

**KOUDELA PÁL**

Szöul – város – társadalom

*Lektorálta: Szirmai Viktória*

**ISBN 978-615-6886-03-3**

DOI 10.29180/978-615-6886-03-3

## Tartalom

<b>Előszó</b> .....	4
<b>Bevezetés</b> .....	6
<b><i>A szöuli zöldöv társadalmi és gazdasági szerepe</i></b> .....	10
A zöldövek .....	11
A zöldövek fejlődése .....	11
A zöldövek szerepe a területfejlesztésben.....	14
A szöuli zöldöv létrejötte és célja .....	15
Urbanizáció és városszabályozás .....	19
Korea urbanizációja.....	19
Az urbanizáció okozta problémák kezelésének eszközei.....	21
A szöuli zöldöv társadalmi-gazdasági és ökológiai rendszere .....	24
A zöldöv környezeti-társadalmi problémái és az azokra adott válaszok.....	24
A területi politikák társadalmi hatásmechanizmusa – diszkusszió .....	29
<b>Városi szétterülés – szuburbanizáció – dekoncentráció</b> .....	32
Az agglomerációs terület fejlődése .....	36
<b>Dzsentrifikáció</b> .....	44
A történelem és természet újjáélesztése – Cshonggjecshon.....	47
Városfejlesztés és dzsentrifikáció Kujong városrészben .....	55
Kulturális revitalizáció – Ithevon .....	59
A park mint beruházói eszköz – Kjongi Vonal Park és Skygarden .....	64
Homo Hill.....	67
<b>Szegregáció, társadalmi területi megosztottság</b> .....	74
Térbeni társadalmi tagozódás .....	78
Etnikai szigetek Szöulban .....	84
Jonpjon – koreai negyed Korea fővárosának peremén.....	90
<b>A globális város metszetei</b> .....	96
Szungdo okosváros – kapu a globalizációra .....	106
A neo-liberális vezetés és a városhoz való jog.....	112
<b>Szöul fenntartható város</b> .....	124
<b>Összefoglalás</b> .....	134
<b>Felhasznált szakirodalom és források</b> .....	138

## Előszó

A következőkben olvasható szerteágazó ismeretek egyberendezésére részben már másfél évtizeddel ezelőtt megszületett az igény, s évekkkel ezelőtt meg is indult a kutatómunka. Ez a könyv egyfelől igyekszik közelebbi betekintést nyújtani Kelet-Ázsia világába, történetébe és társadalmába, ezzel is növelve a regionális ismeretek körét a hazai olvasóközönség számára. A régió egy sajátos szeptének, egy szűk keresztmetszeten keresztül történő bemutatása túlmutat a szaktudományos kereteken, sokkal több és általánosabb ismeretet közöl a régió egészéről, mint azt elsőre feltételezhetnénk. Ez volt az egyik legfontosabb cél, ami a könyv létrejöttkor szemem előtt lebegett.

A kelet-ázsiai makrorégióról szerezhető általános ismereteken túl a könyv specifikus célokat is szolgál. A várostervezés, városökológia és a városok társadalmára vonatkozó földrajzi és szociológiai ismereteket is magában hordozza. A Kodolányi János Egyetemen tizenöt éve adok a hallgatóknak feladatul városeelemzést, a Pázmány Péter Katolikus Egyetemen tartott Településszociológia szemináriumhoz évek óta használunk a hallgatókkal olyan tanulmányokat, melyek egyes, főként amerikai, nyugat-európai és hazai nagyvárosok kutatásával foglalkoznak, nyugati városokat elemezznek. Minden esetben igyekszünk a hallgatókkal azokat az általános ismereteket, modelleket, az összegyűlt rengeteg tudást (vagy annak legalább egy részét) felhasználni, amit a településföldrajz és a városszociológia elért az elmúlt másfél évszázadban.

A könyv sajátos szerkezetét részben ez a kettősség határozza meg. A kijelölt témákat egyszerre indokolja azok helyi, regionális és globális jelentősége, s a nyugati világban jóval korábban megindult tudományos elemzések révén máris rendelkezésre álló ismeretek alkalmazásának igénye. A várostanulmányok terén nincsenek kizárólag sajátosan nyugati vagy keleti modellek, univerzalitásukat éppen széleskörű alkalmazhatóságuk adja, a városökológiai szerkezeti modellektől a közösségek dinamikájáig bezárólag. A kelet-ázsiai városok elemzésekor legalább annyira használhatók a nyugaton keletkezett eredmények, mint azok szülőhelyén – s ha az állítást megfordítom, rögvést feltehető a kérdés: vajon nincsenek legalább ekkora különbségek az amerikai vagy európai nagyvárosok közt is? Noha a történeti-kulturális sajátosságok ma is rányomják bélyegüket a régió nagyvárosaira, az ott élők szemléletére és számos egyéb jellemzőben fontos szerepet töltenek be, a 19. század végétől datálható ipari és gazdasági változások, különösen az utóbbi évtizedek globalizációja hasonló hatással volt az ottani nemzetgazdaságokra, ezen keresztül egy igen fontos, a városok fejlődését is meghatározó kontextusra, s magukra a városokra is. Mindezek következtében rengeteg átfedést találunk, melyekre minden esetben igyekeztünk hangsúlyt fektetni. A fejezetek, témák sorrendjének merev logikai elvek szerinti meghatározása éppen ezért nehézkes és erőltetett lenne. Ugyan miféle vezérelv mondaná, hogy a nagyobb kiterjedésű területre vonatkozó szempontrendszer kerüljön előre vagy éppen hátra? És mely ismeretek tekinthetők területileg mennyiségi értelemben definiálhatónak, ha egyszer a területi szintek közötti kölcsönhatás kétirányú? Egy, a várost vagy a nagyvárosi térséget, esetleg országos szinten is meghatározó területrendezési elv legalább annyira meghatározza egy kis szomszédság életét, mint ahogy a globális változások a városrészek városban betöltött szerepét. Szétválaszthatók-e tematikusan a város társadalmát befolyásoló politikák és azok hatására megváltozó társadalmi folyamatok?

Ez a tudományág velejéig interdiszciplináris, s ettől a tulajdonságától nem is óhajtjuk megfosztani. A városok társadalmával foglalkozik az antropológia, építészet, régészet, várostervezés, kreatív írás, kulturális tanulmányok, demográfia, fejlődéstanulmányok, közgazdaságtan, környezetvédelem, etnikai tanulmányok, földrajz, történelem, újságírás, tájépítészet, jog, kelet-ázsiai tanulmányok, fényképészet, politológia, közpolitika, szociológia és várostervezés egyaránt. Számos tudományág használja valamely másik vagy akár több

diszciplína szemléletmódját megközelítését vagy módszereit, s még ennél is gyakoribb a kutatók és a kutatott témák átfedése. A könyv már csak sajátos jellege miatt is következetesen ragaszkodik interdiszciplináris jellegéhez, megkockáztatva az ezzel járó szakmai következetlenség veszélyét, hogy elveszíti a szaktudományos szigorúságból fakadó érvényességet, a szigorú logikai szerkezetet. Az interdiszciplináris megközelítés azonban – Richard LeGates (2015) szavaival éve – mindig gazdagabb, holisztikusabb és többreüt megértést tesz lehetővé egy olyan területen, melynek számos dimenzióját egy szűkebben vett szaktudományos elemzés csupán egysíkúan mutatná be. Eljárásunkhoz további indokul szolgál, hogy jelen könyvet inkább szánjuk egyetemi tankönyvnek, mintsem a szakma (szakmák) kutatói számára. Olyan elemzést kívántunk készíteni, ami a várostanulmányok társadalmi kérdéseinek szokásos tematikájához, vagy annak legalább jónéhány fontos kérdéséhez igazodik. Mindenütt igyekeztünk ezt ki is emelni, s az eredeti kutatásokra utalásokat tenni, ahol szükségesnek láttuk, akár részletesen is kifejteni.

A könyv szerkezetét leginkább éppen ezek a máshonnan már ismert elméleti keretek adják, azok lokális interpretációja adta a könyv megírásának egyik legfontosabb alapját. A globálisan ismert társadalmi problémák, mint a városi szétterülés, Szöulban egyértelműen nyugati mintára megvalósított városfejlesztést eredményeztek, s társadalmi-gazdasági hatásuk is hasonló; a dzsentifikáció társadalmi következményei egyértelműen emlékeztetnek a Herbert Gans vagy Jane Jacobs révén a várostanulmányok korpuszába került bostoni vagy New York-i példákra; a város és a társadalmi nemek problematikája vagy a globalizáció társadalmi hatása a már ismert elméleti modellek és korábbi elemzések paradigmatis jelentősége miatt kerültek önálló fejezetbe. Az előbbiről ugyan nincs elérhető helyi adat vagy kutatás, ám a Manuel Castells által a San Francisco-i Castro negyedben végzett kutatás paradigmatis erejét Szöul Ithevon negyedében is könnyedén bizonyíthattuk, s a globális városhálózatba történő integráció évtizedek óta explicit szándéka Szöul és Dél Korea vezetésének, így Saskia Sassen szempontrendszere tökéletesen releváns. Mindez azt is indokolja, hogy minden fejezetben lehetőleg az elméleti kereteket, a sajátos szemlélet eredetét is bemutassuk, nyugati, s ha lehet hazai példákkal is összekössük. Ezzel tematikusan is pozicionáljuk a soron következő elemzést és az értelemzési keretek korlátjaira is felhívjuk a figyelmet, a hazai példák pedig azok számára is közelebb hozza Szöult, akik a várost személyesen nem ismerhetik.

Külön hangsúlyt kapott minden esetben a bemutatott városrészek és az elemzett problémák történeti fejlődésének bemutatása. A város élő történelem, s habár az itt soron következő elemzések nem történeti jellegűek, akár fizikai felépítésében, akár az ott élők tudatában, értékrendszerében, magatartásában vagy szemléletében a múlt – részben vagy egészben – továbbra is meghatározza az aktuális folyamatokat és az azokra irányuló döntések lehetőségeinek korlátait. Ez a történeti kontextus egyben a lokális sajátosságokat is körülhatárolja, ezzel jelölve a helyi és az univerzális jellemzők közti határvonalat.

A munka elkészültét számos kolléga és barát segítette, nem lehet mindegyiküket név szerint megemlíteni. Ki kell térni azonban az évek óta tartó együttműködésre Yoo Jinil kollégámmal és barátommal, aki nélkül a terepbejárások és számos forrás feldolgozása meg sem valósulhatott volna, s aki nélkül a helyismeretem és a koreai társadalom és kultúra iránti érdeklődésem talán ki sem alakul, s akinek ezért hálával tartozom. Értékes szakmai segítséget kaptam számos kollégától, Reisinger Adriennától, Héder Mihálytól, Egedy Tamástól, közülük is ki kell emelnem Szirmai Viktóriát, aki a könyv lektorálását is vállalta. Munkájukat, kitartó és türelmes támogatását köszönöm.

## Bevezetés

Szöul a világ egyik legjelentősebb központja. A világ 500 legnagyobb vállalatából huszonöt központja található itt, ezzel 2017-ben a negyedik helyezést érte el a Fortune magazin rangsorán, (Capital Cities) 2019-ben pedig a 13-dik legjelentősebb globális központ volt az A.T. Kearney (2019) rangsora szerint. A világ egyik legnagyobb gazdasága fővárosának története kétezer évre nyúlik vissza, a Han folyó két partján elterülő Szöul gazdasági és stratégiai jelentősége évszázadok óta kiemelkedő jelentőségű az egész térségben. Mai globális szerepkörét, jelentőségét, ökológiai szerkezetét és arculatát, valamint társadalmi megosztottságát azonban csak a 20. század utolsó harmadában nyerte el. Nem csoda tehát, hogy társadalmi folyamatai közt egyszerre jelentkeznek a nyugati iparvárosok sajátosságai, s a legtöbb esetben mégis találunk egy-egy sajátosan ázsiai tényezőt a háttérben.

Habár a város közigazgatási határán belül mára kevesebb mint tízmillióan élnek, az egységesen beépített külső területek mind építészeti, mind infrastrukturálisan és a munkaerőpiacok tekintetében sem igen választhatók szét a fővárostól. A várost ilyen kiterjesztett formájában a nagyvárosi térségként határozhatjuk meg, ami az ország területének csupán 5%-át teszi ki, ám ahol huszonöt és fél millióan laknak – ez a világ ötödik legnépesebb egybefüggően beépített nagyvárosi környezetét<sup>1</sup> alkotja, (Demographia 2019) s az ötvenegy milliós ország népességének több mint felét foglalja egyetlen területre. (Országos mutatók) A Szöul Nagyvárosi Térség egyúttal a fejlett országok legsűrűbben lakott városi térsége, 16 000 fő/km<sup>2</sup>-re jutó népessége messze meghaladja Tokió, Párizs, New York vagy Mexikóváros népsűrűségét. (OECD 2017c) Itt található a koreai cégek 47%-a, a foglalkoztatottak 50%-a és itt állítják elő az ország GDP-jének 46%-át. (OECD 2018) A sajátos helyzet nagyrészt az ötvenes évektől rohamosan gyorsuló urbanizáció ellensúlyozására kidolgozott decentralizációs politikának köszönhető: az agglomeráció kormányzati erőfeszítések eredményeként vált Szöul városi környezetének olyan szorosan integráns részévé, amiért Szöult, Incshont<sup>2</sup> és a Kjonggi tartományban található 28 nagyvárost és három kisvárost együttesen tekinthetjük egy összefüggő nagyvárosi területnek.

I Szonggje tábornok, az egységes Korea, s egyben a leghosszabb ideig fennálló dinasztia alapítója, 1394-ben, Hanjangot, a mai Szöult nevezte ki birodalma fővárosának. A város kiváló stratégiai adottságokkal rendelkezett: északon a hegyek, délen a Han folyó nyújtott természetes védelmet. A várost teljesen újjáépítették, fallal vették körül, s azon nyolc kaput építettek – a négy főkapu mind különböző vendégeknek szolgált bejáratul. Ez és számtalan más hasonló vonás is a társadalmi rendszer konfuciánus hagyományait mutatta a főváros épített és társadalmi elrendezésén. (Pai 1997: 108)

Szöul ettől az időtől kezdve szolgál adminisztratív, politikai és gazdasági központként Korea számára, noha a 16-17. század fordulóján az idegen megszállás alatt jelentős része elpusztult. Noha a 17. század közepétől a városfalon kívülre is terjeszkedni kezdett, a fizikai határok már akkor szűk lehetőséget nyújtottak csupán, ami a szigorú társadalmi hierarchia ellen hatott. A 19. század végén Kína, Korea hagyományos patrónusa, mellett már a nyugati országok és Japán is igyekezett befolyását kiterjeszteni a félszigeten, mígnem az utóbbi 1910-ben meg is szállta Koreát, s a fővárosnak a Keidzsó nevet adta. Akárcsak az egész országot, Szöult is a saját érdekeinek – főként a kizsákmányolásnak – vetette alá. A japán várostervezés jelentős

---

<sup>1</sup> Nagyvárosi térségen azt a beépített városi területet, agglomerációt (Kanadában népesedési központ, Ausztráliában nagyvárosi központ) értjük, ami egybefüggő munkaerőpiac is egyben és nem tartalmaz rurális területeket. Látható formában (repülőről) egybefüggő megvilágított terület

<sup>2</sup> Közigazgatási értelemben Incshon csak 1981 óta létezik, amikor Kjonggi tartománytól különválasztották. (Incheon Metropolitan City)

mértékben átalakította Szöült, infrastruktúráját, gyárakat és nyugati stílusú épületeket építettek, a városfalat lebontották, a főváros az üzletiesség, a fogyasztás, a bankvilág és a szórakozás központjává vált. (Podoler 2010)

Szöül 19. század előtti történelme természetesen nem múlt el nyomtalanul, s talán egészen a Czoszon dinasztia kezdetéig nyúlik vissza. Habár a várost kétezer éve alapították, s volt már korábbi királyságok fővárosa is, ezen státuszának, s a történelmi emlékeknek is kezdete ez az év, Gazdasági-társadalmi szempontból meghatározó változások, s máig ható fejlesztések tekintetében azonban csupán az elmúlt fél évszázaddal számolhatunk. Az ötvenes években, a háború pusztítása nyomán nagyrészt csupán egy romhalmaz maradt a hajdani város helyén. Az 1970-es évekig Szöül egyáltalán nem volt gazdag városnak tekinthető, Phenjanban magasabb volt az életszínvonal, így a rekonstrukció a hetvenes évektől máig meghatározza a város fejlődését és szerkezetét, társadalmi jellemzőit egyaránt.

A Dél Koreában lezajló gazdasági csoda emelte 1963-ról 2020-ra az egyfőre eső GDP-t 100 dollárról negyvenezerre. (CIA) Ebben a pár évtizedben vált Ázsia és a világ egyik legfontosabb pénzügyi és technológiai központjává, ekkor nőttek ki a romokon a csillogó felhőkarcolók. A mai városi-társadalmi arculatot meghatározó korszak tovább osztható a nyolcvanas évek végén lezajló demokratikus átalakulás előtti és utáni időszakra, ami nem csak az ország politikai és gazdasági integrációját, hanem a város irányítását és a világgazdaságba történő bekapcsolódását is érintette. Leglátványosabb szimbolikusan is jelentős eseményei: az 1988-as olimpia és a 2002-es futball világbajnokság is a második időszakra esik.

Noha a lenti táblázat a gyarmati korszakra vonatkozó adatai nem tartalmazzák a bérleti rendszer adatait (azon 5-8 fős háztartásokat, akik egy-egy szobát béreltek csupán) és a nyomornegyedek viskóit, ám így is érzékletesen szemlélteti, hogy Szöül a második világháború és a koreai háború után milyen szörnyű állapotba került: az épületek jelentős hányada (a lakóépületek 30-50%-a, a gyárak és középületek 70%-a) romokban hevert, nyomornegyedek jellemezték még a belvárost is. A város lakosságának fele hajléktalanná vált, a korábban a lakosság húsz százalékát is kitevő japán megszállók elmentek, a háborút követően északról, majd hamarosan a nehéz gazdasági körülmények miatt vidékről beáramló menekült tömegek tovább súlyosbították a helyzetet. (Ha 2012: 159; Park J 2019; Podoler 2010: 127) Az sem segítette a gyors újjáépítést, hogy a megszállás időszaka alatt Japán a félsziget faállományát saját céljaira vágta ki. A két Korea létrejöttével családok ezrei szakadtak ketté, ráadásul a déli tartományok, amiből Dél Korea létrejött a háborút megelőzően szegényebbek voltak az északiaknál. (Seth 2010: 149-150)

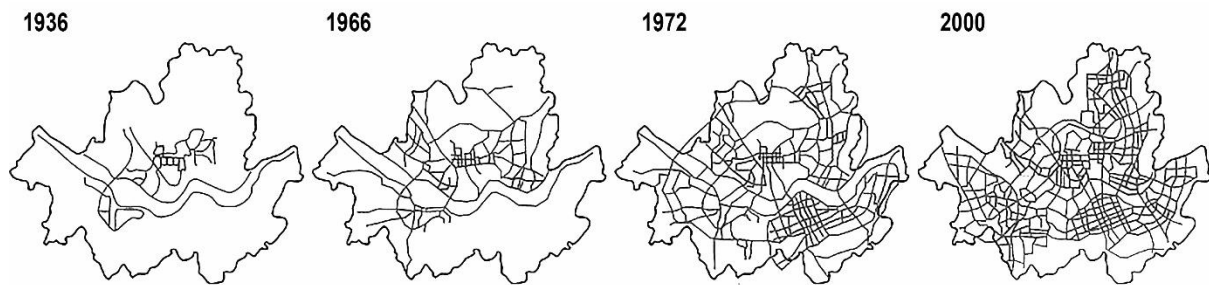
*1. Táblázat. Szöül lakásállománya 1925-2010.*

<b>Év</b>	<b>Háztartások száma</b>	<b>Lakóegységek száma</b>	<b>Lakáskínálat (%)</b>
1926	68 862	64 889	94,23
1931	77 701	69 453	89,38
1935	131 239	101 767	77,54
1944	220 938	132 000	59,75
1961	485 129	275 436	56,78
1965	649 290	345 657	53,24
1970	1 029 000	584 000	56,75
1980	1 836 903	968 000	52,69
1990	2 814 845	1 458 000	51,79
2000	3 085 936	1 973 000	63,93
2010	3 504 297	2 525 210	72,06
2020	3 982 290	3 068 494	77,04

(1970-ig: Park 2019, 1980-tól: KOSIS)

A háborút követő három és fél évtizedben Dél Koreában diktatúra alakult ki, amit időnként lázadások szakítottak meg, s melynek talán legmélyebb időszaka Pak Csong Hi elnök regnálása volt a hatvanas és a hetvenes években, amit leginkább a korrupció és az emberi jogok sárba tiprása jellemezte. Ebben az időben a polgármester az elnök egyik bizalmasa, korábbi katonai vezető, Kim Hjonok volt – gúnynevén a „bulldózer”. Nevéhez hatalmas fejlesztési projektek fűződtek: a központi üzleti negyed teljes átalakítása, a várost átszelő autópályák építtetése és más hasonló óriásberuházások. (Pai 1997) A hatvanas évek lett Szöul történelmében valaha megélt legnagyobb autótépítési korszak: 1960 és 2000 közt 5,9-szeresére, ám csupán az 1965 és 1970 közötti időszakban 3,7-szeresére nőtt a teljes úthálózat a városban. (Kim – Kang 2003)

1. Ábra. Szöul úthálózatának fejlődése. (Jeong – Seol 2016)



A hetvenes években erőltetett gazdasági reformok születtek, aminek következtében az autóipar, elektronika, vegy- és nehézipar fejlődésnek indult, de a hetvenes évek közepéig Észak Korea mögött kullogó ország fővárosa a fejlődésért cserébe szinte minden hagyományos épületét elvesztette. Az iparosítás erőltetett és központosított tervgazdálkodás formáját öltötte, ezzel alapvetően átformálta a tradicionális társadalomszerkezetet: az ipari népesség arányának, az urbanizációnak gyors növekedése a hagyományos családszerkezet szétzilálásával és jelentős szegmentációval párosult. (Kuznets 2006) A korábbi agrárgazdaság iparivá vált, az export átlagos évi növekedése változatlan áron számolva 30% volt 1960 és 1975 között, (Westphal 1987: 373) a nemzeti számlák növekedése szárnyalt, s mindezek következtében végletes urbanizáció zajlott: a kilencvenes évek közepére az ország lakosságának közel negyede Szöulban lakott. (Kim – Choe 1997: 17, 30)

Pak elnököt 1979-ben saját biztonsági ölte meg, ám a várt demokratikus átalakulás még váratott magára. A hatalmat magához ragadó Cson Duhvan, aki szintén az ország délkeleti részéről származott, nem sokat tett az addigra jelentős mértékben kettészakadt ország elmaradott részeinek fejlődéséért. Szöullal szemben ez elsősorban a déli területeket jelentette, nem csoda, hogy a demonstrációk jobbra éppen a Csedzsü-szigeten kulminálódtak. A demokratikus átalakulást sürgető mozgalom tetőpontját a Gvangdzsui mézszárlás jelentette, ami 606 halálos áldozatot követelt. (Lewis 2002) Egy évre rá, 1981-ben Szöul megkapta az olimpia szervezési jogát. Cson elnök azonban hiába remélte diktatúrája nemzetközi elismerését, a demokratikus változást sürgető mozgalmak erősödtek, s 1987 júniusában elérték tetőpontjukat, minek következtében decemberben megtartották az első szabad választásokat.

Időközben a gyors népességnövekedés korlátozására egy zöldöv kialakítását kezdték meg, ami a mai napig körül veszi a fővárost és annak területét növekedni nem engedi. A 80-as éveket újabb építkezési hullám jellemezte, ebben az időszakban már a kor igényeinek megfelelő lakásokat építettek, ami a középosztály megerősödéséhez vezetett, majd az olimpia teremtett további igényt az építkezésre – az első, 174-ben átadott metróvonalat ekkor újabb három egészítette ki. A zöldöv ekkor már meglehetősen szűkre szabta a területbővítési lehetőségeket, 1989-ben öt szatellitváros építését hagyták jóvá a zöldövon kívül eső területen. Ez óriási igényt teremtett a lakáspiacon, így a lakások inflációja jellemzi az új demokrácia első éveit, (Ahn –



Ohn 2001) a 80-as évkre így további kétmillió lakossal növelte Szöul népességét. A 90-es évek a főváros népességben stagnálást hozott, ennek egyik oka az volt, hogy az említett szatellit városok több mint egymillió főt szívtak fel a térségbe irányuló migrációból. Már ebben az évtizedben, de az ezredfordulót követően egyértelműen az információtechnológia és a számítástechnika vette át az irányító ágazat szerepét Szöulban. A pénzügyi, információs és kommunikációs ágazatban található cégek több mint fele a fővárosban található. (OECD 2018)

Szöul a félsziget közepén, a nyugati oldalon fekszik. A Han folyó és a Sárga-tenger kereskedelmi kapcsolataihoz ideális helyért évezredek óta folyt a küzdelem a félszigetet uraló királyságok közt. A modern Dél Korea területének észak-nyugati szegletében Szöul elhelyezkedése ugyancsak fontos geopolitikai szempontból: a Koreai Köztársaság 1948-as alkotmánya szerint az ország területe az egész félszigetre kiterjed, míg az ugyanebben az évben született Észak-koreai alkotmány szövege (103. szakasz) szerint az ország fővárosa Szöul, nem pedig Phenjan. Ez utóbbit az 1972-es új alkotmány megváltoztatta, (Guichard 2017) ám a határhoz közeleső világváros biztonságpolitikai és stratégiai szempontból is különleges helyzetben maradt. Az évezredek óta fontos kereskedelmi és katonai útvonalat jelentő Han folyót éppen azért nem lehet használni az elmúlt hetven évben, mert torkolata a két ország határán fekszik. A torkolat vidékének polgári felhasználása jelenleg tiltott, 2018-ban ugyan megindult egy bilaterális tárgyalási folyamat, melynek célja a közös hasznosítás, a turizmus engedélyezése és egyben az ökológiai védelem biztosítása – mindkét fél katonai ellenőrzése mellett. 2018 végén született egy kétoldalú megállapodás és egy térkép, amit nyilvánossá is tettek (South and North; Two Koreas), ám a két ország kapcsolatára jellemző gyors fluktuáció biztosan nehezen hoz majd eredményt a jövőben.

Szöul tehát Dél-Korea észak-keleti részén fekszik, nagyjából 30 km átmérőjű, összesen 605,25 négyzetkilométert kitevő területét a Han folyó északi és déli részre osztja. A város belső területén két fontosabb hegycsúcs található: északi oldalon a 262 m magas Nam-hegy, amit nagyrészt erdő fed, s melynek tetején található az 1971-ben épült tv torony; déli oldalon a 125 m magas Nak-hegy, ez utóbbinak közpark fedi egész területét. Szöul északi peremén egy nagyobb, a Bukhán-hegy fekszik, három nagyjából egyforma magas csúcscsúcsból a legmagasabb 836,5 m; ez a hegy a város történelme során annak természetes védelmét is ellátta. Délre, a városközponthoz közelebb fekszik a 338 m magas Invang-hegy, ahol a várost körülvevő történelmi városfal húzódik. (Zatko 2011: 75-76) Összesen nyolc 600 méternél magasabb hegy található Szöulban, melyek a város természetes határát alkotják, történelme során védelmét is ellátták, és a város területfejlesztése mellett, természetes izolációs hatásuk miatt, annak multipoláris fejlődési irányát is meghatározták.

Nem lehet eléggé hangsúlyozni, hogy Korea a 20. század közepén a világ egyik legszegényebb országa volt. Az a gazdasági teljesítmény, amit a rákövetkező fél évszázad alatt elért nem csupán önmagában figyelmet érdemlő, de a városszerkezetre, a nagyvárosok, különösen Szöul belső szerkezetére, társadalmi folyamataira és a nemzetközi rendszerben elfoglalt helyére is jelentős hatást gyakorolt. Szöul figyelemre méltó fejlődésen ment keresztül a huszadik század közepe óta, s mára gazdag és befolyásos város lett belőle. A gyors fejlődés azonban költségekkel járt. Szöul a gyors fejlődés tipikus problémáitól szenved, beleértve a társadalmi egyenlőtlenségeket, a szegénységet, a lakhatási gondokat, a földhasználat problémáit, a városi közlekedés problémáit és a környezetszennyezést, valamint az urbanizációval járó adminisztratív problémákat és politikai konfliktusokat.

## *A szöuli zöldöv társadalmi és gazdasági szerepe*

A következőkben a szöuli zöldöv kialakulását, társadalmi-gazdasági és ökológiai szerepét mutatjuk be. Igyekszünk minden mellette és ellene szóló érvet felsorakoztatni és azokat az egymásra is kölcsönhatással bíró tényezők összetett rendszereként ábrázolni. A zöldövek, London mintáját követve, a világban sokhelyütt alkalmazott területszabályozási eszközök, Szöul is közéjük tartozik. Elsőként a zöldövek kialakulását, fejlődését és városfejlesztési szerepét, majd a Szöult körülvevő zöldöv létrehozásának körülményeit mutatjuk be. Ezt követően leírjuk a háttérben meghúzódó sajátosan gyors urbanizációt, majd a tágabb terület- és városszabályozási kontextusba helyezzük. Legfőbb mondanivalónk azonban a szándékolt és nem szándékolt, pozitív és negatív társadalmi, gazdasági és ökológiai hatások és kölcsönhatások együttesének, mérlegének bemutatása.

A modern zöldövek gondolata már létrejöttékor magában hordozta a társadalmi-gazdasági környezet jobbításának egyfajta idealista eszméjét; olyan normatív elemeket tartalmazott és őrzött évtizedeken át, mint a környezet eredeti állapotának megtartása, a nagyvárosi és falusi területek merev szétválasztása, valamint benne rejtett az az elképzelés, hogy tiltások nélkül lehetetlen egy terület fejlődését, nevesül a természeti területek iparivá alakulását meggátolni. A zöldöv koncepciója azonban még ennél is több értékelemet hordoz: a településméret közvetlen hatását az egészségre, és ennek megfelelően a falusi környezet preferenciáját a nagyvárossal szemben (Donald 1992). A zöld mozgalom atyja, Patrick Geddes 1915-ben úgy fogalmazott, hogy az ipar fejlődéséhez kihasználtuk a természetet, ami a városok fejlődéséhez vezetett, ám az így létrejött területek mind a slumok jellemzőit viselik magukon (Geddes 1915), 1919-ben Jeruzsálem mestertervében egy zöldövet javasol kialakítani a város köré (Rubin 2011). A zöldöv tehát alapvetően „városellenes”, legfőbb célja annak korlátozása, s nem csupán a falu javára, hanem a hibrid területhasználat ellenében is. Ebben a tekintetben ellentétes eszmei alapokon nyugszik az olyan, Szöulban is egyre többet használt városfejlesztési eszközzel, mint a zöldutak (Koudela 2020, 2021), melyek városi környezetben, és nem annak ellenében keresik a zöld megoldásokat.

A szöuli városfejlesztés történeti fejlődése és mai jellemzőit elsősorban a releváns szakirodalom segítségével mutatjuk be, ám a vonatkozó elsődleges forrásokat, így a szabályozási dokumentumokat és a szükséges demográfiai, ingatlanpiaci és más adatokat is felhasználtuk. A zöldöv szerepének elemzésekor három főbb tudományterületen található forrásanyagra támaszkodtunk, az ökológia, a városökológia és a városgazdálkodás területén születtek érdemi eredmények, melyek részben vagy egészen társadalmi vonatkozásokat is tartalmaztak. Egy-egy kérdéskör, mint a munkaerőpiacok, az infrastruktúra költség-haszon elemzése, az új városok szerepe vagy a biodiverzitás megőrzése bőséges forrást biztosítottak, míg mások kevésbé. Ahol azonos eredmények születtek, a kutatások lényegében ismételték egymást, ott az első kutatási eredményt jeleztük, ahol születtek új eredmények, ott a legutóbbit is feldolgoztuk. A dolgozat lényegében tehát a zöldöv szerepét mutatja be a területszabályozásban és annak a bonyolult társadalmi-gazdasági és ökológiai hatásmechanizmusnak a rendszerében, melyben a kölcsönhatások mérlegét még utólag is nehéz megállapítani. Módszerünk itt alapvetően szemle jellegű, kiegészítve a releváns adatok és dokumentumok bemutatásával, az eltérő területről származó elemzések egymás mellé állítása és a részleges (csak az adott területet számba vevő) hatások összefoglalása és egybevetése.

## *A zöldövek*

### A zöldövek fejlődése

A 20. században a világ számos városában hoztak létre zöldöveket, s talán éppen ez a városfejlesztési eszköz a legismertebb a nagyközönség számára is. A természetes formájában megőrzött vagy mesterségesen létrehozott, a várost körülölelő egybefüggő zöldterület céljai ugyanis könnyen értelmezhetők: a város szétterülésének megakadályozása, a nagyváros és a körülötte gombamód szaporodó szatellit-városok és új városok elválasztása, valamint rekreációs, mezőgazdasági és erdészeti területek biztosítása. Városfejlesztői és -tervezői szempontból ugyanakkor leginkább normatív szempontok vezettek a területfelhasználási jellemzők elkülönítésének igényéhez: a felismerés, hogy a város természeti forrásai korlátosak, a mezőgazdasági területek határozott elkülönítése és városfejlesztés kiegyensúlyozott és arányos léptékűvé tételének igénye mind meghatározó szempontok voltak egy univerzális tervezési szemlélet kialakításában, ami ugyanakkor sokszor figyelmen kívül hagyta a helyi sajátosságokat. A várostervezés modern diszciplináris alapjaihoz vezető szemlélet két legfontosabb alakja a 20. század közepén Patrick Abercrombie és Raymond Unwin, angol várostervezők voltak (Amati 2008).

A második világháborút követő időszakban a zöldöveket mind a modernista várostervezés és a kormányzatok is egyöntetűen támogatták. A 20. század végétől azonban jelentőségük csökkent, és megítélésük számos kritikai elemmel egészült ki, köszönhetően részben a neoliberais gazdaságpolitikai szemlélet térnyerésének, és számos alternatív megoldás térhódításának. Ezek közé tartoznak a zöldutak is, de az ezredfordulón a zöldövek szerkezete és funkciója is alapvető változáson ment keresztül. Egy fontos alternatívája – vagy megítéléstől függően formája – lett a zöld ék. Ez utóbbi a topográfiai és egyéb geográfiai sajátosságok mentén változatosabb és tagoltabb területi egységeket hoz létre, melyek mutatósabbak és a nagyközönség számára is látogatható zöldterületek a nagyváros körül. A zöldöveket érő kritikák hamar kihangsúlyozták azok gazdaságkorlátozó és ingatlanár-növelő hatását is, ugyancsak egyre jelentősebb kritikai szemponttá vált a növekvő ingázással párhuzamosan emelkedő költségek és az okozott környezeti terhelés, valamint a területi megosztottsággal együtt járó társadalmi szegmentáció is (Han et. al. 2017).

A városokat körülölelő beépítetlen zöldterületek gondolata számtalanszor felmerült a 19. század során, s habár több eltérő gondolatmenet mentén született és formálódott az idők során, létrejöttét általában a legismertebb és talán legnagyobb hatású munkához, Ebenezer Howard Garden City koncepciójához kötik. Az ő elképzelése a dekoncentrációról szólt, kifejezetten a nagyváros ártalmait ellenében, mely a kompakt, magas sűrűségű városi és az alacsony népsűrűségű kisvárosi tér elkülönítését segíti (Kühn 2003). Úgy is fogalmazhatnánk, hogy központi gondolata a földhasználati formák funkcionális elkülönítése. Howard nagyváros-ellenessége, a falusias, ám a termelést is magában foglaló, idealizált kisvárosi közösségekről alkotott elképzelése, és a munkáját végső soron kiforgató, valójában kertvárosokat létrehozó megvalósításai tehát a zöldövek előfutárainak tekinthetők (Hall et.al. 1973). Kevin Lynch (1961) nagyhatású osztályozása öt nagyvárosi területejlődési mintát különböztet meg, a terjeszkedés, a galaxis, kompakt, csillag és gyűrű formákat. Mindegyikre találunk történeti előzményeket, mint Le Corbusier Ragyogó Városát vagy Frank Lloyd Wright Broadacre City-jét. Howard modelljében a Garden City-t egy mezőgazdasági és rekreációs célú zöldöv ölelte körül, „...az alapelvet, hogy mindig őrizzünk meg egy vidéki övet a városaink körül örökké észben kell tartani...” (Howard 1902: 130). Az új városok pedig szatellitként kerítették körbe a sorvadása ítélt nagyvárost. A zöldöv tehát a gondolat megszületésétől a kompakt város gondolatához köthető (Kühn 2003).

De általánosabb tekintetben is az ő szemlélete határozta meg az angliai városfejlesztést a 20. század első felében. Angliában a második világháború előtti normatív városfejlesztői szemlélet

elsősorban azt várta a zöldövektől, hogy a nagyvárosi, kisvárosi és falusi jelleget segít majd megőrizni, jobban elkülöníteni és kihangsúlyozni, ami a településeknek egyfajta morális erőt kölcsönöz, és erősíti a polgári felelősséget (Matless 1998). Maga Abercrombie, aki 1926-ban a *Town Planning Institute* vezetőjeként megalapította a *Council for the Preservation of Rural England* elnevezésű tanácsot (CPRE), ugyancsak a vidék és a vidéki települések érintetlen jellegének megőrzését hangsúlyozta. A Londont körülölelő zöldöv gondolatát 1938-ban olyan eszközként mutatták be a *Town and Country Planning* hasábjain, ami a város azon egységét célozza visszaszerezni, amit a római falak nyújtottak hajdanában (Sheail 1981). A London Society számos ismert politikust és várostervezőt nyert meg az ügynek, így Abercrombie mellett F. J. Osborn és Raymond Unwin is. Az utóbbi különösen nagy hatással volt a brit várostervezés további alakulására, amennyiben a várostípusok elkülönülésének egyik fő támogatója volt. 1929-ben ő lett a főmérnöke a *Greater London Regional Planning Committee*-nek (Miller 1989), ahol a londoni zöldöv megvalósításának gondolata megszületett, ám a gazdasági világválság miatt csak évekkel később, 1935-ben vált a London Megyei Tanács városfejlesztési tervének részévé. Végül Abercrombie 1944-ben jelentette a *Greater London Plan*t, ezzel megadva a végső lökést a városfejlesztést a rákövetkező fél évszázadban meghatározó nemzetközi projekteknek (Asher 2018, White 2008).

A London és környéke átalakítását célzó 1943-ban született terv – melynek részét képezte Abercrombie egy évvel később kiadott munkája – a második világháborút követően nem csupán az angol főváros 1940-41-es bombázásából, hanem a 19. század iparfejlesztésének is köszönhető problémák megoldására is lehetőséget nyújtott. A legfontosabb kérdések a népességnövekedés, a lakhatási gondok, a foglalkoztatás területi egyenlőtlenségei és a közlekedés fejlesztése voltak. A terv hamar nemzetközi mintává nőtt. A szatellit városok elkülönítését – többek közt a munkahelyi dekoncentráció céljából – Amerikában és Szent Pétervárott ugyan már az 1930-as években átültették a gyakorlatba, de a zöldöv gondolata igazából csak az 50-es években tett szert nemzetközi népszerűsége, amikor már Frankfurt, Berlin és Bécs tervezői számára is alapvető feladattá vált a városokat körülvevő zöldterületek megóvása és egységes övezetté alakítása. Ezekben a városfejlesztési tervekben a rekreáció is fontos szempont volt (Kühn – Gailing 2008; Breiling – Ruland 2008; Ward, 2002; Sturzaker – Mell 2017). Az angol terv példaértékűvé vált, s míg Abercrombie a zöldövet mutatta be Ausztráliától Hongkongig, addig Osborn a Garden City mozgalmat népszerűsítette világszerte. London esetében a várost körülölelő zöldövben a beruházásokat minimálisra csökkentették, vagy teljesen megtiltották, és az új városokat azon kívül építették fel. Az első nyolc új város felépítését egy 1946-ban beiktatott törvény szabta meg, a rákövetkező években pedig számos további jogszabály született, ami több angol városnak is lehetőséget adott hatalmas területek kisajátítására és zöldterületként való felhasználására. Hasonlóképpen szelektálták a területhasználatot és hoztak létre zöldöveket Ausztráliában és Új-Zélandon, Wellington, Christchurch, Brisbane, Melbourne és Sydney körül, valamint Kelet-Ázsiában Hongkongban és Tokióban. