

**A VÁROSSZÉTFOLYÁS MEGAKADÁLYOZÁSÁNAK JELENTŐSÉGE A
TERÜLETFEJLESZTÉSSEN**
THE IMPORTANCE OF HALTING URBAN SPRAWLS IN REGIONAL
DEVELOPMENT

Topa Zoltán

tanársegéd

Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar, Szent István Egyetem

E-mail: topa.zoltan@gtk.szie.hu

Összefoglalás

A városszétfolyás egy jellegzetes „betegség” az Egyesült Államokban, és bár Európában kevésbé jellemző, itt is vannak rá példák. Komoly problémákat vonz maga után: környezeti, egészségügyi, pénzügyi és várostervezési kihívásokat, amelyeket muszáj kezelni, illetve megelőzni. Erre számos módszert ismer a szakirodalom, jelen tanulmány kettőt mutat be ezek közül: a kompakt város és a lassú város modelleket. Mindkét modell eltér a hagyományos városmodellektől, és egyik sem hoz biztos megoldást. Azonban mindkettőre igaz, hogy megfelelő tervezés mellett racionalizálhatják és javíthatják egy város működését.

Abstract

Urban sprawl is a typical „sickness” in the United States, and, although it is not as widespread in Europe, there are some examples of it here, too. It causes many problems: environmental, health-related, financial and city-planning challenges, which must be treated and prevented. There are many ways to do so, and this study deals with two of them: the compact city and the slow city models. Both models differ from the traditional city models, and neither of them ensures success. However, both can improve and rationalise the operation of the city, if planned properly.

Kulcsszavak: városszétfolyás, felszínborítás, földhasználat, területfejlesztés

Jel besorolás: R14

LCC: HT361

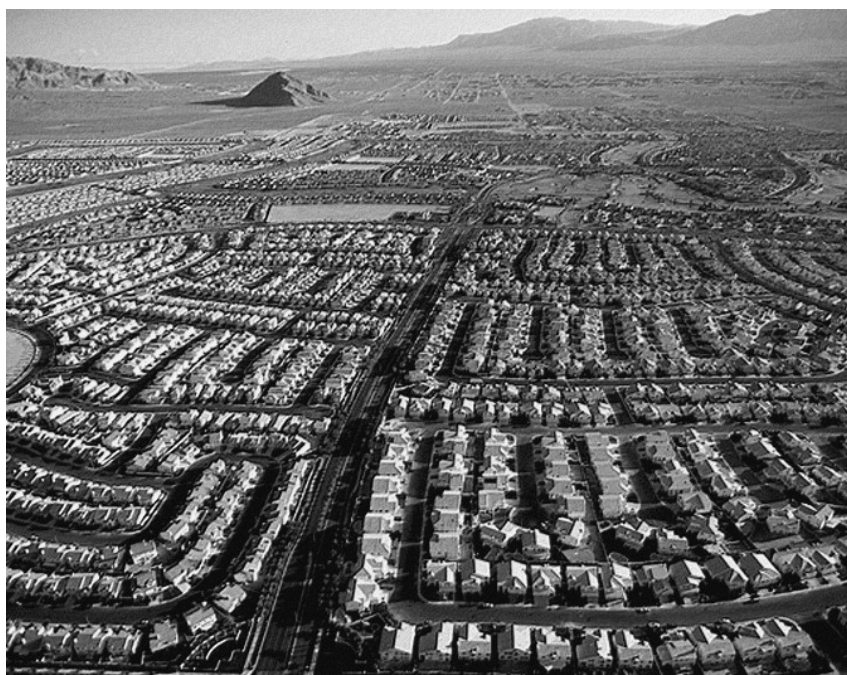
Bevezetés

Jelentős különbségek vannak a világ különböző régiói között, és ennek egyik kiváltója a népességmozgás (Káposzta, 2014). A népesség vándorlását pedig tovább erősítheti néhány tényező, például az autópálya- vagy más úthoz kapcsolódó beruházás. Számos országban, például Magyarországon is, erős korreláció figyelhető meg az autópályák és a magterületek fejlettsége között (Péli - Neszmélyi, 2015). Ezen beruházások tehát feltétlenül csupán jótékony hatást fejtenek ki a regionális fejlődésre, hanem éppen, hogy a regionális különbségekhez és nem megfelelő térségfejlesztéshez járulnak hozzá esetenként. Egy példa ezen negatív hatásokra a városszétfolyás. A növekvő városi térségek, és azok növekvő lakosság száma önmagában nem szükségszerűen jelentene problémát, azonban ha az ezeket kísérő folyamatok nem megfelelő irányítással történnek, akkor az nagyon súlyos következményekkel járhat, mert egyenlőtlen fejlődéshez vezethet.

A városszétfolyás jelensége Magyarországon jelenleg még kevésbé ismert, nagyobb népességű és gazdasági jelentőségű országokhoz, például az Egyesült Államokhoz viszonyítva.

