1966), s köztük az Amszterdamot, Rotterdamt, Hágát, és Utrechtet összekapcsoló Randstad sajátosan policentrikus fejlődését is bemutatta. Ez a holland nagyvárosi terület számos kisebb centrum klasztereként jött létre, szemben az amerikai szatellit városok korábbi modelljeivel. A policentrikus nagyvárosi térségek az ezredfordulót követően jelentős szerepet kaptak a városkutatásban, mind a posztmodern városfejlődés részeként az Egyesült Államokban (Dear 2002), mind az európai, egybefüggő nagyvárosias területek sajátosságainak településföldrajzi elemzésekor (Hall, Pain 2006), legyen szó várostervezési koncepciókról, a regionális kapacitás vagy hálózatok növeléséről, fejlesztéséről, az ipari városok kapcsolatáról, az ingázásról vagy a szabályozásról.

Ázsiában az európai és főként amerikai nagyvárosokkal ellentétben, a nagyvárosi peremterületek többnyire kormányzati programok által támogatott várostervezési keretek között indultak fejlődésnek, legalábbis az új városok esetében mindenképpen így történt (Amsden 1992; Bae, Sellers 2007; Hill, Kim, 2000; Zheng et al. 2015). Az utóbbi években azonban már a piac és globalizáció növekvő, valamint az állam csökkenő szerepének jelei is megmutatkoznak az ázsiai nagyvárosok peremterületeinek fejlesztésében (Kim, Kim 2016; Lee, Shin, 2011; Zhu 2004).

A Szöuli Metropolisz Térség területi fejlődése

Egy igen érdekes, egymásnak részben ellentmondó szabályozási rendszer elemeit látjuk Szöulban. A zöldöv, akárcsak más hasonló technikák, a város szétterülését, területi növekedését igyekszik korlátozni. Ezzel párhuzamosan az agglomerációs területek fejlesztése, noha éppen a főváros terheit hivatott enyhíteni, azzal mégis egy összefüggő terület kialakítását segíti elő, főként az agglomerációkra általában jellemző magas fővárosi foglalkoztatási arányszámok és a hozzá kapcsolódó ingázáson keresztül. A nagyvárosok szétterülését megakadályozó eszközök között nem csak a zöldöv szerepel. A városias beépítésű területek és az azokat körülhatároló mezőgazdasági területek elválasztását zónázással és más szabályozó eszközökkel is elő lehet segíteni, a külső területek mezőgazdasági, míg a belsők városi használatú minősítést, és ezekre vonatkozó sajátos szabályozást kaphatnak (felhasználás, fejlesztés, beépítés stb.) A városi szétterülés ilyen eszközzel történő korlátozása általában időszakos és a változó igényekhez alkalmazkodik, szemben az állandónak tervezett zöldövekkel. Kialakítása sem igényel fizikai beavatkozást, így sokkal elterjedtebb, a kisebb települések is gyakran alkalmazzák. Még ennél is rugalmasabb eszköz a szolgáltatások területi differenciálása, ami egyszerűen azt jelenti, hogy a víz, gáz, villany vagy egyéb szolgáltatásokat a városnövekedés tervezett határán belül támogatja, míg azon kívül nem támogatja, esetleg tiltja az önkormányzat. A szabályozó és támogató eszközök azonban korántsem olyan hatékonyak, tekintve, hogy bármikor megváltoztathatók az adott politikai szándéknak vagy gazdasági nyomásnak megfelelően (Dearborn, Gygi 1993; Poradek 1997; Pendall et al. 2002). Éppen ezért ezeket itt nem is tárgyaljuk érdemben.

A szöuli városfal pontosan ezt a funkciót látta el évszázadokon át, noha eredeti szándékát tekintve, mint minden városfal, védműnek épült, a város lakosságának és területének növekedését is hathatósan akadályozta egészen a 20. századig (Rii, Ahn 2002). A város területének növekedése 1914 és 1973 között több szakaszra osztható. Azelőtt a városfalon kívül eső területek négy kilométerig terjedtek, ám a japán megszállás alatt a város mind a vasút, mind az autóutak mentén jelentős növekedés indult meg, amihez a közigazgatási határokat többször is hozzá igazították. A 19. század végén még kétszázézer város népessége a felszabadulás idejére kilencszázézerre, a háború előtt pedig 1,7 millióra nőtt, amit a rákövetkező évtizedek csak tovább fokoztak, s ami a városon kívül eső területek erősödő beépítésével járt együtt. 1963-ban jelentős területeket csatoltak a fővárosához, amelynek mérete ekkor 269 km²-ről 593 km²-re nőtt. Ezt már csak egy kisebb, északi terület hozzácsatolása követte 1973-ban, így lett a város mai területe 605 km² (The National Atlas of Korea I.: 564).

1. ábra

Szöul adminisztratív határának változása



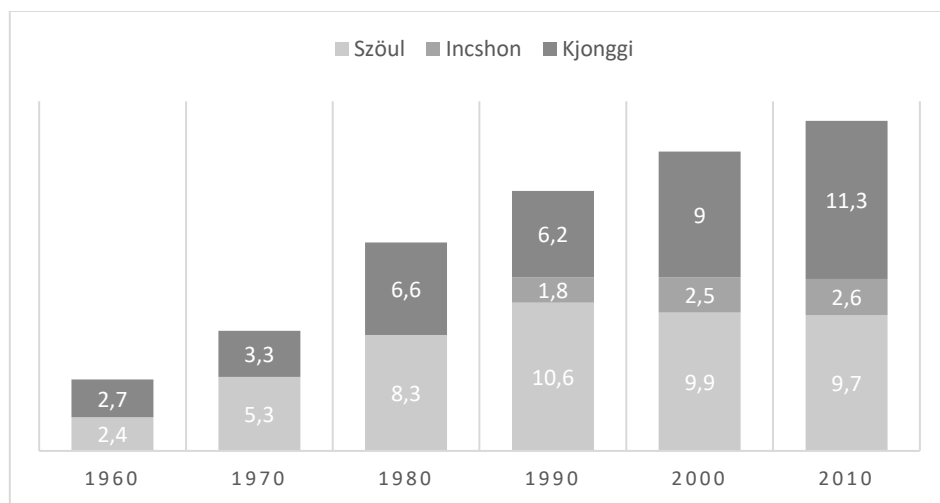
(Szöul adminisztratív határának változását a színek, azok életbelépését az évszámok jelzik)

Forrás: Saját szerkesztés.

