

Germuska P. (2024): A szocialista várostól a szocialista típusú új városig. Egy város csoport tipológiai és poszt-szocialista átalakulása az utóbbi másfél-két évtized szakirodalmának tükrében. CITY.HU Város-tudományi Szemle. 4(2), 37–60.

A szocialista várostól a szocialista típusú új városig. Egy város csoport tipológiai és poszt-szocialista átalakulása az utóbbi másfél-két évtized szakirodalmának tükrében

Germuska Pál¹

Absztrakt

A szocialista iparvárosokat a kommunista rendszer több hullámban végrehajtott iparosítási programjai hívták életre, szénbányák vagy egy-egy újonnan létesített nagyüzem mellé építettek új munkásvárosokat – a társadalom radikális átalakításának nem titkolt szándékával. Az ideologikus megfontolások ugyan fokozatosan veszítettek jelentőségükből, de ezek a városok kiemelt fejlesztésben és ellátásban részesültek évtizedeken keresztül. Az 1980-as évekre a szénbányászat és a nehézipar válságba került, a korábbi prosperitás fenntarthatatlanná vált. E városokat monokulturás gazdasági jellege, egyoldalú foglalkoztatási szerkezete, a szolgáltató ágazatok gyengesége sérülékennyé tette a piacgazdasági átmenet során. Az addig negligált tényezők váltak kulcsfontosságúvá: a transeurópai vasútvonaltól, autópályától, nemzetközi repülőtértől való távolság, az infrastruktúra minősége, a kereskedelmi kapcsolatok, a munkaerő szakképzettsége és összetétele stb. Az állami regionális és fejlesztéspolitika az 1990-es és 2000-es években is kevésbé tudta fékezni a nehézipari térségek válságát, a túlélés és a sikeres átállás, a globális gazdasági kihívásokhoz való alkalmazkodáson múlt.

Jelen tanulmány áttekintés nyújt az ipari városokkal, az új városokkal és a szocialista iparvárosokkal foglalkozó nemzetközi és hazai szakirodalom utóbbi másfél-két évtizedének eredményeiből. Ennek eredményeként javaslatot is tesz a város csoport elnevezésének egységesítésére. Ezt követően röviden ismerteti az egyes városok 1990 utáni pályáját, valamint bemutatja a vizsgált 12 város átalakulási mintázatait. A 2010-es évekre a szocialista típusú újvárosok csoportjának települései közül egyesek a rendszerváltás veszteseivé váltak, míg mások a leggazdagabb hazai városok közé kerültek; így nem

¹ tudományos tanácsadó, Nemzeti Emlékezet Bizottságának Hivatala, Budapest,
email: pal.germuska@neb.hu

lehet többé egy csoportként kezelni őket. Az újjvárosokkal kapcsolatos nemzetközi fejlesztéspolitikák tanulságait ugyanakkor a 21. században is lehetne hasznosítani, a hazai területi egyenlőtlenségek kezelésében.

Kulcsszavak: urbanizáció, ipari város, új város, szocialista város, piactgazdasági átmenet

Abstract

Socialist industrial towns were created by the communist regime's industrialisation programmes in several waves, building new workers' towns next to coal mines or newly established large factories - with the unconcealed intention of radically transforming society. Although ideological considerations gradually lost their importance, these towns were given special development and care for decades. By the 1980s, coal mining and heavy industry were in crisis, and the former prosperity became unsustainable. The monocultural economic character of these towns, their one-sided employment structure and the weakness of the service sectors made them vulnerable during the transition to a market economy. Factors that had been neglected until then became crucial: distance from trans-European railways, motorways, international airports, quality of infrastructure, trade links, skills and composition of the workforce, etc. Public regional and development policies in the 1990s and 2000s did little to tackle the crisis in heavy industrial areas, and survival and successful transition depended on adapting to global economic challenges.

This essay provides an overview of the results of the last one and a half or two decades of international and domestic literature on industrial cities, new cities and socialist industrial cities. As a result, it also proposes a standardisation of the nomenclature of this group of cities. It then briefly describes the trajectory of each city after 1990 and presents the patterns of transformation of the 12 cities studied. By the 2010s, some of the towns in the group of socialist-type new towns had become the losers of regime change, while others had become among the most prosperous Hungarian cities; they can no longer be treated as one group. However, the lessons of international development policies on new towns could also be applied to address domestic territorial inequalities in the 21st century.

Keywords: urbanisation, industrial city, new city, socialist city, market transition

Bevezetés: mitől is szocialista egy város?

A Szovjetunióban több száz, a szovjet blokk kelet-közép-európai államaiban több tucatnyi új munkásváros épült szénbányák vagy egy-egy újonnan létesített nagyüzemek mellé. A szocialista városban a kommunista rendszer három fontos célkitűzése valósult meg egyszerre: az iparosítás, amely a gazdaság és a társadalom szerkezetét is átformálja, a nagyszabású társadalomátalakítási program – a munkásosztály kialakítása és gyarapítása, valamint a térbeli reprezentáció, amely szocialista realista stílusban öltött testet. A szovjet minta az 1950-es évek elejére várostervezési és -építészeti kánonná merevedett, amelyet Weiner Tibor, Sztálinváros főépítésze 1951-ben ekként összegzett: 1. a város minden részének azonos minőségben kell épülnie, ugyanakkor a központban kell elhelyezni a legfontosabb középületeket; 2. a város és az alapját képező ipartelep szerves egységet alkosson; 3. megfelelő – demonstrációkra is alkalmas – társadalmi-közéleti tereket kell biztosítani; 4. a lakóövezetben a házakat lakóegységekbe kell szervezni (Weiner 1951, 589–590). A szocreál, mint építészeti stílus aztán az 1950-es évek második felében meghaladottá vált, és a következő két évtizedben alapított új iparvárosok tervezésénél már csak nyomaiban fedezhetjük fel e kánon ismérveit. A legmaradandóbb koncepciónak a funkcionális övezetek létrehozása és a szomszédsági egységek rendszere bizonyult a magyarországi szocialista városoknál (Germuska 2004: 191–217).

Az 1960-as évektől a várossá nyilvánítások kerek évfordulói (10., 15., majd 20. stb.) rendre alkalmat adtak az új iparvárosok közszereplőinek, történetíróinak, újságíróinak annak latolgatására, hogy településük mitől is lesz (lenne) vajon szocialista? Öntudatos lakóitól vagy a jobb életkörülményektől? A modern lakókörnyezettől? 1967 tavaszán a *Kortárs* című folyóiratban Szijsz Rezső (nem mellékesen Várpalota helytörténész monográfusa) terjedelmes cikkben kritizálta Dunaújváros várostervezési, városképi és építészeti megoldásait. Ebben leszögezte: „Ideje megállni, mélyülni, színvonalra törekedni, mert ez a népgazdasági és városesztétikai szempontból is előnyösebb, s a nép társadalmi és biológiai érdekeit is jobban szolgálja. S akkor, de csak akkor, talán kisugárzó jó hatása is lesz Dunaújváros építészetének, [...]. Mert az építőművészet is tükre és egyben monumentális propagandaeszköze a társadalmi rendnek, bizonyítvány annak a társadalomnak az értékéről, amely létrehozta. Nem közömbös tehát, hogy jól-e vagy súlyos hibákkal, korszerűen és művészi módon tervezve, vagy e szempontokat tagadva valósítja-e meg az építészet szocialista mondanivalóját.” (Major, Oskó 1981: 292).

Az 1970-es évektől aztán a szociológia is egyre nagyobb figyelmet szentelt ezeknek a városoknak, ám közben a nyugati szakirodalom (és nyomában a magyar) egy része végletesen kitágította a szocialista város fogalmát: immár a szocialista országok minden városát (nemegyszer fővárosát) értették alatta (lásd Szelényi 1971; French, Hamilton 1979).

Egészen más megközelítést alkalmazott ugyanakkor a közgazdász Papp József, aki az ipar struktúraelemzése alapján állított fel várostipológiákat. Ennek egyik markáns csoportja volt az „egyoldalúan iparosított, nehézipari városoké”, amelyeket a „közel-múltig »szocialista városokként«” emlegettek Papp szerint (Papp 1986: 1368). Papp – kéziratban maradt – 1989-es kandidátusi disszertációjában tovább finomította aztán érvelését (Papp 1989). A szociológus Szirmai Viktória – dunaújvárosi kutatásaiból kiindulva – a francia és brit újváros-fejlesztési törekvések áramába illesztette bele a hazai új iparvárosok építését (Szirmai 1988). Más–más irányból közelítve, de ugyanazt a 11 várost sorolták azonos csoportba: Ajkát, Várpalotát, Komlót, Dunaújvárost, Oroszlányt, Tatabányát, Százhalombattát, Ózdot, Kazincbarcikát, Leninvárost és Paksot.