Ez azonban közel sem jelenti azt, hogy a téma érdektelen lehet Magyarország vagy a hasonló méretű és pozíciójú országok számára.

Mi is az a városszétfolyás? Magát a jelenséget számos hazai és nemzetközi kutató vizsgálta már (többek között Kovács, 2009; Salamin et al, 2009; Brueckner, 2000; Frumkin, 2002; Díaz-Pacheco – García-Palomares, 2014; Ewing, 1997; Galster et al, 2001, Liu – Jiang, 2011; Ricz et al, 2009), viszont nincs rá egységesen elfogadott definíció. A fenti szerzők általában úgy vélekednek erről a jelenségről, hogy általa alacsony népsűrűségű, jellemzően egyfunkciós területek jönnek létre, a kontrol nélküli növekedés folyamányaként (1. ábra).



1. ábra: Példa az egyfunkciós külvárosi nyúlványokra

Forrás: Lewis Historical Society, 2011

Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) is hasonlóan fogalmaz. Az általuk 2006-ban kiadott jelentés alapján a városszétfolyás alacsony népsűrűségű és nagy kiterjedésű városi szövetekben testesül meg, amelyek leginkább a várost körülvevő mezőgazdasági területek irányába terjeszkednek. Frumkin (2002) vélekedése is hasonló, aki szintén arról ír, ahogy a városok az őket körülvevő zöldterületek, gyakran mezőgazdasági hasznosítású térrészek felé terjeszkedik alacsony népsűrűségű nyúlványaival, amelyek gyakran csupán egy funkciót töltenek be. Rávilágít arra is, hogy ezek a térrészek esetenként egymástól távol helyezkednek el, ami tervezési hagyományokból vagy konkrét területrendezési szabályokból adódik. Számos kutató (köztük Ewing, 1997 és Galster et al, 2001) megemlíti, hogy a városszétfolyás nyúlványai leginkább lakó funkcióval bíró térrészekből állnak. Ezzel a megállapításban részben egyetért a legtöbb kutató; ezek a városi kiterjedések jellemzően egy meghatározott funkcióval bírnak, legyen az lakó funkció vagy ipari termelésnek helyet adó területek.

Anyag és módszertan

Jelen kutatás célja bemutatni és felhívni a figyelmet a városszétfolyásra, annak veszélyeire, és az ellene alkalmazható lépésekre. Ennek érdekében a szóban forgó jelenséget szakirodalmak és szekunder adatok feldolgozása által vizsgálja jelen írás. A feldolgozott szakirodalmak és a felhasznált adatok részben a közelmúltból, részben pedig az utóbbi 40 év más időtartományából származnak, hogy távlati következtetéseket lehessen levonni a jelenséggel kapcsolatban.

A rendelkezésre álló ellenlépések közül a tanulmány kettőre helyezi a hangsúlyt: a kompakt város koncepcióra és a lassú város modellre. Mindkét lehetőség gyakori szereplője a városszétfolyással kapcsolatos írásoknak, ezért jelen cikk vizsgálatának tárgyát képezik.

Eredmények

Ahhoz, hogy tudjuk, mit lehet tenni a városszétfolyás ellen, meg kell vizsgálni annak kiváltó okait.

A városszétfolyás nem új kihívás, ennek következtében számos szakirodalom foglalkozik vele. Több kutató úgy véli, hogy a népességállományban beállt változások nagyban befolyásolják ezt a jelenséget (Liu – Jiang, 2011; Brueckner, 2000; Nechyba – Walsh, 2004), de emellett más tényezők is fontos szerepet játszanak annak kialakulásában. Ezek közül kettő a helyi strukturális feltételekhez kötődik (hibásan működő helyi irányítás), valamint olyan szakpolitikák, amelyek a külterületi közlekedési infrastruktúrális fejlesztést preferálják. Nyilvánvaló, hogy azon téregységek, amelyeket a központi- vagy helyi vezetés preferál, pénzügyileg támogat, nagyobb eséllyel indulnak a területi versenyben (a lakosságért, beruházásokért). Amennyiben viszont a helyi önkormányzat nem képes szabályozni az adott terület növekedését, a változás könnyen olyan irányba indul el, amely hosszú távon fenntarthatatlanná teszi a település kezelését.

Az EEA (2006) szintén kiváltó okként említi a nem kontrollált növekedést és a rosszul megtervezett/kivitelezett fejlesztést. Ez egy olyan jelenség, amely a tervezés minőségének fejlesztésére hívja fel a figyelmet, és amelyre számos területfejlesztési és területi tervezési dokumentum is irányult a múltban. Ilyen volt például az Európai Területi Tervezési Dokumentum (Európai Tanács, 1983), amely leírja azokat a tervezési alapelveket, amelyeken az Európában megvalósuló regionális fejlesztési politikáknak alapulniuk kell. Ezen alapelveknek az egyik kulcstényezője a fenntartható földhasználat. Keserű (2005) és Gutfreund (2004) azonban rávilágítottak még egy lehetséges okra, az autópálya beruházásokra (amellyel egyetértett a 2006-os EEA tanulmány is). Rávilágítanak, hogy az Egyesült Államokban található Denverben a város központi része jelentős népességvesztésen ment át, míg a környező településeken éppen ellentétes változás ment végbe. A szerzők egyetértettek abban, hogy ezen változásokat az autópálya hálózat Denver irányába történő bővítése váltotta ki.