Szöul, valamint az Incshon és a Kjonggi tartományban található 28 nagyváros és három kisváros, vagyis gun⁴ együttesen alkotja a szöuli nagyvárosi térséget, amit gyakran Szöul-Incshon nagyvárosi területnek is neveznek, ennek oka, hogy Incshon önmagában is hárommillió főt számlál. Szöul tízmillió lakossága és történelmi szerepe okán azonban tekinthetjük Incshont az előbbi agglomerációjának is. Az 1985 és 2015 közötti harmincéves periódusban Szöul népessége stagnált, 9,6 és 10,6 millió fő között alakult, míg ugyanezen idő alatt az agglomeráció számottevő növekedésen ment keresztül. Ebben az időszakban a teljes térség népessége 15 millióról 25 millióra nőtt, a foglalkoztatottak száma 5 millióról 11 millióra emelkedett, s mind a népesség, mind a foglalkoztatottak számának növekedése főként az agglomerációban zajlott (KSISz). Az itt található települések száma és típusai is jelentős változáson mentek keresztül ugyanezen időszakban, hiszen 1985-ben még csak 9 nagyváros és 19 gun volt Kjonggi-ban. Ugyancsak jelentős az agglomerációs terület gazdasági fejlődése, mely a 2010-es évekre meghaladta a fejlett országok és más nagyvárosi térségek növekedését. 2010 és 2013 között 4%-os növekedésével az OECD átlag kétszeresét érte el, s messze meghaladta London (2,2%), New York (1,4%) és Tokió (1,2%) ugyanezen időszakban mutatott növekedésének mértékét is (OECD 2018).

⁴ A gun egy várostípus, 150 ezer főnél kisebb, számottevő rurális területekkel rendelkezik, jellemzően nem nagyvárosias környezet.

2. ábra

A népesség növekedése a Szöul Nagyvárosi Téréségben (millió fő)⁵

Forrás: Cox 2011

A Szöul körüli agglomeráció a zöldöv fejlesztésével, 1971-ben indult fejlődésnek, ám az addig a köznyelvben gyakran szatellit-városoknak⁶ nevezett települések fejlődése a 90-es években kapott igazán nagy lendületet, elsősorban az akkor tömegessé váló állami beruházások révén. Az állami beruházások általában nagyszabású, átfogó város-terv alapján kivitelezett beruházások voltak, ami jellemzően lakóhelyi fejlesztéseket jelentett, jó minőségű lakásokat építettek nagy számban és elérhető áron. A magánjellegű beruházások csak a 90-es években jelentek meg és jóval kisebbek voltak az állami építkezéseknél. 1970-ben két állami szövetkezetet is létrehoztak, hogy az agglomeráció építkezéseit irányítsák, a fejlesztésekben már az önkormányzatok és a helyi állami vállalatok is részt vettek. Így épült meg a talán két legfontosabb új város: Anszan ipari város és Kvacshon hivatali város is. Fontos állomás volt 1980-ban, hogy az állami beruházások és fejlesztések törvényi keretet kaptak a földvásárláshoz és felhasználáshoz. Az állami lakásépítés a csúcspontját 1990-ben érte el, abban az évben kétfélmillió lakás megépítésének terve készült el. A lakáshiány és a rohamosan növekvő árak enyhítését célzó tervek keretében öt új város épült fel igen rövid idő alatt.

⁵ Incshon csak 1981-ben kapott önálló városi rangot, a terület korábban a tartomány része volt, ezért nem szerepel az 1990 előtti adatokban.

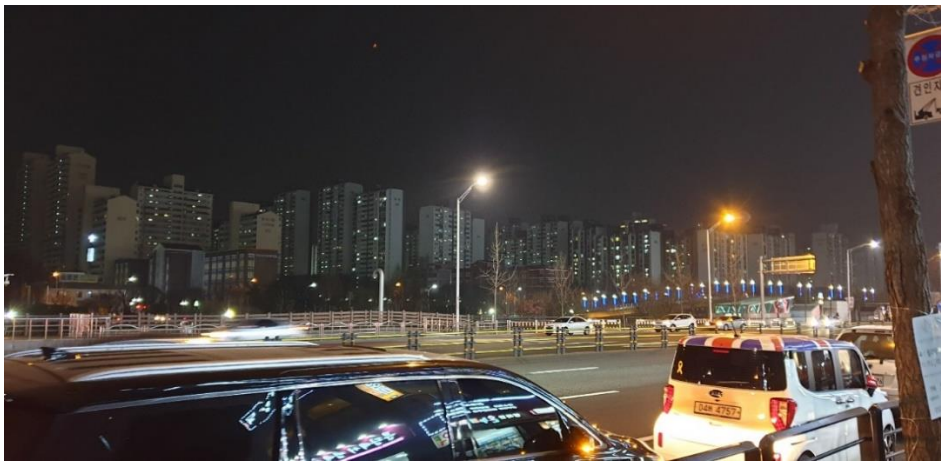
⁶ Ez a kifejezés a Szöultól való függőséget hangsúlyozta.

Az ezredforduló előtt épült új város, Puntang, Ilszan, Phjongcshon, Szanpon és Csungtong lakossága mára mind meghaladja a 390 ezer főt. Ezek a városok sikeresen enyhítették Szöul és Incshon lakosságának lakásigényét, és a más nagyvárosokra jellemző kertvárosi jelleg helyett magasépítésű lakóházaikkal sokkal inkább emlékeztetnek Szöul belvárosi lakónegyedeire, ha pedig a fővárosi metróösszeköttetést is figyelembe vesszük, talán inkább tekinthetők a főváros kiterjesztésének, mint önálló településnek. A „városból való menekülés” korai koncepciója itt tehát kevésbé érvényesül (Min Joo 2013).

2000-et követően tíz, új generációs települést épített fel a kormány, egyenként nagyjából 286 ezer fős lakosság számára. Az állami építkezések sikere ellenére a 90-es évektől egyre nagyobb volt az igény, hogy tiszta piaci körülményeket teremtsenek az ingatlanpiacon is, így az agglomeráció településfejlesztői között ekkortól jelentek meg a magánvállalkozások is (Lee, Shin 2012). A frissen piaci lehetőséghez jutó vállalkozások nagyjából csak általános építőipari és fejlesztési partnerekkel tudtak szerződni, fejlesztéseik mind a már megépült állami új városok infrastruktúrájába kapcsolódott, ami egyúttal éles kritikát váltott ki.

1. kép

Lakóházak Puntangban, 2019



Forrás: Saját fotó.

A metropolisz térség új városai

Két önálló, ám egymáshoz kapcsolódó város a Szöultól szinte azonos távolságra, egy órára délre, Szongnamban fekvő állami új város Puntang, valamint a magántőkéből felépült Szucsi. A két város lélekszámban és lakosságának társadalmi összetételében is közel áll egymáshoz, s míg az előbbi 41,4%-a, addig az utóbbi 36%-a ingázik Szöulba dolgozni. Puntang, az első új városok egyike, 1989-ben épült, s a legrepresentatívabb település a maga kategóriájában. Az állam hatalmas földterületet adott át az új település számára, a város terveit egy országos tervezőirodában készítették, a teljes infrastruktúrával, létesítményekkel és a Szöullal összekötő közlekedés terveivel együtt. Ezek az eredeti tervek később a többi Szöul környékén és az ország más területein épülő új városokhoz is alapul szolgáltak.

A 90-es évek közepére a Puntangtól délre fekvő mezőgazdasági területek a városhoz és a fővároshoz való közelségük és alacsony telekáraik miatt az ingatlanfejlesztők érdeklődésének középpontjába kerültek, így Szucsi népessége egyetlen évtized alatt hatszorosára nőtt. Ebben az időben ezt a területet állami tervezéssel alakították át piaci értékesítésre és használatra alkalmas telkekké. A telkek kialakítása és felosztása kisebb parcellákra, azonban már a beruházók érdeme, akik tudatosan építették kisebbre azt, hogy a máskülönben kötelező előírásokat megkerüljék, így pl. nem kellett széles bekötőutat, tömegközlekedést, rekreációs létesítményeket, parkokat és iskolákat építeniük. Mindez a teher így a helyi önkormányzatra hárult. A végeredmény, a mai helyzet elemzése szerint egyértelműen kimutatja az állami tervezés előnyét. Mind a térhasználat, mind a szolgáltatások és a lakók elégedettsége kedvezőbb képet fest az államilag tervezett Puntangban, mint a parazita módon azt kihasználó Szucsiban (Kim, Hy, Kim, SN 2016).

A korai új városok a világ minden táján maradtak profit nélkül, sokszor adósságokat hagyva maguk után. Peiser és Chang (1999) szavaival a legkockázatosabb területfejlesztések voltak óriási méretükkel, lassú megtérülési idejükkel és hosszú fejlesztési időkereteikkel. Szöul Metropolisz Téréségének beruházásai velük ellentétben 6–7 év alatt megvalósultak, a lakásokat hamar eladták, a beruházások szinte kivétel nélkül hatalmas profitot termeltek a fejlesztőknek.

2. kép

Egy 2019-ben lezárult lakóhelyi beruházás Szucsiban



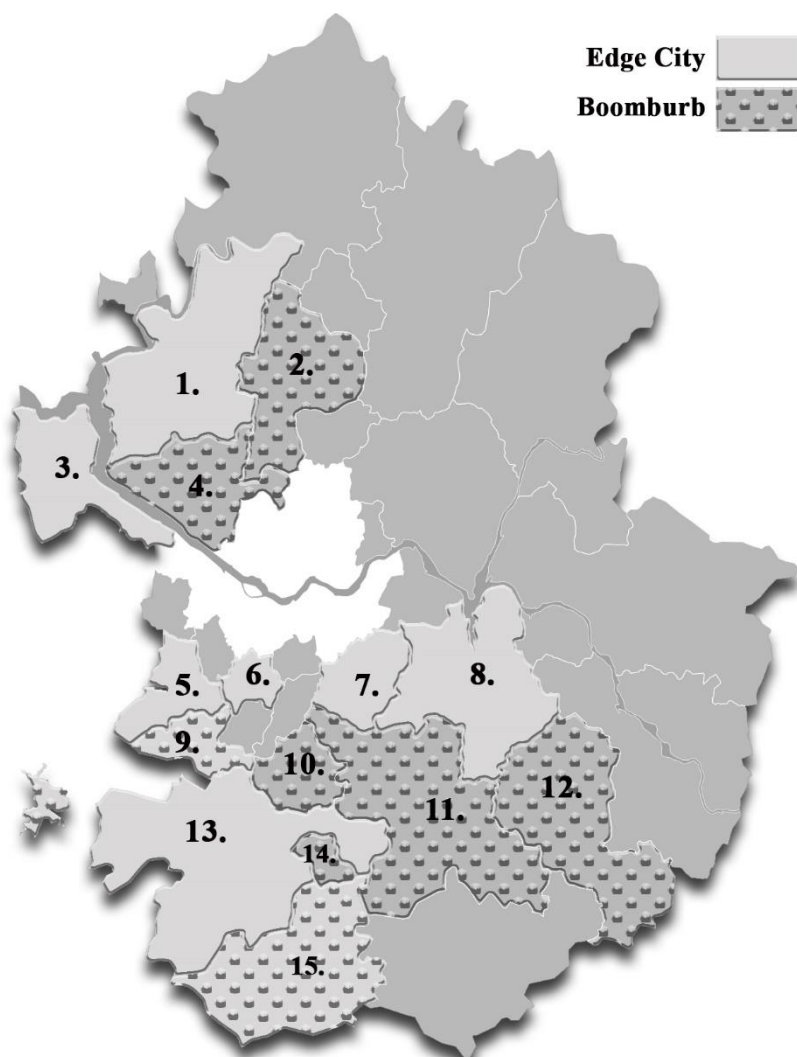
A képen látható 2 356 lakást magában foglaló 34 emeletes épületeket a kivitelező is azzal reklámozta, hogy Szöulhoz és Puntanghoz is közel fekszik, jó a közlekedés és a szolgáltatások is helyben vannak.