Az 1990-es évek nemcsak a levéltári források hatalmas tömegének hozzáférhetőségét hozta magával, hanem hozzánk is megérkeztek az angolszász történeti antropológia, illetve városantropológia, valamint a német Alltagsgeschichte („mindennapok története”) szemlélete és módszerei. E megközelítéseket adaptálva vizsgálta Horváth Sándor Sztálinvárost, amelyet egyfajta szimbólumként értelmezett (Horváth 2004). Jómagam – hagyományosabb történeti módszereknél maradva – a háború utáni gazdaság- és területfejlesztési politikát vizsgáltam, hogy milyen célokkal és eszközökkel emelte ki és privilegizálta évtizedeken keresztül az új nehézipari városokat. A szocialista város fogalmának megkonstruálásához a városszociológiából és a településföldrajz funkcionális vizsgálataiból egyaránt merítettem szempontokat, és így határoztam meg négy döntő ismérvet, amelynek alapján e csoportba soroltam hazai városokat: 1. a szocialista redisztribúciós rendszer kedvezményezettjei (ennek részeként idejekorán elnyerték a városi jogállást – miközben nemegyszer funkcionális szempontok szerint nem is érték el a városi szintet); 2. urbanizálatlan térségek ipari fejlesztésére, általában egyetlen óriási termelőüzem vagy egy nehézipari ágazat dolgozói számára épültek, azaz speciális ipari funkciók hozták létre; 3. az iparban foglalkoztatottak mindvégig túlsúlyban maradtak; 4. fokozottan érvényesültek a modern építészeti és várostervezési-szervezési elméletek (Germuska 2004: 47–52). Mindezek alapján ugyancsak 11 várost ítéltam a csoporthoz tartozónak – ám Papp és Szirmai osztályozásával szemben Paksot nem soroltam ide, míg Salgótarját igen. (A besorolásokat lásd az 1. táblázatban.)

1. táblázat

A szocialista városok csoportja különböző szerzők szerint

<i>A város neve</i>	<i>A szerző neve</i>				<i>Rechnitzer– Berkes– Páthy</i>
	<i>Papp J.</i>	<i>Beluszky P.</i>	<i>Germuska P.</i>	<i>Szirmai V.</i>	
Ajka	+	+	+	+	+
Bátony- terenyé		+			
Dunaújváros	+	+	+	+	+
Kazincbar- cika	+	+	+	+	+
Komló	+	+	+	+	+
Leninváros/ Tiszaújváros	+	+	+	+	+
Martfű		+			
Oroszlány	+	+	+	+	+
Ózd	+	+	+	+	+
Paks	+			+	+
Salgótarján		+	+		+
Százhalom- batta	+	+	+	+	+
Tatabánya	+	+	+	+	+
Várpalota	+	+	+	+	+
Összesen hány szocia- lista város	11	13	11	11	12

Forrás: Papp J. 1989: 94–95; Beluszky 1999: 416–418; Germuska 2004: 52; Szirmai 2013a: 11; Rechnitzer, Berkes, Páthy 2014: 101.

A fentebb idézett munkák e 11–12 tagú város csoport 1990 előtti helyzetét elemezték, ám a rendszerváltás óta több mint negyedszázad telt el, az egykor privilegizált városok helyzete és képe azóta gyökeresen megváltozott. Az alábbi írás az elmúlt 15–20 év hazai és nemzetközi szakirodalmának felleltározására vállalkozik kettős céllal. Egyrészt annak számbavételére, hogy a város csoporttal kapcsolatos tipológiák miként alakultak, körvonalazódik-e bármilyen diskurzus e tipológiák kapcsán, iparvárosi vagy éppen újjvárosi jellegzetességeik kaptak nagyobb hangsúlyt az elemzésekben. Másrészt áttekinti a hazai szocialista városok – súlyos gazdasági és társadalmi válsággal kísért – átalakulásáról szóló irodalmat, amely alcsoportokat is elkülönített a transzformáció és az alkalmazkodás sikerét vagy kudarcát mérlegre téve. Látni fogjuk, hogy a különböző vizsgálatok során megalkotott alcsoportok/mintázatok nagymértékben korrelálnak egymással, miközben maguknak a városoknak a fejlődési pályája mára végletesen szétartó.

Várostopológiák: ipari város, új város, szocialista város?

A 2010-es években a nemzetközi szakirodalomban a szocialista városok leginkább az új városok kelet-európai variánsaként kerültek képbe. A brit új városok építését elindító törvény (New Towns Act) 70. évfordulójára jelent meg Rosemary Wakeman nagyszabású áttekintése *Practicing Utopia: An Intellectual History of the New Town Movement* címmel (Wakeman 2016), amely a kertváros tervektől a brit, a francia, a szovjet, a fasiszta olasz és német új városépítésekig mutatja be az ideák nemzetközi körforgását, valamint külön fejezetben elemzi a harmadik világbeli hatásokat. Wakeman kötetének apropóján 2017-ben a Francia Várostopörténeti Társaság (Société française d'histoire urbaine) *Az új városmodellek és tapasztalatok nemzetközi keringése* címmel külön dossziét szentelt a témának az *Histoire urbaine* folyóiratban. Amint Loïc Vadelorge bevezetőjében hangsúlyozta – a különszám két szerzőjére (Fabien Bellat és Jérôme Bazin) hivatkozva: a keleti blokk új városait azért nevezték „szocialista” városoknak, hogy megkülönböztessék őket a kapitalista új városoktól (Vadelorge 2017: 68). A szerkesztő arra is emlékeztetett, hogy a 21. században is számos újjváros építési projekt halad, az új városok transznacionális történetének feldolgozása ezért igencsak hasznos a városi jövő kihívásainak megértéséhez.

A *Histoire urbaine* különszámában Fabien Bellat egy késői szovjet kísérletet, az AvtoVAZ autógyár (Zsiguli majd Lada személygépkocsik) kiszolgálására létesített város, Togliatti tervezését és építését mutatja be (Bellat 2017). Jérôme Bazin keletnémet levéltári anyagok alapján Eisenhüttenstadt és három további „első szocialista város” (Nowa Huta – Lengyelország; Dimitrovgrád – Bulgária; illetve Dunaújváros) kapcsolat-építési kísérleteit eleveníti fel – miként próbálták akkoriban hálózatba szervezni a

hasonló jellegű és adottságú városokat (Bazin 2017). A különszám a brit újvároskutatásból is ízelítőt ad. Mark Clapson az 1946-os első újvárosi törvénytől 2015-ig mutatja be a brit új városok pályáját (Clapson 2017) – vizsgálva az egykori fő célkitűzések (társadalmilag vegyes és kiegyensúlyozott közösségek létrehozása, a gyalogosok és a közúti forgalom szétválasztásának elve, a gazdasági önállóság stb.) teljesülését. Anne Portnoi a London Megyei Tanács 1960-as kiadványát, a *The Planning of a New Town* című tervezői kézikönyvet vizsgálja, amely egy új város „megalkotásának” új módjait mutatta be, és ezzel – a brit szigeten kívül is jelentős hatást gyakorolva – új paradigmákat vezetett be (Portnoi 2017). A különszám, miközben számos aspektust felvillant, cseppet sem foglalkozik a szocialista város fogalmának tisztázatlanságával, illetve elfogadni látszik French és Hamilton 1979-es megközelítését (minden szocialista rendszerbeli város szocialista város...). Az említett három „első szocialista város” újvárosiasága pedig lényegében kidolgozatlan marad a vonatkozó tanulmányban.

A brit és a francia újváros-kutatás maga is számos kihívással küzd: miként értékelhetők az 1950–60-as évek nagy nekilendülésének eredményei, mit sikerült az eredeti célkitűzésekből megvalósítani, és főként – a mai területi, urbanisztikai problémákra mennyiben nyújthatnak megoldást az újvárosok. A *New Towns Act* évfordulójának éveiben Nagy-Britanniában már jelentős lakhatási válság bontakozott ki, amely új dimenziót is adott a félbemaradt újváros építési projektek értékelésének. Katy Lock és Hugh Ellis 2020-ban megjelent könyve már a címében is kiáll a program folytatása mellett: *New Towns – The Rise, Fall and Rebirth* (Lock, Ellis 2020). A kötet áttekinti a háború utáni újjáépítés és a népességváltozás kihívásaira adott urbanisztikai válaszokat, a brit újvárosok 50 évét, majd hét városi esettanulmányban mutatja be a kortárs helyzetet Harlow, Peterlee, Cwmbran, Cumbernauld, Skelmersdale, Craigavon, Milton Keynes városának révén. Végül a jövőre vonatkozó legfontosabb tanulságokról elmélkedik – miként hasznosíthatók a korábbi tapasztalatok a kortárs problémák kezelésében.

A fentebb említett különszám szerkesztője, Loïc Vadelorge, aki a 2000-es években maga is nagyszabású projektet irányított a francia újvárosok kutatására, 2014-ben külön kötetben foglalta össze eredményeit (Vadelorge 2014). Könyvében a közigazgatási, politikai, urbanisztikai és szociológiai módszereket vegyítve igyekszik feltárni a francia új városokkal kapcsolatos politika sajátosságait, valamint az állam és a helyi hatóságok közötti kölcsönhatásokat. Az új városok eredetét a két háború közötti időszakig vezeti vissza, és sokat foglalkozik Paul Delouvrier, a Párizsi Régió prefektusának tevékenységével, a harmadik rész pedig e városok létrehozását elemzi a lakók tapasztalatainak (kultúr)antropológiai vizsgálatával. 2021-ben pedig egy francia–brit komparatív kötet is napvilágot látott, amely címében „elveszett paradicsomként” emlegette az új városokat (Fée, Colenutt, Schäbitz 2021). A kötet négy nagy tematikai egységben vizsgálódik: az

újjvárosok és a döntéshozók, az újjvárosok és lakóik, az újjvárosok szélesebb regionális és nemzetközi kontextusa, valamint az újjvárosok mint építészeti és művészeti örökség témájában.