A két szerző által leírt ok nagyon is valószínűnek tűnik, hiszen az új autópálya szakaszok, amelyek összekötik az adott várost más településekkel, hozzájárulnak ahhoz, hogy a város lakói akár a külsőbb területekről is gyorsan elérhessék a (munkahelyet és szolgáltatásokat biztosító) városközpontot. Ez pedig arra ösztönözheti őket, hogy ezekre a külső területekre költözzenek, ahol a városközponthoz képest csendesebb, békésebb – családbarátabb – környezetben élhetnek, de nem kell különösebben eltávolodniuk a városközponttól időben.

A fő okok tehát a nem megfelelő várostervezés és az új útszakaszok, amelyek által a külsőbb területek időben közelebb kerülnek a városközpontokhoz. Ezután érdemes tisztázni, miért is probléma a városszétfolyás.

A legjellemzőbb egyfunkciós külvárosi nyúlványok a lakófunkciót ellátóak. Az ezeken a területeken élő emberek, ahogy azt fentebb már meghatároztuk, leginkább autóval járnak munkahelyükre és szolgáltatások igénybevétele céljából a városközpontba. A jellemzően autóval való közlekedés mellett további jellemző, hogy ezeken a külső területeken a fő funkció mellett nemigen találhatóak meg például a szolgáltatások. Ennélfogva tehát a lakók kénytelenek is a város magja felé vagy más településekre menni, hogy hozzáférjenek szolgáltatásokhoz. Az

egyik legfontosabb probléma pedig éppen ebből adódik: a sűrű lakóövezetben nagyon gyakran nem jut hely tömegközlekedési hálózatoknak, illetve a kerékpáros és a gyalogos közlekedés sem preferált (az autóval szemben). Ebből következik, hogy a lakosok séta, kerékpározás, vagy más, környezetkímélőbb közlekedési mód igénybevétele helyett kénytelen autózni.

A városszétfolyás és az autóhasználat kapcsolataira több kutatás is rávilágít. Ezt a kapcsolatot leginkább úgy mutatják be, hogy minél több út épül (a növekvő szuburbán lakosság igényeinek kielégítésére), a lakosság annál inkább ösztönözve lesz, hogy a külső területeken telepedjenek le. A 2. ábra rámutat az egyes háztartások utazásainak és a lakónegyedek népsűrűsége közötti kapcsolatokra, igazolván az előbbi állítást (az ábrán San Francisco, Los Angeles és Chicago városok adatai láthatóak).

Az ábra világosan rámutat, hogy minél alacsonyabb a népsűrűség (ami a városszétfolyás nyilvánvaló egyik legjellemzőbb tulajdonsága), annál nagyobb az adott területen lakók által autóval megtett távolság (és fordítva). Ezt szintén alátámasztja a Európai Környezetvédelmi Ügynökség (2006), amely leírta, hogy a nagyobb közlekedési infrastrukturális beruházások (leginkább az autópályák és új útkapcsolatok) új fejlesztéseket generálnak az új útszakaszok mentén a nagyvárosok közelében, ez pedig hozzájárul a városszétfolyáshoz.

Fentebb említettük, hogy a jellemzően autós közlekedés, illetve a tömegközlekedés, kerékpáros- és gyalogos közlekedés hiányosságai komoly környezeti problémákhoz járulnak hozzá, leginkább a légszennyezéshez és a zajterhelés növekedéséhez.