Forrás: Heerim Architects & Planners Co., Ltd.

Habár az agglomerációban található települések klaszter jellegű elrendeződése és a Szöullal szoros, az ingázás mennyiségében is kifejezhető kapcsolata egyértelműen agglomerációs területté minősíti a nagyvárosi térség főváros körüli területeit, néhány jelentősebb foglalkoztató-központ is növekedésnek indult az utóbbi években, s a korábbi Szöul központú foglalkoztatásban a dekoncentráció jelei mutatkoznak az ezredfordulót követően. Kim és munkatársai (2018) elemzésükben megerősítették ezt. A 80-as évek közepétől kilenc olyan település vált a szolgáltató ágazathoz kötődő foglalkoztatóközponttá Szöul agglomerációjában, melyek korábban gyakorlatilag nem is léteztek, vagy faluból váltak várossá valamikor az azóta eltelt időszak egy későbbi szakaszában. Ezeket a városokat tekinthetjük Joel Garreau nyomán edge city-nek.

3. ábra

Edge city-k és boomburb-ök Kjonggi tartományban



Jelmagyarázat: 1. Phadzsu; 2. Jangcsu; 3. Kimpho; 4. Kojang; 5. Sihung; 6. Anjang; 7. Szongnam; 8. Kvangcsu; 9. Anszan; 10. Szuvon; 11. Jongin; 12. Icshon; 13. Hvaszong; 14. Oszan; 15. Phjongthek

Forrás: Saját szerkesztés Kim, H. et al. 2018. alapján.

A Szöul agglomerációjában növekvő szolgáltatóiparon alapuló foglalkoztató és lakóhelyi központok a háttérüket tekintve elég változatosak. Szongnam az információs technológia, kommunikáció, tudományos és technológia központja, a foglalkoztatottak többsége Pangyo Techno Valley-ben dolgozik, egy 661 ezer négyzetméteres komplexumban, ahol az IT, bio- és kulturális technológia a meghatározó ágazat (Lee 2018). Ez az innovációs cég-klaszter, a központi és helyi önkormányzatok fejlesztéseként jött létre a kétezres években. A szakterületek és a vállalkozások sokféleségének egyik előnye a csúcstechnológia területén, hogy a vállalatok közötti információcsere és kapcsolatok révén maximalizálni tudják a növekedést. Ez egy tipikus edge city, Szöulhoz és más, hasonló technológiai központokhoz elég közel van, hogy ezzel üzleti előnyre tehesen szert. Hvaszong és Phadzsu az edge city-k másik típusába tartozik: ott olyan fejlett technológiájú gyártók a fő foglalkoztatók, mint a Samsung félvezetőket gyártó telepe, a Kia Motors, gyógyszergyártó cégek vagy az LG LCD paneleket gyártó üzeme. Ez utóbbi Phadzsuban máris számos tudományos és technológiai szolgáltatócéget vonzott a környezetébe, míg az ezredfordulót követő állami lakásépítés a munkaerő közeli lakhatását is megoldotta, mindez együttesen többszázezer fős bevándorlást eredményezett, ami viszont az ingatlanpiac és vendéglátóipar felfutását eredményezte.

A többi edge city mind államilag támogatott kiscég-, textil-, gumi-, fa- és fémipari központok közelében jött létre, fellendülő ingatlanpiacokkal és vendéglátással. A 2010-es években az ipar háttérbeszorulásával számos helyen a korábbi ipari parkok hivatali negyedekké alakultak át, helyet adva a tudásalapú vállalkozásoknak és start-upoknak. Szöul és a többi versenytárs közelsége, valamint a fejlett úthálózat mellett a nyugati partvidék nagy kikötőinek közelsége is előnyt jelent számukra. A fent említett kilenc edge city mellett nyolc sajátos típust is találhatunk a szöuli agglomerációban, amiket boomburbként írhatunk le. Ezeknek a városoknak a növekedését a nyolcvanas évektől meginduló állami lakásépítések váltották ki. Anszan 31 kilométerre délnyugatra fekszik Szöul központjától, mégis metró köti össze azzal, így az út nagyjából egy órát vesz igénybe. Ez volt az első tervezett város Koreában. Anszanban a 70-es évektől épültek lakótelepek nagy lakóhelyi beruházások eredményeképp, sokszor csupán két-három emeletes házzal és néhány toronyházzal, így a környék épületállománya leginkább a négytől húszlakásos házakig terjed. Panvol Újváros volt az első köztük, egy jellegzetes munkásnegyed, kicsiny, főként szoba-konyhás lakásokkal. Panvol egy zsúfolt környék, a munkások jellemzően a közeli ipari parkban dolgoznak, és többségük megélhetése az állami támogatásoktól függ. Az említett Panvol Nemzeti Ipari Komplexum száz főnél kevesebbet foglalkoztató vegyi-, bőr- és festékipari kisvállalkozásokat tömörít, többségük a nagyvállalatok alkatrészgyártó alvállalkozója, így létük is nagyjából azok üzleti stratégiájától függ (Kim, Ch 2015). Mára tízezer cég működik és 340 ezer fő lakik itt (Kim et. al. 2018).