Az angolszász szakirodalomban egyébként mintha a szovjetunióbeli szocialista városok kapnának nagyobb figyelmet az utóbbi években. Említhetjük Christina E. Crawford *Spatial revolution* című 2022-es könyvét, amely két háború közötti szovjet várostervezést és építészetet elemzi: három nagy iparváros, az „Olajváros” (Baku, 1920–1927), az „Acélváros” (Magnyitogorszk, 1929–1932) és a „Gépváros” (Harkiv, 1930–1932) létesítésén keresztül (Crawford 2022). Miközben az „Acélváros” elsődlegessége él a köztudatban, Crawford részletesen bemutatja, hogy Baku tervezése során bontakoztak ki igazán elsőre a „szocialista város” mibenléte, jellegzetességei körüli szakmai és ideológiai viták. A Jasna Mariotti és Kadri Leetmaa által szerkesztett *Urban planning during socialism* című friss kötet (Mariotti, Leetmaa 2024) a legáltalánosabb értelemben használja a szocialista városok kifejezést (azaz mint a város a szocializmus időszakában), és vizsgálódásai középpontjába a városi perifériákat és perifériák városait helyezi. (Periféria alatt értve gazdasági, politikai, társadalmi és térbeli peremvidékeket egyaránt.) A kötet esettanulmányai között Szverdlovszk, Tallin, Tbiliszi mellett feltűnik Wrocław, Pozsony, Szkopje és Budapest is.

A német szakirodalom leginkább az iparvárosok egy alfajaként foglalkozik az „új szocialista iparvárossal”, amely a Német Demokratikus Köztársaság (NDK) súlyos örökségének egyikeként ma is jelentős kihívásokat jelent a német ipar- és várospolitikának. Clemens Zimmermann egy az iparvárosok múltját és jövőjét elemző konferenciakötet bevezetőjében (Zimmermann 2013: 14–15) hat fontos kutatási területet azonosított: 1. Összehasonlító kutatások, amelyek az európai iparvárosok lemaradásának okait vizsgálják. 2. Interdiszciplináris kutatások a régi keleti és nyugati ipari agglomerációk drámai zsugorodási folyamatainak megértése érdekében. 3. A tervezési folyamatok, szereplők és utópisztikus koncepciók kutatása, különös tekintettel az NDK „szocialista” iparvárosaira. 4. Az ipar és a város közötti kapcsolatok: az ipar(vállalatok) hogyan befolyásolták a városfejlesztést, másfelől az új technológiák és infrastruktúrák miként alakították a várost. 5. Az autóvárosok (Detroit, Wolfsburg stb.) problematikája – a régi központok válsága, és új vállalatvárosok felemelkedése Ázsiában. 6. Az egykori és jelenlegi ipari agglomerációk és városok rekonstrukciója. Amint Zimmermann hangsúlyozza: míg a 20. században az iparvárosok „minden tekintetben a modernitás, a racionalizáció helyszínei voltak” szinte „utópisztikus optimizmussal”, addig a 21. században a globalizált gazdaságban és a tercier szektor előterbe kerülésével kétséges, hogy van-e perspektívájuk a tudásipar fejlesztésére (Zimmermann 2013: 13).

Zimmermann az iparvárosok történeti kutatásának más aspektusait vette számba Martina Hesslerrel. A kutatási irányok újragondolását sürgető cikkükben a kultúrtörténeti és a mindennapok történeti perspektívájának beemelését szorgalmazzák (Hessler, Zimmermann 2011). A „steril” tervezési tanulmányok helyett üdvösebbnek tartanak a városok reprezentációjának, a migrációnak és a társadalom történetének vizsgálatát. Kiemelik a globális és transznacionális perspektívák fontosságát, ahelyett, hogy a komparatív kutatások kimerüljenek a szocialista ipari városok és a *nem szocialista* városok összehasonlításában. Ugyanakkor felhívják a figyelmet, hogy az iparvárosok kapcsán éppen egy kevésbé vizsgált város(vissza)fejlődési tendenciáról is kell beszélni: a stagnálásról és hanyatlásról, a zsugorodó város problémájáról. Hessler és Zimmermann a szocialista ipari városok kutatási perspektívái kapcsán kiemeli a Christoph Bernhardt és Heinz Reif által szerkesztett *Szocialista városok az uralom és az önérvényesítés között* című kutatást záró gyűjteményes kötetet (Bernhardt, Reif 2009). Ennek újdonságát abban látják, hogy a szerzők integrálták a mindennapi történelem perspektíváját a kérdésfelvetésébe, másrészt a lokális szereplők politikai mozgásterét elemezték, és ennek részeként, hogy miként alakították a helyi erők a központilag megadott városterveket. 2012-ben Christoph Bernhardt egy külön cikkben is összefoglalta a szocialista iparvárosok jellegzetességeit (Bernhardt 2012). Ebben felhívta a figyelmet, hogy a szocialista országok urbanizációjában a kapitalista gazdasági ciklusokra emlékeztető hatásokkal jártak a nagy beruházási projektek nemegyszer váratlan irányváltásai, amelyek a privilegizált városokat is stagnáló szakaszokra kényszerítették. A gyár és a város sajátos kapcsolatát, az elit különös összetételét, a társadalmi-térbeli differenciálódás sajátosságait emelte ki. Hangsúlyozza, hogy ezt a várostípust a kommunista rendszer összeomlása óta gyakran nagy mértékben sújtja a gazdasági hanyatlás és népességfogyás, de a településszerkezetük kevésbé változott. Mint írja, miközben a szocialista iparvárosok elveszítik „egzotikus színezetüket”, a 20. század urbanizációs folyamatok fontos fejlődési útvonalaként írhatók le.

A nemzetközi szakirodalom szemléje arról győz meg bennünket, hogy még kísérletek sem történtek a fogalomhasználat valamifajta egységesítésére, és még országokon belül is alig találunk nagyobb, hosszabb időtávot átfogó projekteket – nemzetközi komparatív vizsgálatnak pedig nem is igen lelmi nyomát.

Ehhez képest itthon azért akadt némi diszkusszió a témáról. A 2000-es években több, a háború utáni évtizedek várostörténetével foglalkozó kötet is megjelent, és ennek apropóján rendezett *Szocialista városok? Városok Magyarországon és a Kárpát-medencében 1945–1990* címmel 2009-ben konferenciát az Urbs szerkesztősége és Budapest Főváros Levéltára. Az ott elhangzottak alkották az *Urbs – Magyar várostörténeti évkönyv 5.* kötetének (Á. Varga 2010) gerincét is, amelyben Horváth Sándor adott áttekintést a szocialista városokkal kapcsolatos szakirodalomról (Horváth 2010).

Horváth nagy hangsúlyt helyezett az új kultúratörténeti interpretációkra (mint például Stephen Kotkin munkássága), és kiemelte, hogy a fogalom definíciója helyett sokkal fontosabbak a városantropológiai kutatások eredményei, amelyek a szomszédsági viszonyokat, a falusi-városi dichotómiát, a közösségi hálózatokat elemezték.

Barta Györgyi e konferencián is beszélt a szocialista városfogalom kétféle értelmezéséről, de egy 2014-es (Szirmai Viktóriát köszöntő kötet) lapjain bővebben is kifejtette álláspontját (Barta 2014). Egyfelől rámutatott, hogy a szocialista rendszerben minden város szocialista város, hiszen „a városok szocialista jellegét az önkormányzatiság (és így a helyi érdekképviselet) hiánya, az állami tulajdon és az abból fakadó hiányjelenségek a városi szolgáltatásokban, valamint az irracionális, pazarló térhasználat, a vállalatok helyi működésének szabályozatlansága” jellemezte a korszakban (Barta 2014: 93). Másfelől a gazdasági, társadalmi, város(építés)i jellegzetességet figyelembe véve megállapította: „A »tradicionális« definíciók szerint a szocialista város »egyszerűen« új város volt, ahol az ipar dominált, és amelynek helyi társadalma a meghatározó ipari szempontok alapján rekrutálódott.” (Barta 2014: 80). Továbbá górcső alá vette – a funkcionista településföldrajz nyomdokain haladva – e városok városias mivoltát: funkcionális szempontok alapján valódi városokat hozott-e létre a fejlesztéspolitika? Az általa idézett – 1990 előtti – vizsgálatok is azt mutatták, hogy az új városi koncentrációk legalább egy részének *városi(as)* mivolta erősen kérdőjeles. A piacgazdaságban pedig (Beluszky Pál és szerzőtársai által kidolgozott komplex mutató szerint) ebből az iparvárosi csoportból csak a két megyeszékhely (Tatabánya és Salgótarján), illetve Dunaújváros tudott a kettőezres években a „megfelelő versenyképességgel rendelkező” városok közé kerülni; a többségük legfeljebb a „közepes” kategóriát ütötte meg. Barta összegzése szerint „társadalmi-gazdasági-építészeti-formai” sajátosságaik ellenére nem ezt az újvárosi csoportot kell „szocialista városnak” tekinteni, hanem a szocialista korszak városait *általában*. Ezzel lényegében (ismételten) visszakanyarodott a French–Hamiltoni értelmezéshez, miközben ezen iparvárosok újvárosi voltát emelte mégiscsak ki.

Szirmai Viktória irányításával két egymásba fonódó kutatási projekt (2010–2012 és 2013–2016) vizsgálta a szocialista típusú új városokat. A két projekt nemzetközi jelentőségét azért is érdemes hangsúlyozni, mert hasonló volumenű külföldi újvárosi vizsgálatról nincsen tudomásunk. Az első az újvárosi jelenség (nyugat-)európai felvázolását követően a magyar újvárosokat régi (tradicionális) térségi városokkal vetette össze. A második már nemzetközi összehasonlításra is vállalkozott: szlovák és lengyel kutatók bekapcsolásával kelet-közép-európai panorámát nyújtott a témában.