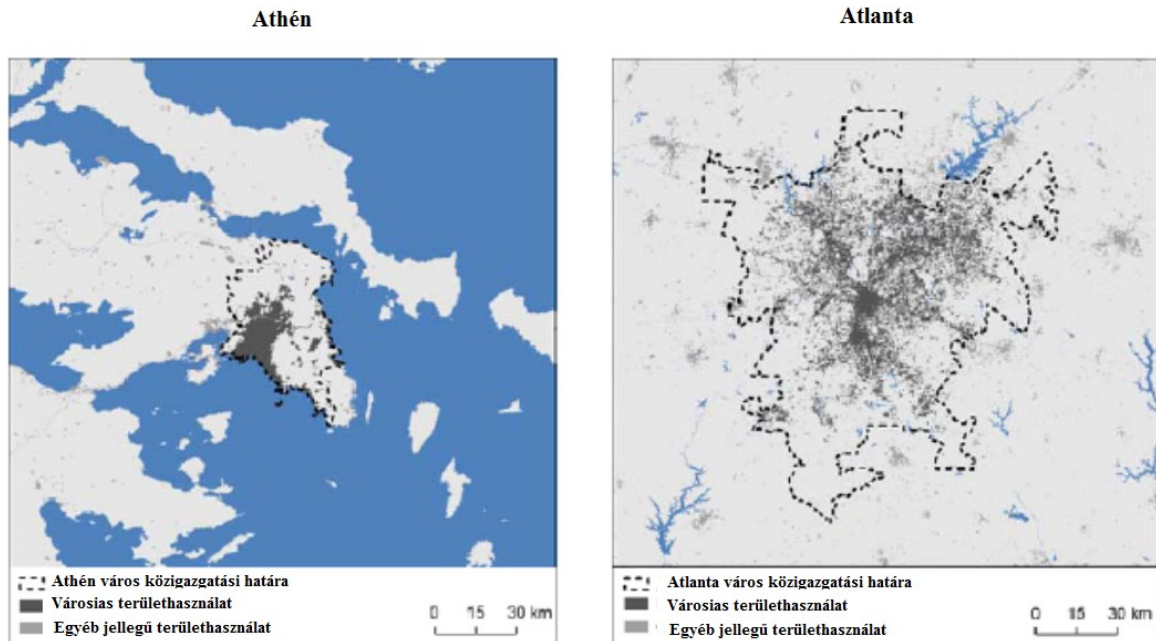


2. ábra: A távolság, amelyet egyes háztartások egy év alatt autóval megtettek, összevetve ugyanazon háztartások lakókörnyezeteinek népsűrűségével

Forrás: Holtzclaw et al, 2002

A környezeti problémák mellett ezen térségek más kihívásokkal is szembenéznek. Logikus, hogy minél nagyobb egy város, annál kiterjedtebb infrastruktúra-hálózatra lesz szüksége a működéshez (például nagyobb csatornarendszer és elektromos hálózat), amely pedig több beruházást, pénzügyi ügyintézkést és tervezést kíván a városvezetéstől. A tervezés szerepe pedig folyamatosan növekszik a várossal együtt, hiszen megfelelő tervezés nélkül a jövőbeli fejlődés,

a jövőbeli lakossági igények fenntartható kielégítése is veszélybe kerül (például a gyalogos közlekedéssel kapcsolatos hiányos tervezés miatt). Elgondolkodtató, ha megtekintjük Athén és Atlanta összehasonlítását annak tekintetében, hogy a két (nagyságrendileg) hasonló népességű település milyen méretekkel rendelkezik egymáshoz képest.



3. ábra: Athén versus Atlanta; tömörülés és szétfolyás

Forrás: OECD.org, n.d.

A gyalogos közlekedés nagyon is fontos egy város számára, azonban a többi közlekedési módhoz képest általában nem kap elegendő hangsúlyt.

A városszétfolyás mentális betegségek és környezetszennyezés forrása, valamint a tervezési kapacitásra és a pénzügyi rendszerre nehezedő súly.

Káposzta et al (2010) felveti, hogy a területi különbségek orvoslására Európában és világszerte is már régóta történnek lépések, azonban ezek nem mindig hoztak sikert; ennek következtében pedig érdemes új, alternatív megoldásokat keresni. Ilyen megoldások lehetnek a kompakt város és a lassú város modellek.

Kompakt városok

A kompakt városok gondolata nem új keletű. Breheny (1995) nyomán megfigyelhetjük, hogy már a 16. század egyes városai is a kompakt város kategóriába tartoztak. Ezek az erődítményként is működő egységek fallal voltak körülvéve, ennél fogva a belső tér igen korlátozott volt. Ebből pedig az következett, hogy minden szükséges szolgáltatás és funkció számára a lehető leghatékonyabb térhasználat segítségével találtak helyet. Így a nép- és szolgáltatás sűrűség nagyon magassá vált, ám minden dolog relatíve közel volt egymáshoz.

A kompakt városi modellnek nagyon fontos szerepe lehet abban, hogy a városszétfolyás burjánzását megállítsa, illetve megelőzze (hiszen a meglévő városszétfolyásnál már fizikailag képtelenség átformálni a várost, hogy teljesen kompakt legyen).

A modern korban a kompakt várost a következő jellemzőkkel lehet leírni: sűrű és kis területű városi szövetek, amelyeket tömegközlekedési eszközök kapcsolnak össze, és területükön könnyű a munkahelyekhez és szolgáltatásokhoz való hozzáférés (OECD, n.d.).

A kompakt városok előnye, hogy a kis belső távolságoknak köszönhetően csökkenek a közlekedésből adódó környezeti problémák, és kevésbé fognak az emberek függeni az autóiktól. Az infrastrukturális beruházások is hatásosabbak lesznek, valamint a lakók is kisebb költséggel férnek hozzá munkahelyekhez és szolgáltatásoktól. Ezek a tényezők pedig növelik a helyi gazdaságot.

Dantzig és Saaty (1978) vélekedését a kompakt városokról az 1. táblázat foglalja össze.

1. táblázat: A kompakt városok jellemzői

Általános jellemzők	Sűrű városi szövet
	Kevésbé autó-függő lakosság
	Éles határ választja el a várost a környezetétől
Térbeli jellemzők	Heterogén földhasználat
	Sokszínű élőhely
	Erős identitás
Társadalmi funkciók	Társadalmi igazságosság
	Önfenntartó képesség növekedése
	Függetlenség a helyi irányítás számára

Forrás: Saját szerkesztés Dantzig - Saaty (1978) nyomán, 2016

A fenti táblázat egy igen pozitív képet fest az általa bemutatott modellről. Ahogy fentebb már szerepelt, az autók használata nem válik dominánssá, illetve a sűrű városi szövet és kis távolságok következtében könnyen elérhetővé válik minden olyan városi elem, amelyre a lakosok igényt tartanak. Emellett éles határ választja el ezt a várostípust a környezetétől, ami által függetlenebbé válik közigazgatásilag is, valamint több teret hagy a környezet számára, valamint a rurális térségekre jellemző tevékenységekre, így például a mezőgazdaságra. A heterogén földhasználat is komoly pozitívum. Ez a szakirodalmak alapján azt jelenti, hogy – az egyfunkciós városszétfolyás-nyúlványokkal ellentétben – egy kompakt városban decentralizált eloszlással szerepelnek lakó-, bevásárló-, rekreációs- és munkafunkciókat nyújtó terek is. Így tehát lehet találni boltokat, különféle igényeknek megfelelő munkahelyeket, közösségi kerteket, többféle jövedelmi helyzetnek megfelelő lakásokat is. A kompakt város továbbá nem járul hozzá - a központtól való távolság hasonló távolság következtében – a térbeli különbségekből adódó társadalmi egyenlőségek kialakulásához sem. Ez a rendszer tehát igazságosnak, decentralizáltnak, diverzifikáltnak és fenntarthatónak, de legfőképp élhetőnek tűnik.

Vannak azonban ellenzői is ennek a modellnek, akik éppen az élhetőséget vonják kétségbe, hiszen a sűrűn lakott területek gyakori velejárója a magas bűnözési és környezetszennyezési ráták. Ezek a problémák természetesen nem azt jelentik, hogy el kell vetni a kompakt városok modelljét, csupán megfontoltságra szólítják fel a döntéshozókat és a várostervezőket, amikor településeik kialakításán dolgoznak.

A lassú városok („slow cities”)

A kompakt város modell, bár nem széles körben elterjedt koncepcióról beszélünk, többé-kevésbé hagyományos városi modell. Azonban vannak újabb, alternatív modellek is, amelyek képesek lehetnek a városszétfolyás megakadályozására. Ilyen például a lassú város modell. Az ilyen településekben a helyiek jobban odafigyelnek a helyi tradíciókra, történelemre és a hely egyedi jellemzőit, milliójét felhasználva igyekeznek fejleszteni (Mayer-Knox, 2006). A nagyarányú autóhasználat és alacsony fejlettségű gyalogos közlekedés miatt a városszétfolyás által generált néhány legnagyobb probléma az egészségi állapothoz kapcsolódik (mentális problémák, elhízás stb.). Emellett a társadalmi kapcsolatok kialakulásának, fejlődésének sem

megfelelőek az egyfunkciós városi terek, hiszen nem adnak helyet a lakosság számára informális kapcsolatok kialakulására.

Az alternatív városfejlesztés erre azonban megoldást kínálhat. A 2. táblázat segítségével mutatunk rá, hogy miért.

2. táblázat: A gazdaság-fókuszú- és az alternatív városfejlesztés összehasonlítása

Üzlet fókuszú városfejlesztés	Alternatív városfejlesztés
Átvett, másolt jelleg	Egyedi, autentikus jelleg
Egyféle jelleg	Vegyese jelleg
Nem méltányosság központú	Igazságos
Ipari	Kisipari, kézműves
Sztenderd	„Személyre szabott”
Vállalati	Alulról jövő
Nem fenntartható	Fenntartható
Alacsony minőség	Magas minőség
Nem érzékeny a helyi kultúrával, történelemmel szemben	Érzékeny a helyi kultúra, történelem irányában
Gyors	Lassú

Forrás: Saját szerkesztés Mayer-Knox, 2006 nyomán

A fenti táblázat alapján elmondható, hogy az alternatívnak nevezett városfejlesztés közelebb áll ahhoz a tervezési-fejlesztési metódushoz, alapelvhez, amely logikusan elvezethet az élıhetőséghez és fenntarthatósághoz. Sok elemük, például az egyedi városi elemek kiaknázása, a személyre szabás, az alulról jövő kezdeményezések támogatása mind-mind olyan lehetőségek, amelyek, ha nem is tudják a városszétfolyást megakadályozni vagy visszafordítani, de annak negatív hatásait képesek lehetnek egyensúlyozni. Hiszen a már meglévı külvárosi nyúlványokat felszámolni már nem lehet, ezért inkább arra kell törekedni, hogy azok egysíkúságát megszüntessük, élıhetőségüket pedig növeljük, illetve, hogy esetleg ezeken a külsı területeken létre lehessen hozni kisebb központokat. Ez utóbbi lépés csökkentené a város centralizáltságát, és részben visszafogná az ingázási intenzitást a periféria és a mag között.

Arról még nem esett szó azonban, hogy mi is az a lassú város. A „Slow City” mozgalom 1999-ben indult el Olaszországban egyfajta válaszként a gyorsan mőködı és változó globális trendekre, folyamatokra (Gunduz et al, 2016). Legfıbb eszköze az az alapelv, hogy ellentmond a GDP vezérelt, folyamatos növekedésen alapuló fejlıdésnek, és puhább tényezıket helyez a középpontba, mindezt humanista-környezettudatos alapelvek mentén (Pink – Lewis, 2014).

A lassú város modellel foglalkozó citislow.org.uk weboldal (n.d.) alapján a lassú város modell alkalmazói számára 54 célt határoztak meg, hat pillérbe kategorizálva. Ezek közül néhány példa:

1. Környezeti célok:

- 1.1. Olyan szerkezetek kihelyezése, amely méri és jelenti a levegı minőségét
- 1.2. Megfelelı szakpolitikák a vízminőség biztosítására
- 1.3. Tervek új komposztáló technológiák kifejlesztésére és az otthoni komposztálás elterjesztése
- 1.4. Akciótervek a fényszennyezés csökkentésére

2. Infrastrukturális célok

- 2.1. Megfelelıen fenntartott zöld terek kialakítása a településeken

- 2.2. Integrált közlekedési stratégiák
- 2.3. Az alternatív mobilitást támogató infrastruktúra kialakítása
- 2.4. Olyan helyek elhelyezése a városon belül, ahol az emberek könnyen megpihenhetnek
3. A városi szöveggel kapcsolatos célok
 - 3.1. Tervek a történelmi emlékművek megóvására
 - 3.2. A közösség biztonságának megóvása
 - 3.3. Kezdeményezések az újrahasznosítás elterjesztésére
 - 3.4. Környezetbarát építészeti megoldások fejlesztése, elterjesztése
4. Helyi termékekkel kapcsolatos célok
 - 4.1. Egy regiszter üzemeltetése, amely a helyi termékeket tartalmazza
 - 4.2. Rendezvények és tréningek szervezése a helyi kulturális értékekre és tradíciókra való figyelemfelkeltés céljából
 - 4.3. Olyan szakpolitikák, amelyek ösztönzik a helyi termelők piacon való megjelenését
 - 4.4. A megfelelő élelmiszerfogyasztásra való figyelemfelhívás
5. Közösségi és turizmushoz kötődő célok
 - 5.1. Egy helyi „lassú étel” program kialakítása
 - 5.2. Többnyelvű táblák kihelyezése
 - 5.3. Minden helyi szolgáltató számára alapfokú idegenforgalmi képzés
 - 5.4. A lassú város modellel kapcsolatos kiadványok készítése
6. A lassú várossal kapcsolatos figyelemfelkeltés
 - 6.1. Lassú város témájú weboldal üzemeltetése
 - 6.2. A családi élet támogatása
 - 6.3. Az egészséges életmód hirdetése, támogatása
 - 6.4. A lassú városi modell megjelentetése a médiában

A slow-movement mozgalom weboldalán (http://www.slowmovement.com/slow_cities.php) van egy kitétel, ami azt mondja ki, hogy 50 000 főnél nagyobb lélekszámú települések nem lehetnek tagjai ennek a kezdeményezésnek. Ezzel kapcsolatban a szerzőnek két meglátása van: a városszétfolyás leginkább az ennél a határvonalnál nagyobb lakosságszámú városokat fenyegeti; azonban számos olyan város létezik, amely még nem szembesült a városszétfolyás veszélyével, de a későbbiekben ez a veszély számukra is valós lehet. Ezen városokban érdemes lehet ezt a lassú város modellt alkalmazni, tesztelni, mert visszafoghatja a városszétfolyást. Milyen módon? A helyi gazdaságfejlesztés általános alapelveivel egyetemben fel kell fedezni a helyi sajátosságokat, erőforrásokat, és azokból sikereket kovácsolni. Ezáltal a település nem fog a külső, a helyi lakosság életkörülményeiben kevésbé érdekelt vállalatokra támaszkodni (vagy legalábbis nem kritikus mértékig). Ráadásul a város, amellyel, hogy a helyi gazdaság fejlődik, a helyi társadalom számára is kedvezőbb lesz, mert a lassú város modell mentén fókuszba fogja állítani a helyi környezetet, közösségeket és identitást. Szintén a helyi fejlesztések alapelveivel harmóniában.

A második meglátás pedig az, hogy bár a városszétfolyás leginkább a milliós lakosságú városokat érinti, nem zárható ki a lassú város modell alkalmazása a nagyvárosok egyes területein. Nem is várható el, hogy a jelen piaci és gazdaságpolitikai körülmények közül radikális és városokat teljes egészében érintő változások történjenek (ez nem is egyeztethető össze a demokrácia és a megfontolt tervezés alapelveivel). Azonban kisebb téregységeken

érdemes tesztelni ezt a modellt. A városszétfolyás nyúlványai pedig erre kiválóan alkalmasak lehetnek.

Következtetések

A tanulmány rávilágított, hogy a városszétfolyás, bár Magyarországon nem annyira jellemző és súlyos probléma, mint az Egyesült Államokban, amely ezen jelenség leginkább ismert példaterülete, azonban maga a probléma Közép-Európában is felmerülhet a jövőben.

A városszétfolyás nyúlványai, azaz a városok külső területe felől a városközi, gyakran mezőgazdasági hasznosítású terek irányába terjedő, alacsony népsűrűségű és egyfunkciós terei, leginkább a kontrollálatlan fejlesztéseknek és az autópálya általi összeköttetésnek köszönhetően jönnek létre és fejlődnek tovább. Ezen terek számos probléma forrásai, többek között a következőknek:

- lakói leginkább az autós közlekedést választják,
- az autós közlekedésből, valamint a tömegközlekedés, a kerékpáros- és gyalogos közlekedés hiányosságaiból adódóan környezeti és mentális problémák veszélyeztetik a város lakosságát,
- meglétük és növekedésük komoly kihívást jelent a városi (pénzügyi, adminisztratív és infrastrukturális) tervezés számára,
- ezeken a területeken alacsony számú szolgáltatás lelhető fel, ami még inkább ösztönzi az embereket a nagyobb távolságok megtételére.

Az Európa 2020 stratégia egyik fő eleme a klímaváltozás elleni harc, ezen belül az üvegházgázok kibocsátásának 20%-os csökkentése az 1990-es szinthez képest. A közép-európai országok egy része, köztük hazánk is, jó helyzetben vannak ebben a tekintetben, mert relatíve alacsony kibocsátással rendelkezünk (Káposzta – Nagy, 2015), de más országok számára, amelyekben magasabb volumenű ipari termelés működik, magasabb lakosságszámmal és magas motorizációval bírnak, ez a kérdés már nagyobb kihívást jelent. A városszétfolyás jelensége azonban, bárhol is jelenik meg, olyan környezeti terhelést jelent, ami veszélyezteti a klímaváltozással kapcsolatos célok elérését.

A tanulmányban bemutatott két modell, a lassú város és a kompakt város egyaránt alkalmas a környezet, de más problémák orvoslására is. Mindkettőnek megvannak a hátulütői: a kompakt városnál a nagy népsűrűségből adódó bűnözés és környezeti problémák vetődhetnek fel, a lassú városnál pedig az, hogy a lassú város más, piaci elveken működő városokkal szemben esetleg kevésbé versenyképes. Érdemes tehát mérlegelni, hogy mi a legjobb a város számára, illetve azt, hogy milyen módon lehet ezeket a modelleket alkalmazni úgy, hogy a város fenntartható és versenyképes is legyen.

Mindkét modellre igaz, hogy a várostervezéssel, a gazdaságpolitikával és a társadalmi folyamatok kezelésével kapcsolatos paradigmák újragondolására van szükség. Azonban megfelelően kivitelezve mindkét koncepció sikeresen alkalmazható egyes városokra, vagy akár városrészekre.

Irodalomjegyzék

1. Breheny, M. (1995) Compact cities and transport energy consumption, *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol 20, no 1, pp91-101

2. Brueckner, J. K. (2000): Urban sprawl: diagnosis and remedies. *International Regional Science Review*, Vol. 23, no. 2, pp 160-171.
3. Citislow.uk weboldal (n.d.): Goals. Internetes elérhetőség: <http://www.cittaslow.org.uk/about-us/goals/>. [Letöltve: 2016.10.22.]
4. Dantzig G. B., Saaty T. L. (1974): Compact City : A Plan for a Livable Urban Environment. *Transportation Science*, Vol. 9, No. 1 (February 1975), pp. 91-97
5. Díaz-Pacheco, J., García-Palomares, J. C. (2014): Urban sprawl in the Mediterranean urban regions in Europe and the crisis effect on the urban land development: Madrid as study case. *Urban Studies Research*, vol. 2014
6. Európai Környezetvédelmi Ügynökség (2006): Urban Sprawl in Europe. The ignored challenge. Joint Research Centre, European Environment Agency, Copenhagen. 60 p.
7. Európai Tanács (1983): European Regional/Spatial Planning Charter. Internetes elérhetőség: http://81.47.175.201/flagship/index.php?option=com_content&view=article&id=625:eu-ropean-regionalspatial-planning-charter-torremolinos-charter&catid=109:policies&Itemid=156. [Letöltve: 2016.01.12.]
8. Ewing, R. (1997): Is Los Angeles-style sprawl desirable? *Journal of the American Planning Association*, vol. 63, no. 1, pp. 107–126.
9. Frumkin, H. (2002): Urban sprawl and public health. *Public Health Reports*, Vol. 117, pp. 201-217.
10. Galster, G., Hanson, R., Ratcliffe, M. R., Wolman, H., Coleman, S., Freihage, J. (2001): Wrestling sprawl to the ground: defining and measuring an elusive concept. *Housing Policy Debate*, vol. 12, no. 4, pp. 681–717.
11. Gunduz, C., Oner, A. C., Knox, P. L. (2016): Social Resilience in Aegean Slow Cities: Slow City Seferihisar. *Universal Journal of Management* 4(4): 211- 22
12. Gutfreund, O. D. (2004): 20th-century sprawl – highways and the reshaping of the American landscape. Oxford University Press, Oxford, 231 p.
13. Holtzclaw, J., Clear, R., Dittmar, H., Goldstein, D., Haas, P. (2002): Location efficiency: neighborhood and socio-economic characteristics determine auto ownership and use – studies in Chicago, Los Angeles, and San Francisco. *Transportation Planning and Technology*, Vol. 25, no. 1, pp. 1-27.
14. Káposzta, J. (2014): Területi különbségek kialakulásának főbb összefüggései. *Gazdálkodás*, 2014, no. 58, pp. 399-412.
15. Káposzta, J., Nagy, H. (2015): Status Report about the Progress of the Visegrad Countries in Relation to Europe 2020 Targets. *European Spatial Research and Policy*, 2015, no. 22, pp. 81-99.
16. Káposzta, J., Nagy, H., Kollár, K. (2010): Borsod-Abaúj-Zemplén és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye leghátrányosabb helyzetű kistérségeinek települési szerkezeti, foglalkoztatási jellemzői az EU csatlakozás óta eltelt időszakban. *Területi statisztika*. 13. (50.) évfolyam 6. szám. 2010. november. ISSN 0018-7828. pp. 641-658.
17. Keserű, I. (2005): Owen D. Gutfreund: 20th-century sprawl – highways and the reshaping of the American landscape. *Tér és Társadalom*, vol. 19, no. 1, pp. 167-170.
18. Kovács, F. (2009): Területhasználati változások a településeggyüttes térségében – távérzékelési módszerek interpretációja. In.: Ricz, J., Salamin, G., Sütő, A., Hoffmann, Cs., Gere, L. (2009): Koordinálatlan városnövekedés az együtt tervezhető térségekben: A települések lehetséges tervezési válasza. *Kutatási jelentés. VÁTI, Budapest*. pp. 58-78.
19. Lewis Historical Society (2011): Urban sprawl versus new urbanism. Available from: http://lewishistoricalsociety.com/wiki2011/tiki-read_article.php?articleId=94

20. Liu, X., Jiang, B. (2011): A novel approach to the identification of urban sprawl patches based on the scaling of geographic space. *International Journal of Geomatics and Geosciences*, Vol 2., no. 2., pp 1-15
21. Mayer, H., Knox, P. L. (2006): Slow cities: Sustainable places in a fast world. *JOURNAL OF URBAN AFFAIRS*, Volume 28, Number 4, pages 321–334. ISSN: 0735-2166.
22. Nechyba T. J., Walsh R. P. (2004): Urban sprawl. *Journal of Economic Perspectives*, Vol 18, no. 4, pp 177-200. Ricz J., Salamin G., Sütő A., Hoffmann Cs., Gere L. 2009. Koordinálatlan városnövekedés az együtt tervezhető térségekben: A települések lehetséges tervezési válasza. Kutatási jelentés. VÁTI, Budapest. p. 170.
23. OECD.org (n.d.): *Compact City Policies: A Comparative Assessment*. Internetes elérhetőség: https://www.oecd.org/greengrowth/greening-cities-regions/compact-city.htm#k_facts. [Letöltve: 2016.10.27.]
24. Péli T., Neszmélyi Gy. I. (2015): Territorial differences of rural cities and the development of transport infrastructure in Hungary. *Romanian review of regional studies*, 2015, no. 2, pp. 51-66.
25. Pink, S., Lewis, S. T. (2014): Making resilience: every day affect and global affiliation in Australian Slow Cities, *Cultural Geographies*, February 2014, pp. 1-16, 2014
26. Salamin G., Sütő A., Kovács F. 2009. A koordinálatlan (nagy)városi terjeszkedés területszervezési kérdései Magyarországon. In: Szabó V.; Fazekas I. (szerk.) *Települési Környezet. A II. Települési Környezet Konferencia kötete. Tájvédelmi és Környezetföldrajzi Tanszék, Debrecen*. pp. 203-210.
27. Slowcitymovement.com (n.d.): Slow cities. Internetes elérhetőség: http://www.slowmovement.com/slow_cities.php. [Letöltve: 2016.10.23.]