Sajátos jelenségek és problémák az új városokban

Panvolla ellentétben Kojang Újváros a kétezres években épült, az épületek többsége soklakásos modern toronyház, tágasabb lakásokkal. A lakók jelentős része itt nem munkás, hanem nagyvállalati szakember, aki sajáttulajdonú lakásban lakik és metróval ingázik Szöulba. A környéken azonban még most is több zöldség- és gyümölcstermesztéssel foglalkozó farm üzemel, amelyek elsősorban a környék lakóit látják el élelemmel. Az agglomeráció fejlődésének egy tipikus esete a Sárga-tengerben fekvő Tepu sziget. Ez a hely ma mind a szöuliak, mind az agglomerációban lakók számára népszerű turistahely, 1994-ben egy kormányzati program keretében hullámtörő gáttal egészült ki, ami egyben összeköti a szárazfölddel is. A fejlesztés elsődleges célja egy édesvízű tó kialakítása volt, ám vele együtt egyúttal újabb földterületet is nyertek, a környezeti károk azonban olyan mértéket öltöttek, hogy a projektet le kellett állítani. Anszan ipari város, jövedelme fele és a lakók 42%-a származik ill. dolgozik az iparban, s csupán 1,4%-a lakott az ipari beruházások előtt is ott, egytizedük ráadásul külföldről vándorolt Koreába (Kim, Ch 2015).

3. kép

A szamarkand étterem és üzbegekávéház Vongok főutcaján



Forrás: KDtoKimchi 2013

Különösen érdekes Anszan egy másik városrésze, Vongok. Az itt élők 70%-a külföldi, ez Koreában a legnagyobb arányban bevándorlókat befogadó terület (I. Csekju 2013). A bevándorlók többsége Kínából, Vietnamból, Indonéziából és a Fülöp-szigetéről érkezett, kétharmaduk alacsonyán képzett vendégmunkás, de élnek itt orosz, indiai, üzbec és Sri Lanka-i munkások is. A központban egy színes és forgalmas utca húzódik, ahol kilencven különféle étterem is található. Vongokban az éttermek mellett mára a könyvtártól a munkaközvetítőn és bankon át a rendőrségig, az intézmények mindegyike multikulturális.

Anszan lakosságának hét százaléka – mintegy ötvenezer személy – külföldi állampolgár, ami lényegesen magasabb arány az országos két százaléknál. Az ötvenezer lakosú Vongokba az ipar kínálta munkalehetőség a 90-es évek óta vonzott bevándorlókat, ám 2009-ben Multikulturális Falu Különleges Övezet elnevezéssel sajátos jogi státuszt nyert, így nemcsak a kisvállalkozásoknál foglalkoztatott munkások, hanem a koreai férfiakkal házasságot kötött külföldi feleségek számára is fokozottan vonzó célponttá vált.

A helyi bevándorló munkások és a koreai családba beházasodott külföldi feleségek között végzett interjú kutatás (Jun, Ha 2015) kimutatta, hogy a szomszédsági kapcsolatok, így a hídalkotás, különösen a feleségek közt igen erős. A formális intézmények szerepe csekély, helyette a társadalmi tökemegosztás segíti az integrációt a helyi társadalomba. Ez főként azon feleségek számára könnyebben elérhető lehetőség, akiknek több és gyakoribb a koreaiakkal a kapcsolata és persze azoknak, akik jobban beszélnek nyelvet. A vendégmunkások a rövidebb Koreában töltött átlagos idő (1,6 év) és a fenti tényezők miatt mind a saját, mind a befogadó közösségekkel szemben bizalmatlanabbak és kevesebb kapcsolatot is tartanak fenn velük, minderre egyébként is alig van szabadidejük a túldolgoztatás miatt.

Ez a paradoxon a kormányzati szinten is megfogalmazott multikulturális társadalom és a kapcsolódó integrációs programok, különösen a nyelvtanulás esetében is fennáll: a bevándoroltatás célja elsősorban gazdasági, ám a hatékony foglalkoztatás egyik alapfeltétele is a koreai nyelvtudás, amit viszont aligha lehet megszerezni, ha még szombaton is dolgoztatják a bevándorlókat – így egyszerűen nincs idejük a nyelvtanulásra. Ráadásul az évente kötelező hazatéréssel együtt járó rövidtávú foglalkoztatási programok még csak nem is teszik érdekeltté a bevándorlókat, hogy energiát és időt fektessenek a koreai nyelv megtanulásába; érthető, hogy minden apró lehetőséget vagy időt inkább fordítanak túlórára, különmunkára, vagyis a megtakarított vagy hazautalt pénz növelésére, mintsem tanulásra. Habár a bevándorló feleségek helyzete alapvetően más, integrációjuk formálisan és a családi kötelek révén is sokkal erősebb, nyelvtudásuk így is megfelelően alacsony szintű (Koudela 2016).