Az első projekt összegzésben, a *Csinált városok a XXI. század elején* című kötet bevezetőjében Szirmai eképpen határozta meg a típus jellegzetességeit: „az 1950-es évektől jelentek meg a kelet- és a közép-európai városhálózatban az extenzív iparfejlesztéssel összefüggésben, erőteljes ideológiai szerepkörök szerint. Az új városok szakítottak a korábbi történeti korszakok építészeti hagyományaival és a modern város építészeti rendező elvei alapján, a »lakni«, a »dolgozni«, a »pihenni« és a »közlekedni« térfunkciók szerinti tagolódásban, a szocialista-realista építészet egyeduralmával kerültek kialakításra” (Szirmai 2013a: 11). Tizenegy hazai várost sorolt ebbe a csoportba – lásd az *1. táblázatban*. Megítélése szerint ezek közül azon városok vették sikeresebben az átalakulása akadályait, ahol az 1990-es évek első felében markáns maradt az állami szerepvállalás; Ózd éppen a koncepciótlan állami kivonulás miatt került krízishelyzetbe. Az átállás gördülékenységében komoly előnyt jelentett a nyugati országrészben fekvés és egy-egy nemzetgazdasági jelentőségű nagyüzem jelenléte. A kutatási projekt kiemelt kérdései közé tartozott, hogy a városok miként próbálják gazdasági és társadalmi nehézségeiket orvosolni, mennyiben dinamizálja őket a fejlett országokból áttelepülő ipar, milyen fejlesztési koncepciókkal próbálkoznak, és léteznek-e „sajátos új városfejlődési modell”? (Az egyes városi esettanulmányokról lásd alább.)

A 2013 és 2016 közötti projektet lezáró „*Artificial towns*” in the 21st century című kötet a polarizációs mechanizmusokra helyezte a hangsúlyt, bemutatva a kortárs társadalmi strukturális viszonyokat és azok gazdasági, politikai és építészeti jellegzetességeit a magyarországi, lengyelországi és szlovákiai új városokban, illetve régióikban (Szirmai 2016). Amíg az előző projekt főként társadalomstatisztikai elemzésekre és mélyinterjúkra épült, addig a második reprezentatív szociológiai mintavételt is alkalmazott a 11 magyarországi új város és régiójuk vizsgálatához. Az új projektben új aspektusként jelent meg az új városok építészeti jellemzőinek és városszerkezeti adottságainak bemutatása (Kissfazekas 2016).

A kötetben Grzegorz Węclawowicz a lengyel új városok kapcsán fejtette ki a szocialista város fogalmát, kiemelve a piacgazdaság és a tervgazdaság körülményei között formálódó városok különbségeit (Węclawowicz 2016). Az ipari városhoz kapcsolta szorosán a fogalmat, és emlékeztetett: a kommunisták számára ezek elsősorban a munkásosztály központjai voltak, s csak másodsorban az ipari termelés helyszínei. Létesültek teljesen új ipari városok is, de nagy ipari komplexumok telepítésével számos közepes méretű várost alakítottak át radikálisan; és az új hatalmas lakótelepek teljesen megbontották az egykori városszerkezetet. Węclawowicz tíz pontban összegezte a szocialista városok jellemzőit (Węclawowicz 2016: 71–72): 1. ipari foglalkoztatottak dominanciája; 2. alacsony gazdasági differenciáltság; 3. a központi lakáselosztás rombolta a helyi közösségeket; 4. a társadalmi élet a munkahely köré szerveződött; 5. a város teljesen a

központi kormánytól függött; 6. a helyi vezetés az állam érdekeit képviselte; 7. az építészeti kialakítás és a városkép uniformizálása területpazarlást eredményezett; 8. a homogén lakótelepekhez sokszor nem készült el a megfelelő kiszolgáló infrastruktúra; 9. a környezeti problémákra érzéketlenek voltak; 10. adminisztratív eszközökkel próbálták ellenőrizni a városba áramlást. Az 1990 utáni átmenetben a földbérlet és más piaci mechanizmusok visszatérését, valamint az ezekhez kapcsolódó tulajdonosi struktúra megváltozását tekintette kulcsfontosságúnak. Összegzése szerint miközben a városi területek jelentős modernizációját és az életkörülmények javulását láthatjuk általánosságban, addig számos egykori ipari város még mindig stagnáló vagy válsághelyzetben van.

Összegzésként megállapíthatjuk, hogy az egykori szocialista városok körüli fogalomhasználat változatlanul sokszínű, és amennyiben nem minden szocialista korszakbeli várost értenek rajta, akkor két döntő jellegzetességük okán vizsgálják őket: mint iparvárosokat és/vagy mint újvárosokat. A kortárs irodalmat szemlélve világos a trend, hogy ezen aspektusok dominálnak majd a továbbiakban is, és egyre újabb nézőpontok válnak érdekessé – például az új városok, mint kulturális örökség (lásd például Kladnik, Ludwig 2016) stb. A hazai szakirodalomban meglehetősen egyetértés mutatkozik abban, hogy mely magyarországi városok sorolandók ebbe a speciális csoportba (ahogyan az *I. táblázat* is mutatja). Megnevezésüket illetően a Szirmai Viktória által az utóbbi időkben következetesen használt „szocialista típusú újváros” körül alakulhatna ki konszenzus. Miután az egykori szovjet blokkban nem létesültek *nem ipari jellegű* újvárosok, fontosabbnak tűnik az *iparvárosok csoportján belül* elkülöníteni a szocialista rendszer által grüндolt újvárosokat – szemben a tradicionális iparvárosokkal. Márcsak azért is, mert mai gondjaiknak jó része szoros összefüggésben van nem organikus fejlődésükkel. Ráadásul a „szocialista” jelző – nem függetlenül a kortárs napi politikai csatározásoktól – olyan mértékben terhelte, megbélyegzővé vált, hogy annak még tudományos szövegben való használata is nem várt konnotációkat kelthet. Ebből is látszik, hogy a szocialista rendszer és városfejlesztésének öröksége egyfajta „disszonáns” vagy „nehéz örökség”, amivel ugyanakkor mindenképpen szembe kellene nézni (Ispán 2023: 233–235; Balockaite 2012).

Hazai posztszocialista újvárosfejlesztési pályák – (al)csoportok, mintázatok

Az 1970-80-as években a szocialista típusú újvárosok mind több városi funkciót voltak képesek ellátni, mégis, diverzifikálatlan gazdasági szerkezetük miatt kevésbé voltak fogadókészek az újításokra, az innovációra. Társadalmukból éppen azok a tercier szektorhoz köthető rétegek hiányoztak, amelyek a 20. század második felében a városok legfőbb alakítóivá és meghatározóivá váltak. 1989/90-ig a központi redistribúciós

rendszerek jelentősen tompították a külső környezet és a hagyományos gazdaságföldrajzi tényezők hatásait. A merev elosztási szisztéma megszűnésével viszont addig negligált tényezők váltak kulcsfontosságúvá: a transeurópai vasútvonaltól, autópályától, nemzetközi repülőtértől való távolság, az infrastruktúra minősége, a kereskedelmi kapcsolatok, a munkaerő szakképzettsége és összetétele stb. A piacgazdaságba való átmenet drámai gazdaság és társadalmi veszteségek árán ment végbe, az egykori nehézipari térségek szenvedték talán meg leginkább az átalakulást.

A város csoport gazdasági alapját képező ágazatok (szénbányászat, kohászat, vegyipar) 1989 utáni transzformációjának átfogó elemzésével máig adós a gazdaságtörténet; egy-egy régió, város részleges feldolgozása készült csak el (lásd például Bakos 2006; Pirisi, Sókuti 2013). A regionális kutatásokban többnyire egyes régiók kapcsán került szóba egyik–másik újváros (lásd például a Közép-Dunántúlról, Tatabányáról Baráth, Molnár B., Szépvölgyi 2001), vagy a városállomány részét/egészét vizsgáló tanulmányokban rangsoroltattak (például Beluszky, Győri 2004). Átfogó vizsgálatot Szirmai Viktória két, fentebb említett projektje végzett. Az eredményeket közreadó két kötet alapján alkothatunk leginkább képet Dunaújváros, Kazincbarcika, Komló és Tatabánya utóbbi évtizedeiről. Ózd 1989 utáni sorssáról Alabán Péter publikálta doktori disszertációját (Alabán 2020). Százhalombattáról Laki Ildikó írt PhD-disszertációt (2014). A teljesség kedvéért megemlítjük, hogy a legtöbb haza szerző által nem a csoportba sorolt Martfű átalakulását Molnár Ernő elemzi (Molnár E. 2015). A fenti városi esettanulmányok eredményeinek rövid összefoglalása után kitérünk a(z egykori) város csoporton belül elkülöníthető alcsoportokra, közös pályákra.

Baranyai Nóra elemzése szerint (Baranyai 2013) *Dunaújvárosban* egyfajta „megkésztett” rendszerváltás zajlott a város alapját adó vasmű kései (2000-es évek eleji) privatizációja miatt. A Dunaferr változatlanul a legnagyobb munkaadó, így az acélipart érintő világpiaci sokkok újra és újra riadalmat keltenek – milyen átszervezés, elbocsátás árán tartható fenn a termelés. A dél-koreai Hankook gumiabroncsgyár – rácalmási – 2005-ös megtelepedése javította a város gazdaságának diverzifikáltságát, de azt továbbra is ipari dominancia jellemzi. A munkanélküliség a 2008-as válság után jelent csak meg komolyabb mértékben; a kisebb foglalkoztatók továbbra sem lennének képesek felszívni a felszabaduló munkaerőt a vasmű bezárása esetén. A város népessége a gazdasági nehézségek miatt fokozatosan csökkent, különösen a fiatal és képzett rétegek vándoroltak el, a város lakossága elöregedőben van. A szuburbanizációs kiköltözés a környéki falvakba már az 1980-as években megkezdődött, a tehetősek főként Rácalmást, Nagyvenyimet, Kisapostagot választották. A Pentele híd megépülésével (2007) a Duna túlsó oldalára is megindult az átköltözés. Ugyanakkor a városban nem alakultak ki szegregá-

tumok. Dunaujváros mára megyéje déli részének egyértelmű központja, a 2000-ben önállóvá vált főiskola a nehézipari képzések mellett immár gazdasági és kommunikációs képzéseket is kínál.

Kazincbarcikáról a 2013-as és a 2016-os kötetben is találunk egy-egy elemzést. Váradi Zsuzsanna tanulmánya kiemeli (Váradi 2013), a rendszerváltás után a város ipara komoly válságot élt át, a munkahelyek jelentős része megszűnt, ami elvándorláshoz vezetett. A munkanélküliség különösen az alacsony iskolai végzettségűek és a fizikai munkások körében növekedett. A BorsodChem Rt-vé alakult vegyi kombinát túlélte a gazdasági átalakulást, és jelenleg is a város legnagyobb munkáltatója. 2011-ben kínai befektetők vásárolták meg, akik jelentős fejlesztéseket hajtottak végre. A városban működő ipari park és vállalkozásösztönző programok célja a gazdaság élénkítése, de a munkahelyteremtés korlátozott. Barcika és környéke demográfiai helyzete romlott, a népesség folyamatosan csökken, és a lakosság elöregedett. A városban jelentős társadalmi problémák jelentek meg, különösen a szegényebb rétegek és a roma lakosság körében, a társadalmi szegregáció növekedett, különösen a roma közösségek lakta városrészekén (főként Herbolya kertváros). Berente településrész önállóvá válása súlyos csapást jelentett a város bevételeire, évek alatt sikerült normalizálni a szétvált települések viszonyát. Berki Márton tanulmányában (Berki 2016) kiemeli, hogy Kazincbarcika társadalmi szerkezete erősen polarizált, a roma lakosság szegregációval és munkanélküliséggel küzd, miközben a tehetősebb rétegek villanegyedekbe költöztek. A városközpont rehabilitációja és a KolorCity program (lakó- és középületek homlokzatának kifestése nagyméretű műalkotásokkal) célja a városkép javítása, az Európai Unió és a Svájci Hozzájárulás finanszírozásával valósult meg.

Schuchmann Júlia *Tatabánya* tanulmányában (Schuchmann 2016) megállapítja, hogy az állam csak fokozatosan vonult ki a gazdaságából (lásd Vértesi Erőmű), így a megyeszékhely sikeresen integrálódott a globális gazdaságba. Multinacionális cégek települtek a városba, jó földrajzi elhelyezkedése és infrastruktúrája segítette a külföldi befektetések vonzását. Az aktív városi fejlesztési politika és az ipari park létrehozása több ezer munkahely létrejöttéhez járult hozzá. Az ipari ágazatok átalakultak: a nehézipar helyett a feldolgozóipar, elektronika és vegyipar vált meghatározóvá. A városi közlekedés és a közszolgáltatások fejlesztése prioritás lett, különösen az új vállalatok igényeinek kielégítése érdekében. A főiskola létrehozása és a duális képzés támogatása segítette a helyi munkaerőpiac igényeinek kielégítését. A város lakossága az 1990-es évektől kezdődően itt is csökkent, részben a népesség elöregedése és az elvándorlás miatt. A társadalmi egyenlőtlenségek növekedtek, különösen a különböző városrészek között, ahol szegregált területek is kialakultak (például Mésztelep). E területeken a munkanélküliség és az alacsony iskolázottság aránya jelentősen magasabb, mint a városi átlag.

Tatabánya kulturális és kereskedelmi szolgáltatások tekintetében elmaradottabb, ami akadályozza a középosztály megtartását. A helyi lakókörnyezet és közterek állapota továbbra is problémát jelent, sok épület és ipari terület elhagyatott és leromlott, hasznosításuk máig megoldatlan. A város gazdasági helyzete stabilizálódott, de elterjedt az ingázás Budapest és más közeli városok felé, ami enyhíti a helyi munkanélküliséget. Schuchmann felhívja a figyelmet, hogy a városkép és a lakókörnyezet javítása nélkül a képzett és fiatalabb generáció elvándorlása aligha lesz mérsékelhető a közeljövőben.

Halász Levente *Komló* helyzetét elemezve (Halász 2016) kiemeli, hogy a város fejlődését visszavetették a kedvezőtlen közlekedési feltételek, a szénbányák bezárása súlyos gazdasági és társadalmi válsághoz vezetett. A város lakossága jelentősen csökkent, és növekedett a munkanélküliség; Pécs közelsége enyhített valamennyit a helyzeten, sok komlói lakos talált ott munkát. Gazdasága ma elsősorban kis- és középvállalkozásokra épül, autóiipari klaszter is kialakulóban van. Magas a közfoglalkoztatottak és a rokkantnyugdíjasok aránya, ami torzítja a hivatalos munkanélküliségi adatokat. A szegénység és társadalmi polarizáció növekedése Komlót is sújtja, különösen a roma lakosság körében. Több városrészben is szegregáció alakult ki, például a Kenderföld városrészben, ahol a lakások jelentős része leromlott állapotú. A középosztálybeli lakosság a város magasabb státuszú részeire, például Dávidföldre és Sikondára koncentrálnak. A város lakosságának oktatási szintje közepes, a felsőfokú végzettségük aránya alacsony. Gazdasági és társadalmi helyzete elmarad a régió más városaihoz képest, de Pécs közelsége segíthet a felzárkózásban – feltéve, hogy sikerül szorosabb együttműködést létrehozni a megyeszékhellyel. Komló jelenleg városmarketinggel és EU-s forrásokból próbál új gazdasági alapokat teremteni, de továbbra is küzd a népességfogyással és a gazdasági lemaradással.

Ózd átalakulását (vagy helyesebben hanyatlását) társadalomtörténeti szempontból dolgozza fel Alabán Péter (Alabán 2020). Könyvében elemzi a társadalmi változásokat, azok fotó- és filmlenyomatát, valamint a környéki falvak életét tárja elénk öt esettanulmány segítségével (Farkaslyuk, Csokvaomány–Tólápa, Borsodnádásd, Domaháza és Kissikátor). A gyárak bezárása után a város komoly válságba került, és az egykori ipari táj arculata drámaian megváltozott. A korábbi ipari csarnokok és jelképes épületek pusztulása a társadalmi identitás és a kollektív emlékezet elvesztéséhez is vezetett. Lakosságának jelentős része szegénységbe süllyedt, a munkanélküliség nagymértékben növekedett, a szegregáció és hátrányos megkülönböztetés főként a roma lakosságot sújtja. A közmunkaprogramok egy időre enyhítették a munkanélküliséget, de nem nyújtottak hosszú távú megoldást. A közösségi kohézió gyengült, a szolidaritás hiánya és a társadalmi feszültségek felerősödtek. Az ingatlanpiac hanyatlása és a demográfiai

problémák elvándorláshoz és a népességsökkenéshez vezettek. Az oktatás és szakképzettség hiánya miatt sok helyi lakos képtelen volt új munkahelyekhez jutni a változó gazdasági környezetben. Ózd gazdasági és társadalmi kilátásai bizonytalanok, és a város jövőjét alapvetően meghatározza, hogy sikerül-e új gazdasági alapokat teremteni.

A *Százhalombattáról* szóló disszertációjából Laki Ildikó rövid cikkeket publikált (Laki 2014a, 2014b). A város gazdasága némileg átalakult, de az ipari tevékenységek továbbra is dominálnak a kőolajfinomító és az erőmű révén. Az 1990-es években a város több új lakóövezettel bővült, ahol magas státuszú lakosok telepedtek le. A szuburbanizáció hatására Százhalombatta lakosságának egy része a fővárosba ingázik. Ipari múltja és jelene között azonban feszültségek húzódnak, mivel a lakosság egy része nem elégedett a város ipari identitásával. A lakosság száma az ezredforduló után is stabil maradt, noha az elöregedés itt is megjelent. Az itt élők nagy része középfokú végzettséggel rendelkezik, az érettségizettek és diplomások aránya is az országos átlaghoz közelít. Százhalombatta sikeres ipari városként megőrizte versenyképességét, de a városvezetés folyamatosan keresi a további gazdasági növekedés lehetőségeit. A város hosszú távú fenntarthatósága érdekében kiemelt szerepet kap a lakóövezetek fejlesztése és a környezeti regeneráció.

A többi hat városról – jelen ismereteink szerint – nem készült egyedi feldolgozás az elmúlt másfél-két évtizedben, noha ezek sem lennének kevésbé izgalmasak: akár az Ajkáról induló vörösiszap katasztrófára, akár a változatlan tempóban gyarapodó-épülő Tiszaújvárosra gondolunk. Vélhetően nem tévedünk nagyot, ha azt mondjuk, hogy valamilyen nagyobb szabású (nemzetközi) projekt nélkül aligha lesz esély a város csoport többi (vagy több) településének együttes vizsgálatára. A jelenlegi hazai kutatás-finanszírozási körülményeket ismerve erre talán csak az Európai Kutatási Tanács (ERC) támogatásával lenne lehetőség – ahhoz viszont több uniós országra kiterjedő monstre projektet kellene szervezni.