Habár az etnikai csoportképződés nem tekinthető jelentős mértékűnek⁷, Anszan ethnoburb jellege egyértelműen érzékelhető. Az ethnoburb-ök képződése a nemzetközi geopolitikai és globális gazdasági szerkezetátalakítás, a változó nemzeti bevándorlási és kereskedelempolitika, valamint a helyi demográfiai, gazdasági és politikai összefüggések hatására indul meg mindenütt a világban (Li 1998). Társadalomszerkezeti szempontból a Li által leírt sokszínű, de általában inkább kedvező társadalmi helyzetű kínai bevándorló csoportokkal szemben, és más magas státuszú ethnoburb-ökkel (Peach 2002) szemben, Szöul perifériáján, így Anszanban is, jellemzően alacsony státuszú bevándorló-csoportokat találunk. Az ethnoburb szociális csomópontként szolgál, ahol a bevándorlók saját hálózatukon belül dolgozhatnak és folytathatják üzleti tevékenységeiket. Vongok – Jonpjonnal szemben – láthatóan nem ilyen hely. Az itt élő bevándorlók hazai foglalkoztatóknál dolgoznak – kivéve a vendéglátás egy részét –, és az etnikai hálók még a munkakeresésben sem játszanak jelentős szerepet, azok helyét intézmények veszik át. Meg kell jegyezni azonban, hogy ez nem is szükségszerű velejárója az ethnoburb-öknek; a koncepció megalkotásához elemzett kaliforniai San Gabriel Völgy kínai közösségei között is vannak, akik a formális gazdasági intézményrendszert használják, ilyen a Pasadena központú értelmiségi csoport. A bevándorláshoz kapcsolódó intézményfejlődés egyébként is meglehetősen általános jelenség. A globális kapcsolati rendszer, a globális városhálózat szerepe, a gazdasági, társadalmi és fizikai környezetre gyakorolt hatás tekintetében viszont egyezést látunk Szöul és Los Angeles agglomerációja között. Anszan tehát nem csak edge city és boomburb, hanem egyúttal ethnoburb is, ill. párhuzamosan több folyamat gyűjtőhelye.

Az ethnoburb-ök képződése, akár csak a másik két agglomerációs formáé, a városi szétterülés sokszínűségére hívja fel a figyelmet. Mindhárom fenti típus a dekoncentráció népesedési formája, az országba be és a Szöulból kiáramló népesség újfajta központjai, melyek háttérében részben a gazdasági dekoncentráció, részben a szuburbanizáció, sok esetben pedig a tudatos városfejlesztés dekoncentrációs hatása áll. A fogalom használata nem az etnikai szegregációk megértését segíti, hiszen az integrációt segítő és hátráltató tényezők rendszerint minden környezetben hasonlóképpen működnek: az előnyként szolgáló azonos kulturális háttér egyben hátráltatja is az új, befogadó kultúra elsajátítását. Vongokban ennek a folyamatnak a szakaszai szépen elkülöníthetők: a nyelvi akadályok miatt a szomszédsági kapcsolatok és így a hagyományos lokális csoport- és közösségképződés is akadozik. A munkaközvetítők, munkahelyek és a gyerekek által létrejövő új, interetnikus kapcsolatok szolgálják leginkább az integrációt (Jun, Ha 2015). Főként

⁷ Korea hagyományosan etnikailag homogén ország, az utóbbi időben az egyre több különböző területről érkező, etnikailag is idegen vendégmunkások Szöulban és annak metropolisz térségében koncentrálnak.

a munkások, de a nyelvi korlátok miatt általában minden bevándorló rákényszerül a saját etnikai csoporttal való kapcsolattartásra, ugyanakkor a jobb tájékozódás a befogadók felé tereli őket, keresik azok társaságát – hogy ez mennyire sikerül, azt a bevándorlás mikéntje nagymértékben befolyásolja. Egy feleségnek adva van a koreai család, egy munkásnak legfeljebb formális intézmények szolgálnak segítőként. A közösségformálódás és a társadalmi tőke, valamint a nyelvtudás hiánya következtében elmaradó híd jellegű kapcsolatépítés a bevándorlók és a befogadók között elszigetelődéshez vezet, ami leginkább a globális gazdasági, munkaerő-piaci érdekeket szolgálja.

Összegzés

A 70-es évek óta számos állami építésű új város eredményezett lakóhelyi és munkahelyi dekoncentrációt Szöulban és hozott létre új ipari és lakóhelyi központokat az agglomerációban. Szuvonban a Samsung, Icschonban az SK Hynix, a világ második legnagyobb memória chip és harmadik legnagyobb félvezetőgyártója hozott létre ipari központot. Habár az ipari parkokat állami kezdeményezéssel hozták létre, a közvetve kiváltott népességmozgás eredményeképp Szuvon népessége mára 1,2 millióra duzzadt. Jongin velük szemben nem vált ipari központtá, noha szerepet játszott az ipari parkok közelsége, ott kifejezetten az ingatlanfejlesztések indították meg a népességnövekedést, így jellemzően szuburbanizációs területről beszélhetünk. Csúpán 1996-ban kapott városi rangot, s mára több mint kilencszázezer laknak Jonginban, így ott egy tipikus boomburbról beszélhetünk. A világ tizenharmadik legnagyobb vidámparkja, az Everland Jonginban évi öt és félmillió látogatót vonz, így vélhetően szerepe a város népesedésében is fontos lehetett, ami Szöul területi széttagolódását akár a Michael Dear által megfogalmazott kenő kapitalizmus (Dear, Flusty 1998) szemszögéből is értelmezhetővé teszi.

Összességében az agglomerációs központok népessége a szöulinál átlagosan alacsonyabb jövedelmű, ám mára a területen belül jellegzetes különbségeket nem mutat, s noha népességkoncentrációról beszéltünk, népsűrűségük – habár itt már nagyobb eltérésekkel a boomburbók javára – szintén alacsonyabb a fővárosi területeknél. A fentiekkel és az állam kiemelkedő szerepével ellentétben az amerikai példákhoz hasonlatossá teszi a Szöul környéki edge city-eket és boomburbókat a kiemelkedően magas autóhasználat (Kim et.al. 2018).

Noha sajátos ázsiai új városokról van szó, melyeknek kialakulásától meghatározó szereplő az állam és a magánszereplők sajátos viszonya, s melyek üzleti sikeressége messze jobb, mint a korábbi nyugati új városoké volt, az egyes városokat karakterük alapján meglehetősen jól lehetett az alapvetően amerikai tapasztalaton kialakult elméleti típusokba rendezni. A fejlesztéssel megbízott vállalatok a koreai sikerek nyomán számos országban kaptak megbízást az ezredfordulót követően, Szaúd-Arábiától Oroszországig (Min Joo 2013), ezzel is igazolva a fejlesztői modell sikerességét.

Irodalom

- Amsden, A. H. (1992): *Asia's Next Giant: South Korea and Late Industrialization*. New York: Oxford University Press.
- Bae, Y., Jefferey M. S. (2007): Globalization, the developmental state and the politics of urban growth in Korea: a multilevel analysis. *International Journal of Urban and Regional Research*, 3., 543–560.
- Bruce, A. (2017): *Lombard-Gerin and Inventing the Trolleybus*. Ferndown: Trolleybooks.
- Calthorpe, P. (2010): *Urbanism in the Age of Climate Change*. Washington: Island Press.
- Chiang, Min-Hua (2017): *Contemporary South Korean Economy: Challenges and Prospects*. World Scientific Publishing, Singapore.
- Clapson, M. (2010): Suburbanization. Hutchison, Ray (ed.) *Encyclopedia of Urban Studies*. Thousand Oaks: Sage. 779–784.
- Cox, W. (2011): The evolving urban form: Seoul. *New Geography*, retrieved from <http://www.newgeography.com/content/002060-the-evolving-urban-form-seoul> (letöltve: 2020. 06. 23.)
- Dear, M., Steven, F. (1998): Postmodern Urbanism. *Annals of the Association of American Geographers*, 1., 50–72.
- Dear, M. (2002): Los Angeles and the Chicago School Invitation to a Debate. *City and Community*, 1., 39–44.
- Dearborn, K. W., Ann, M. G. (1993): Planner's panacea or Pandora's box: a realistic assessment of the role of urban growth areas in achieving growth management goals. *Puget Sound Law Review*, 3., 975–1023.
- Demographia (2019): *Demographia World Urban Areas*, 15th Annual Edition: 201904. Built Up Urban Areas or World Agglomerations. <http://www.demographia.com/db-worldua.pdf> (letöltve: 2020. 04. 23.)
- Engels, F. (1980): [1844] *A munkásosztály helyzete Angliában*. Budapest: Magyar Helikon.
- Garreau, J. (1991): *Edge City: Life on the New Frontier*. New York: Anchor Books.
- Green, R. (1989): *The first electric road: a history of the Box Hill and Doncaster tramway*. East Brighton, Victoria: John Mason Press.
- Hall, P., Kathy, P. (eds.) (2006): *Polycentric Metropolis: Learning from Mega-city Regions in Europe*. London, Sterling: Earthscan.
- Hall, P. (1966): *The World Cities*. London: World University Library, Weidenfeld & Nicolson.
- Hall, P. (1971): Spatial structure of metropolitan England and Wales. Michael Chisholm – Gerald Manners (eds.) *Spatial policy problems of the British economy*. Cambridge University Press. 96–125.
- Hill, R. C., June, W. K. (2000): Global cities and developmental states: New York, Tokyo and Seoul. *Urban Studies*, 12., 2167–2195.
- Hoyt, H. (1939): *The structure and growth of residential neighborhoods in American cities*. Washington: Federal Housing Administration.
- I Csejju (이재규) (2013): Vongok, Anszan: Falu határok nélkül. (안산 원곡동 '국경없는 마을' 자리매김) Kjongin (경인일보) 2013-08-26, <http://www.kyeongin.com/main/view.php?key=763085> (letöltve: 2020. 05. 07.)
- Joo, Yu-Min (2018): *Megacity Seoul: urbanization and the development of modern South Korea*. London: Routledge.
- Jun, Hee-Jung, Seung-Kyu Ha (2015): Social capital and assimilation of migrant workers and foreign wives in South Korea: The case of Wongok community. *Habitat International*, 47., 126–135.

- Jun, Hee-Jung, Seung-Kyu Ha (2015): Social capital and assimilation of migrant workers and foreign wives in South Korea: The case of Wongok community. *Habitat International*, 47., 126–135.
- Jun, Myung-Jin – Chang-Hee Christine Bae (2000): Estimating the Commuting Costs of Seoul's Greenbelt. *International Regional Science Review*, 3., 300–315. <https://doi.org/10.1177/016001700761127416>
- Jun, Myung-Jin (2012b): The effects of Seoul's new-town development on suburbanization and mobility: a counterfactual approach. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 9., 2171–2190.
- KDtoKimchi (2013): Exploring Ansan's Asia Village + Lunch at Samarkand Uzbek Kafé. <https://kdtokimchi.com/2013/08/13/exploring-ansans-asia-village-lunch-at-samarkand-uzbek-kafe/>
- Kim, C. (2015): From Salt Fields to 'Multicultural Village Special Zone': The Transformation of a Migrant City in South Korea. Stephen Castles, Derya Ozkul & Magdalena Arias Cubas (eds.) *Social Transformation and Migration National and Local Experiences in South Korea, Turkey, Mexico and Australia*. Basingstoke: Palgrave Macmillan. 97–112.
- Kim, H., Seung, N. K. (2016): Shaping suburbia: a comparison of state-led and market-led suburbs in Seoul metropolitan area, South Korea. *Urban Design International*, 2., 131–150.
- Kim, H, NaYeon Lee; Seung-Nam Kim (2018): Suburbia in evolution: Exploring polycentricity and suburban typologies in the Seoul metropolitan area, South Korea. *Land Use Policy*, 2., 92–101.
- Kim, Yon-se (2021) Seoul's population share in Korea falls sharply. *Korea Herald*, May 4, 2021. <http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20210504000151> (Letöltve: 2021. 05. 04.)
- Koudela P. (2016): Nemzetközi vándormozgalom és kezelése Dél-Koreában. *Demográfia*, 4., 337–370. DOI: 10.21543/DEM.59.4.3
- KSISz. Koreai Statisztikai Információs Szolgálat <http://kosis.kr/> (letöltve: 2020. 04. 24.)
- Lang, R. E., Jennifer B. LeFurgy (2007): *Boomburbs: The Rise of America's Accidental Cities*. Washington: Brookings Institution Press.
- Lang, R. E., Patrick A. S. (2001): *Boomburbs: The Emergence of Large, Fast-Growing Suburban Cities in the United States*. Washington, DC: Fannie Mae Foundation Census Note Series 5, June.
- Lee, Suh-yoon (2018): IT firms rushing to hire software developers. *The Korea Times*, 2018-04-13, http://www.koreatimes.co.kr/www/tech/2018/04/133_247156.html (letöltve: 2020. 05. 07.)
- Lee, Yong-Sook, HaeRan Shin (2011): *New towns for suburbs? Developmental state politics and new town development in Seoul metropolitan region. International Perspectives on Suburbanization*. London: Palgrave Macmillan.
- Lee, Yong-Sook, HaeRan Shin (2012): Negotiating the polycentric city-region: Developmental state politics of new town development in the Seoul capital region. *Urban Studies*, 6., 1333–1355.
- Li, W. (1998): Anatomy of a New Ethnic Settlement: The Chinese Ethnoburb in Los Angeles. *Urban Studies*, 3., 479–501.
- Mann, P. (1965): *An Approach to Urban Sociology*. London: Routledge.
- Markusen, Ann R. (1980): City Spatial Structure, Women's Household Work, and National Urban Policy. *Signs*, 3., 22–44.
- Min Joo, Y. (2013): "Chapter 1 New Town Developments in Korea: Then and Now", del Cerro Santamaría, G. (Ed.) *Urban Megaprojects: A Worldwide View (Research in Urban Sociology, Vol. 13)*, Emerald Group Publishing Limited, Leeds, 3–25. [https://doi.org/10.1108/S1047-0042\(2013\)0000013006](https://doi.org/10.1108/S1047-0042(2013)0000013006)
- Nam, J., Jiae, H., Changho, L. (2016): Factors Contributing to Residential Vacancy and Some Approaches to Management in Gyeonggi Province, Korea. *Sustainability*, 4., 367.
- OECD (2018): *Inclusive Growth in Seoul, Korea*. Paris: OECD Publishing.
- Oliver, P., Ian D., Ian, B. (1981): *Dunroamin: The Suburban Semi and its Enemies*. London: Barrie & Jenkins.

- Park, R. E., Ernest, B. (1925): *The City: Suggestions for Investigation of Human Behavior in the Urban Environment*. Chicago: The University of Chicago.
- Peach, C. (2002): Social Geography: New Religions and Ethnoburbs - Contrasts with Cultural Geography. *Progress in Human Geography*, 2., 252–260.
- Peiser, R., Chang, A. (1999): Is it possible to build financially successful new towns? The Milton Keynes experience. *Urban Studies*, 10., 1679–1703.
- Pendall, R., Martin, J., William F. (2002): *Holding the line: urban containment in the United States*. Discussion Paper. Center on Urban and Metropolitan Policy. Washington: The Brookings Institution. <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/pendallfultoncontainment.pdf> (letöltve: 2020. 07. 02.)
- Poradek, J. (1997). Putting the use back in metropolitan land use planning: private enforcement of urban sprawl control laws. *Minnesota Law Review*. 81., 1343–1375.
- Rii, H. U., Jae-S. A. (2002): Urbanization and its Impact on Seoul, Korea. Ian Douglas, Shu-Li Huang (eds.) *Urbanization, East Asian and Habitat II*. Taipei: Chung-hua Institution for Economic Research. 47–70.
- Rusk, D. (1999): *Inside Game Outside Game: Winning Strategies for Saving Urban America*. Washington: Brookings Institution.
- Slater, T. (2008): The rise and spread of capitalism. Peter Daniels, Michael Bradshaw, Denis Shaw, James Sidaway (eds.) *An Introduction to Human Geography: Issues for the 21st Century*. Harlow: Prentice Hall. 39–61.
- Tarr, J. A., Josef W. K. (1987): Patterns in the Development of Urban Infrastructure. Howard Gillette, Zane L. Miller (eds.) *American Urbanism: A Historiographical Review*. New York: Greenwood Press. 194–226.
- The National Atlas of Korea I. (2019): National Geography Information Institute (NGII). <http://nationalatlas.ngii.go.kr/us/index.php> (letöltve: 2020. 07. 02.)
- Trujillo, J. L., Joseph Parilla (2015): The World's 10 Fastest Growing Metropolitan Areas. *Brookings*, February 10, 2015. <https://www.brookings.edu/blog/the-avenue/2015/02/10/the-worlds-10-fastest-growing-metropolitan-areas/> (letöltve: 2020. 04. 23.)
- Zheng, S., Weizeng S., Jianfeng W., Matthew E. Kahn (2015): *The Birth of Edge Cities in China: Measuring the Spillover Effects of Industrial Parks*. Working Paper No. 21378. Cambridge: National Bureau of Economic Research.
- Zhu, J. (2004): Local developmental state and order in China's urban development during transition. *International Journal of Urban and Regional Research*, 2., 424–447.