A továbbiakban a hazai szakirodalomban a szocialista típusú újvárosokkal kapcsolatban megfogalmazott városkategóriákat fogjuk ismertetni. Molnár Balázs a 2000-es évek közepén vizsgálta komplex mutatóval a magyarországi kis- és középvárosok globalizációs típusait (Molnár 2006). Tanulmányában négy dimenzióban 16 indikátort használva *öt globalizációs várostípust* különített el. Az általa rangsorolt 132 kis- és középváros között az egykori szocialista városokat keresve a következő eredményeket láthatjuk az úgynevezett szűkített (a globális gazdaság jelenlétét erősebben mérő) vizsgálat alapján. A „globalizálódók” közé tartozott Tiszaújváros, Dunaujváros, Salgotarján, Tatabánya és Paks. A „globális gazdaság dinamizálta” csoportba sorolta Százhalombattát. A „globális gazdasághoz felzárkózók” közé került Kazincbarcika. Ajka, Oroszlány és Ózd a „globális gazdaságról leszakadók” közé fért csak be, míg Komló és

Várpalota a leghátrányosabb csoportba, a „globális gazdaság hatásaiból kimaradók” közé soroltatott. Molnár megállapította, hogy a nagytérségi elhelyezkedés mellett „elsősorban a nagyvárosi agglomerációs hatások, a kiemelkedő idegenforgalmi vonzerők, a kedvező elérési és infrastrukturális feltételek és a hálózati partnerségek befolyásolják” a globális gazdaságba való integrációt (Molnár 2006: 80). Amint az a csoportokba sorolásból is kitűnik, az iparvárosok pályájának alakulását is ezek a tényezők határozták meg.

Szirmai Viktória az első projekt zárkötetében megállapította: a „hagyományos városfejlődési úttól eltérő, ha nem is egyértelműen új, de a másiktól mindenképpen eltérő minta” meglétét igazolta a kutatás (Szirmai 2013b: 253). A piaczgazdasági átmenet nehezebb volt a szocialista típusú új városok számára, mert túlzott elvárásokat fogalmaztak meg az állam felé, amely immár nem kívánt és/vagy tudott megoldásokat kínálni. Számukra kevésbé volt ismert a vállalkozói önállóság, a boldogulás az állam nélkül. Történeti örökségként továbbra is kevésbé diverzifikált gazdaságuk, erőteljesebb az ipar szerepe, markánsabb a fizikai dolgozók jelenléte; a térbeli-társadalmi szegregáció kevésbé éles, mint a régi városokban. A kutatás világosan bizonyította az átalakulási utak differenciáltságát (Csizmady 2013), és három markáns csoportot különített el a tizenegyen belül: 1 a „fejlett új városok csoportja”, Százhalombatta, Paks és Tiszaújváros, amelyek jól vették az átalakulás akadályait; 2. a „stagnálók”, amelyek kezelték a válságot, de a továbblépés irányai kevésbé egyértelműek – Ajka, Dunaujváros, Oroszlány, Tatabánya, Várpalota; 3. a rendszerváltás vesztesei – Kazincbarcika, Komló és Ózd, amelyek gazdasága erodálódott, a működőtőke kerüli, változatlan a népesség elköltözése (Szirmai 2013b: 255–256).

A projekthez kapcsolódóan Rechnitzer János, Berkes Judit és Páthy Ádám a volt szocialista városok városhálózatban elfoglalt helyének változásait vizsgálták (Rechnitzer, Berkes, Páthy 2014). Főként a versenyképességre és az innovációs potenciálra fókuszáltak tanulmányukban – a 2001 és 2011 közötti elmozdulást elemezve 12 városban (a városokat lásd az *1. táblázatban*). Mivel 2001-ben 251 városi jogállású település volt Magyarországon, így ebben a mezőnyben mérték a város csoport teljesítményét a következő főkomponensek alapján: gazdaság, iskolázottság-menedzsment, társadalmi aktivitás, humán erőforrások, jövedelem és foglalkoztatottság. Az egykori szénbányász városok szinte mindegyik komponens alapján egyre hátrább csúsztak a rangsorokban, többnyire Komló és Ózd teljesítettek a leggyengébben. A két időpontban végzett klaszterelemzésük szerint 4 csoportba tagozódtak az egykori szocialista városok: 1. A gazdasági teljesítményével kiemelkedő Paks, Százhalombatta és Tiszaújváros. 2. Azok, akik meg tudták fordítani a kilencvenes évek negatív trendjeit – Ajka, Oroszlány, Tatabánya és Várpalota. Tatabányánál kiemelték, hogy gazdasági helyzetének stabilizálódása mellett a megyeszékhely képzettségi és foglalkoztatási mutatói romlottak. 3. Városok kevés

pozitív elmozdulással, szerény tőkevonzó képességgel – Kazincbarcika és Salgótarján. 4. Komplex válságtól sújtott leszakadó városok – Komló és Ózd. Végül klaszteren kívülinek ítélték Dunaújvárost, amely legtöbb rangsorban javítani tudott a helyezésén. Rechnitzer és két szerzőtársa elsősre talán meglepő végkövetkeztetésre jutottak: „A dolgozatunkban gyakran használtuk a volt szocialista város megnevezést, de elemzéseink alapján látjuk, hogy ezen minősítést elfeledhetjük. Az elemzett városok a hazai városhálózat integráns részei, nem jobbak és nem rosszabbak, mint a többi hasonló népességű, funkciójú régi, vagy éppen új, vagy legújabb város.” (Rechnitzer, Berkes, Páthy 2014: 111).

A két nagy empirikus kutatási projekt lezárultával Szirmai Viktória külön cikkben is összegezte a tapasztalatokat (Szirmai 2017). Kiemelte: az új városok vizsgálata túlmutat a szűk város csoport jelentőségén, mivel alkalmat ad a szocialista majd a jelenlegi kapitalista-globális urbanizáció jellegzetességeinek összevetésére. A szocialista új városok mára elveszítették egykori fő jellegzetességeik nagy részét (monolitikus nehézipari szerkezet, egysíkú építészet, viszonylag homogén társadalom stb.), de mint hangsúlyozza, még korántsem integrálódtak teljesen a többi városhoz – vagyis még lezáratlan ez a konvergencia folyamat. Lényegében Molnár Balázs fentebb idézett vizsgálataival összhangban, de azoktól függetlenül állítja Szirmai, hogy „a történetileg kialakult szocialista vonásaik aszerint változnak, tűnnek el vagy alakulnak át, hogy a vizsgált települések milyen helyet foglalnak el a globális urbanizációt mozgató gazdasági és térbeli társadalmi erőterekben” (Szirmai 2017: 30). Szirmai kiemelte, hogy az új városok között is térbeli társadalmi egyenlőtlenségek bontakoztak ki az utóbbi évtizedekben. Mint írja: „a poszt szocialista új városok és azok térségei korántsem jelentenek homogén közeget: a különböző társadalomstatisztikai és szociológiai jellemzőik, társadalmi összetételük, és térbeli elhelyezkedésük differenciáltsága alapján különböző fejlettségi egységekből állnak” (Szirmai 2017: 39). A globális urbanizáció trendjei érvényesülnek – némi megkérdéssel – ezekben a városokban is: leginkább a fejlett újjáépítési csoportban.

A 2. táblázatban megkíséreltük egymásra vetíteni a fenti három kategóriarendszert, hogy megnézhessük, mennyiben vannak azok átfedésben egymással. Noha más-más módszertannal készültek, nemegyszer hasonló faktorokat mértek, vizsgáltak. Molnár 5 kategóriát, Rechnitzer és szerzőtársai 4, Szirmai pedig 3 alcsoportot alkotott, ezek rangsorolását igyekeztem egymásnak megfeleltetni: a táblázat az első sorába, a mindhárom vizsgálat által a felső „ligába” sorolt városok kerültek, és hasonlóan a továbbiakban – a fejlettebbtől a fejletlenebb felé haladva fentről lefelé. Molnár Balázs egyértelműen jelezte is, hogy a globalizáltság foka erős összefüggésben van a városok sikerességével, prosperitásával.

2. táblázat
Az egykori szocialista városok kategóriákba sorolása a különböző szerzők szerint

Városcsoport		Város											
		Ajka	Dunaújváros*	Kazincbarcika	Komló	Oroszlány	Ózd	Paks	Salgótarján**	Százhalombatta	Tatabánya	Tiszaújváros	Várpalota
1.	Globalizálódók (Molnár)		+					+	+		+	+	
	Fejlett új városok (Szirmai)							+		+		+	
	Kiemelkedő gazdasági teljesítmény (Rechnitzer et al.)							+		+		+	
2.	Globális gazdaság dinamizálta (Molnár)									+			
	Stagnálók (Szirmai)	+	+			+					+		+
3.	Fordítottak a negatív trenden (Rechnitzer et al.)	+				+					+		+
	Globális gazdasághoz felzárkózók (Molnár)			+									
4.	Globális gazdaságról leszakadók (Molnár)	+				+	+						
	Kevés pozitív elmozdulás (Rechnitzer et al.)			+					+				
5.	Globális gazdaság hatásából kimaradók (Molnár)				+								+
	Rendszerváltás vesztesei (Szirmai)			+	+		+						
	Leszakadó városok (Rechnitzer et al.)				+		+						

Forrás: Molnár B. 2006; Szirmai 2013b; Rechnitzer, Berkes, Páthy 2014.

Megjegyzés: *Dunaújváros Rechnitzer és szerzőtársai szerint klaszteren kívüli. **Salgótarján nem sorolja a város csoportba Szirmai

A 12 vizsgált városnak legalább a felénél nagymértékű egyezést látunk. Paks, Százhalombatta és Tiszaújváros egyöntetűen a „topligába” került mindhárom kategóriarendszerben. Komló és Ózd a túlsó véglet, a leszakadók, noha a borsodi város esetében Molnár nem a leggyengébb osztályzatot adta. Ajka, Oroszlány és Várpalota a középmezőnyben kapott mindháromnál helyet, itt Molnár adott alacsonyabb besorolást a másik két vizsgálathoz képest. Szirmainál és Rechnitzernél melléjük került Tatabánya, noha a megyeszékhely globalizáltsága nagymértékű. Dunaújváros esetében érthető az eltérés: egyfelől globalizálódik a város, másfelől éppen az acélipar globális kitétsége/hektikusága miatt pengeélen táncol. Érdekes Salgótarján és Kazincbarcika, amelyeknél a három vizsgálatban egészen más megítélés alá estek. Molnár globalizálódóként jellemezte a nógrádi megyeszékhelyt, de a városhálózati vizsgálatban igen gyengén teljesített. Kazincbarcika esetében a Borsodchem a világpiachoz kapcsolja a várost, ám közben a térségi visszahúzóerőktől nemigen tud szabadulni; ezzel igazolja lényegében az iparvárosi tételt: egy modern üzem önmagában kevés a városi léthez.

Merre tovább?

A szakirodalmi áttekintés végére érve egytérthetünk Horváth Sándorral: nem az a kérdés a szocialista iparvárosok kapcsán, hogy melyik 10, 11 vagy 12 hazai települést soroljuk közéjük, hanem a kivételezett helyzetük előnyeinek és fonáságainak sokoldalú elemzése. Ha jól belegondolunk, akkor a tárgyalt város csoport *identitással rendelkező* csoportként sosem működött, egyetlen dolog kötötte őket össze anno: a szocialista iparirányítás ágazati szemlélete, amely az 1957-től 1981-ig létezett Nehézipari Minisztériumhoz sorolta a szénbányászatot, a kohászatot és a vegyipart is. Ezeknek az új városoknak a nagyra növesztése valójában ugyanúgy társadalmi pazarlást jelentett, mint a lételemüket adó nehézipar felfújása: az amúgy is kevés forrásból nekik és iparágaiknak mindig több jutott – az agrárius Magyarország, a többi vidéki település és a többi hazai város kárára. A tíz éve kibontakozó vidéktörténeti kutatások súlyos látéletet nyújtanak arról, hogy milyen árat fizetett a magyar társadalom a sztálini „fejlesztési projektért” (Csikós, Horváth, Ö. Kovács 2023). Egyetértve Szirmai Viktóriával (Szirmai 2017: 28) megállapíthatjuk, hogy a durva hatalmi beavatkozás csak egy időleges eltérülést okozott a globális/európai urbanizációs mintáktól, de hosszú távon a szocialista iparvárosok többsége keveset tudott profitálni a rendkívüli erőforrás-koncentrációból. Újvárosiasságuk jellegzetességeit fokozatosan elhagyják, de ahogyan a hazai vizsgálati projektek mutatják, az egykori szocialista városok még mindig különböznek a hagyományos városoktól.

1990 után már nemcsak ágazatok közötti rivalizálást (szenes lobby kontra vegyipari lobby), hanem iparágon belüli versengést láthattunk a túlélést jelentő állami forrásokért

(borsodi kohászat kontra Dunaújváros). Az állam az 1990-es évek közepéig kompenzáló területi politikával próbálkozott (Csíte 1997), ám a fejlesztéspolitika a későbbiekben sem adott adekvát választ a depressziós térségek lecsúszására. A (nehéz)ipari városok világszerte drasztikus átalakuláson mentek keresztül az elmúlt évtizedekben, a kelet-közép-európai iparvárosok számára nem egy esetben az újraiparosodás jelent megoldást (Lux 2017). A kettőezres évekre lényegében szétbomlott a város csoport, mára hatalmas jövedelmi és társadalmi különbségek választják el még az egy vármegyében fekvő Ózdot és Tiszaújvárost is. A 2004-es Európai Unió csatlakozással hatalmas kohéziós források nyíltak meg Magyarország számára is, a friss elemzések szerint azonban az elköltött milliárdok sem tudták mérsékelni a területi különbségeket a 2020-as évekre (Medve-Bálint 2024). Ebben bizonyára az is szerepet játszott, hogy a rendszerváltás utáni kormányoknak komoly verzióik voltak a szocialista nagyvállalatokkal szemben, és a hazai újvárosokban is csak az erőltetett iparosítás egyik negatív eredményét látták.

Az egykori város csoport településeinek széttartó fejlődése várhatóan nem fog változni a 2020-as években. A vizsgált 12 város közül kettőnél számíthatunk komolyabb pozícióváltozásra. A kohászat talán a végnapjait éli Dunaújvárosban, nem látni, hogy az indiai befektető miként fogja modernizálni a vasművet; csak remélni lehet, hogy a város nem válik végleg áldozatává monokultúrás gazdaságának. Várpalotának ellenben az újjáéledő hazai hadipar fejlesztése adhat új lendületet, ugyanakkor azt látni kell, hogy egyelőre csak összeszerelő tevékenység letelepítésére került sor.

A területi és fejlesztéspolitika ugyanakkor a millennium óta sem értékelte (újra) az újvárosokat, mint urbanisztikai eszközt; meg sem próbált olyan koncepciókat újragondolni, mint a Területrendezési Intézet (TERINT) 1948-as regionális és tengelyek menténi fejlesztési javaslatát. (A TERINT 1948 nyarán egy Sajó-völgyi, egy mecseki-baranyai és egy Zagyva-völgyi kooperáció kialakítását, valamint egy észak-kelet-dél-nyugati bányászati, nyersanyagbázisra támaszkodó, de vízbázisban szegény tengely; valamint a Duna, illetve a Tisza vízbázisára alapított két észak-déli tengely fejlesztését javasolta. Perczel 1989: 84–85) Budapest 2000-ben készült Városfejlesztési Koncepciója dobta be a köztudatba a csapágyvárosok koncepcióját, amelyen a főváros körül 60–80 km-es sugarú körben elhelyezkedő középvárosi gyűrű (Székesfehérvár, Dunaújváros, Kecskemét, Szolnok, Hatvan, Salgótarján, Esztergom, Tatabánya) fejlesztését értik: közlekedési és más területeken fokozni szükséges Budapest és a csapágyának „golyóit” képező települések együttműködését (Tosics 2022). Ám az eltelt negyedszázadban még a főváros és közvetlen agglomerációjának is akadozó a kooperációja, nemhogy a tágabb metropolisz térség összefogása megvalósulna. Mindezek ráadásul még mindig szerényebb célkitűzéseket fogalmaznak meg, mint a brit vagy francia bolygóvárosi és új-

városi projektek, miközben a 21. század Budapestje ugyancsak (urbanisztikai) tehermentesítésre szorulna. Az új városok problematikája tehát nemcsak a múlt, hanem a jövő urbanisztikai és fejlesztési kérdése is, éppen ezért napirenden tartása nagyönis aktuális.

Irodalom

- Á. Varga L. (szerk.) (2010): *Urbs – Magyar várostörténeti évkönyv 5.*, Budapest Főváros Levéltára, Budapest.
- Alabán P. (2020): *Egykor volt gyárváros. Társadalmi változások Ózdon és környékén a rendszerváltástól napjainkig.* Kronosz Kiadó, Pécs.
- Bakos I. (2006): A kohászati válság okai és regionális hatásai a borsodi iparvidéken. *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek*, 1., 12–23.
- Blockaite, R. (2012): Coping with the Unwanted Past in Planned Socialist Towns: Visaginas, Tychy, and Nowa Huta. *Slovo*, 1., 41–57.
- Baranyai N. (2013): Az acélgégyártás fellegvára (?): Dunaújváros és térsége. In: Szirmai V. (szerk.) (2013): *Csinált városok a XXI. század elején.* MTA TK, Budapest. 91–132.
- Baráth G., Molnár B., Szépvölgyi Á. (2001): A külföldi működőtőke szerepe a Közép-Dunántúl átalakuló gazdaságában. *Tér és Társadalom*, 2., 183–200. <https://doi.org/10.17649/TET.15.2.809>
- Barta Gy. (2014): Szocialista városok – Városok a szocializmusban. In: Berki M.; Halász L. (szerk.): *A társadalom terei, a tér társadalma: megújulás és fenntarthatóság a város- és térségfejlesztésben. Tanulmánykötet Szirmai Viktória születésnapjára.* Art Webber Studio Kft., Budapest. 75–98.
- Bazin, J. (2017): Regards d'une ville nouvelle socialiste sur ses consœurs. *Histoire urbaine*, 3., 113–126. <https://doi.org/10.3917/rhu.050.0113>
- Bellat, F. (2017): Retour vers l'utopie? La ville neuve soviétique de Togliatti. *Histoire urbaine*, 3., 73–92. <https://doi.org/10.3917/rhu.050.0073>
- Beluszky P. (1999): *Magyarország településföldrajza.* Általános rész. Dialóg Campus, Budapest–Pécs. (Területi és települési kutatások 13.)
- Beluszky P.; Györi R. (2004): „Fel is út, le is út... Városaink településhierarchiában elfoglalt pozícióinak változásai a 20. században. *Tér és Társadalom*, 1., 1–41. <https://doi.org/10.17649/TET.18.1.929>
- Berki M. (2016): Economic Restructuring and Social Polarisation in Kazincbarcika. In: Szirmai, V. (ed.) (2016): *“Artificial towns” in the 21st century. Social polarisation in the new town regions of East–Central Europe.* Institute for Sociology, Centre for Social Sciences, Budapest. 217–244.
- Bernhardt, C. (2012): Zur Spezifik und historischen Verortung sozialistischer Industriestädte. *Informationen zur modernen Stadtgeschichte*, 1, 45–54.
- Bernhardt, C., H. Reif (Hrsg.) (2009): *Sozialistische Städte zwischen Herrschaft und Selbstbehaftung. Kommunalpolitik, Stadtplanung und Alltag in der DDR.* Franz Steiner Verlag, Stuttgart (Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung, Bd. 5).
- Clapson, M. (2017): The English New Towns since 1946. What are the Lessons of their History for their Future? *Histoire urbaine*, 3., 93–111. <https://doi.org/10.3917/rhu.050.0093>
- Crawford, Ch. E. (2022): *Spatial Revolution: Architecture and Planning in the Early Soviet Union.* Ithaca [New York]: Cornell University Press. <https://doi.org/10.1515/9781501759215>
- Csikós G.; Horváth G. K.; Ö. Kovács J. (szerk.) (2023): *A vidék szovjetizálása.* Jaffa Kiadó, Budapest.
- Csöte A. (1997): Vidékfejlesztési megközelítések Magyarországon 1970–1996. Az Új Regionális Politika. *Szociológiai Szemle*, 1., 79–96.

- Csizmady A. (2013): Új városok-régi városok: összehasonlító elemzés. In: Szirmai V. (szerk.) (2013): *Csinált városok a XXI. század elején*. MTA TK, Budapest. 215–250.
- Fée, D., B. Colenutt, S. C. Schäbitz (eds.) (2021): *Lessons from the British and French New Towns: Paradise Lost?* Emerald Publishing Limited, Bingley.
- French, A. R., Hamilton, F. E. I. (eds.) (1979): *The Socialist City. Spatial Structure and Urban Policy*. John Wiley & Sons, Chichester–New York–Brisbane–Toronto.
- Germuska P. (2004): *Indusztria bővületében. Fejlesztéspolitika és a szocialista városok*. 1956-os Intézet, Budapest.
- Halász L. (2016): Social and Economic Transformation in Komló and its Region. In: Szirmai, V. (ed.) (2016): *“Artificial towns” in the 21st century. Social polarisation in the new town regions of East–Central Europe*. Institute for Sociology, Centre for Social Sciences, Budapest. 197–215.
- Hessler, M., C. Zimmermann (2022): Perspektiven Historischer Industriestadtforschung: Neubetrachtung Eines Etablierten Forschungsfelds. *Archiv Für Sozialgeschichte*, 51, 661–694.
- Horváth S. (2004): *A kapu és a határ: mindennapi Sztálinváros*. MTA Történettudományi Intézet, Budapest.
- Horváth S. (2010): Mágneshegyek és mindennapok: A szocialista városok a nemzetközi várostörténeti irodalomban. In: Á. Varga L. (szerk.): *Urbs – Magyar várostörténeti évkönyv 5.*, Budapest Főváros Levéltára, Budapest. 59–83.
- Ispán Á. L. (2023): Örökségképzés az egykori szocialista városokban. In: Ament-Kovács Bence – Eitler Ágnes (szerk.): *Örökségképzés, kulturális emlékezet, identitás*. BTK Néprajztudományi Intézet, Budapest. 233–277. DOI: <https://doi.org/10.61380/978-963-567-071-0-05>
- Kissfazekas, K. (2016): Urban Structures and Architectural Specificities in the Post-Socialist New Towns. In: Szirmai, V. (ed.) (2016): *“Artificial towns” in the 21st century. Social polarisation in the new town regions of East–Central Europe*. Institute for Sociology, Centre for Social Sciences, Budapest. 403–437.
- Kladnik, A., A. Ludwig (2016): Cultural Heritage of Post-Socialist New Towns. A Comparison of Eisenhüttenstadt and Velenje. *The City and History*, 2., 50–67. <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=512352>
- Laki I. (2014a): Százhalombatta iparvárosi szerepe a 21. században. *Kultúra és Közösség*, 3., 27–37.
- Laki I. (2014b): Százhalombatta sikeressége a 21. század elején. *Polgári Szemle*, 3–6., 331–345.
- Lock, K., H. Ellis, (2020): *New Towns: The Rise, Fall and Rebirth*. RIBA Publishing, London. <https://doi.org/10.4324/9781003020967>
- Lux G. (2017): *Újraiparosodás Közép-Európában*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Major M.–Osskó J. (szerk.) (1981): *Új építészet, új társadalom 1945–1978. Válogatás az elmúlt évtizedek építészeti vitáiból, dokumentumaiból*. Corvina, Budapest.
- Mariotti, J., Leetmaa, K. (Eds.). (2023): *Urban Planning During Socialism: Views from the Periphery*. Routledge, London. <https://doi.org/10.4324/9781003327592>
- Medve-Bálint G. (2024): Területi egyenltlenségek és uniós támogatások Magyarországon. In: Bíró-Nagy A., Medve-Bálint G. (szerk.): *20 év az Európai Unióban. Magyarország uniós tagságának közpolitikai mérlege*. Osiris Kiadó, HUN-REN Társadalomtudományi Kutatóközpont, Budapest. 193–212.
- Molnár B. (2006): A magyarországi kis- és középvárosok globalizációs típusai. *Tér és Társadalom*, 4., 67–83.
- Molnár E. (2015): Martfű: egy cipőgyártó kisváros múltja és perspektívái. *Földrajzi Közlemények*, 2., 132–146.
- Papp J. (1986): Ipari struktúraváltás és városdifferenciálódás. *Közgazdasági Szemle*, 11., 1364–1374.

- Papp J. (1989): *Nehézipar és szerkezetváltás. Tények, kétségek, kérdőjelek*. Kandidátusi értekezés. MKKE, Budapest.
- Perczel K. (1989): A magyarországi regionális tervezés történetéhez. *Tér és Társadalom*, 3., 80–105.
- Pirisi G., Sókúti Zs. (2013): Egy zsugorodó ipari kisváros: a gazdasági szerkezetváltás településszerkezeti hatásai Ajkán. *Területfejlesztés és Innováció*, 2., 19–31.
- Portnoi, A. (2017): The Planning of a New Town. Une nouvelle manière de faire la ville au tournant des années 1960. *Histoire urbaine*, 3., 127–142. <https://doi.org/10.3917/rhu.050.0127>
- Rechnitzer J., Berkes J., Páthy Á. (2014): A volt szocialista városok a városhálózatban. Berki M.; Halász L. (szerk.): *A társadalom terei, a tér társadalma: megújulás és fenntarthatóság a város- és térségfejlesztésben. Tanulmánykötet Szirmai Viktória születésnapjára*. Art Webber Studio Kft., Budapest. 99–112.
- Schuchmann J. (2016): Social Polarisation in Tatabánya and its Region. In: Szirmai, V. (ed.) (2016): *“Artificial towns” in the 21st century. Social polarisation in the new town regions of East–Central Europe*. Institute for Sociology, Centre for Social Sciences, Budapest. 135–164.
- Szelényi I. (szerk. és bev.) (1971): *A szocialista városok és a szociológia*. Kossuth, Budapest.
- Szirmai V. (1988): „Csinált” városok. Magvető, Budapest.
- Szirmai V. (2013a): Egy „új” városfejlődési út ígérete. In: Szirmai V. (szerk.) (2013): *Csinált városok a XXI. század elején*. MTA TK, Budapest. 11–32.
- Szirmai V. (2013b): Egy „új” városfejlődési modell lehetősége. In: Szirmai V. (szerk.) (2013): *Csinált városok a XXI. század elején*. MTA TK, Budapest. 253–259.
- Szirmai, V. (ed.) (2016): *“Artificial towns” in the 21st century. Social polarisation in the new town regions of East–Central Europe*. Institute for Sociology, Centre for Social Sciences, Budapest.
- Szirmai V. (2017): Az új városi urbanizációs modell szocialista és/vagy globális természete, *Tér és Társadalom*, 3., 25–43. <https://doi.org/10.17649/TET.31.3.2861>
- Tosics, I. (2022): A budapesti metropolisz térség fejlesztése – elszalasztott lehetőségek és jövőbeli kétségek. *CITY.HU Várostudományi Szemle*, 3, 201–217.
- Vadelorge, L. (2014): *Retour Sur Les Villes Nouvelles: Une Histoire Urbaine Du XXe Siecle*. Créaphis éditions, Paris.
- Vadelorge, L. (2017): Introduction. *Histoire urbaine*, 3., 67–72. <https://doi.org/10.3917/rhu.050.0067>
- Váradai Zs. (2013): A vegyipar fellegrvára (?): Kazincbarcika és térsége. In: Szirmai V. (szerk.) (2013): *Csinált városok a XXI. század elején*. MTA TK, Budapest. 133–158.
- Wakeman, R. (2016): *Practicing Utopia: An Intellectual History of the New Town Movement*. University of Chicago Press, <https://doi.org/10.7208/chicago/9780226346175.001.0001>
- Węclawowicz, G. (2016): Urban Development in Poland, from the Socialist City to the Post-Socialist and Neoliberal City. In: Szirmai, V. (ed.) (2016): *“Artificial towns” in the 21st century. Social polarisation in the new town regions of East–Central Europe*. Institute for Sociology, Centre for Social Sciences, Budapest. 65–82.
- Weiner T. (1951): Sztálinváros, szocialista város. A városépítés módszere. *Építés-Építészet*, 11–12., 589–598.
- Zimmermann, C. (ed.) (2013): *Industrial Cities: History and Future*. Campus Verlag, Frankfurt–New York.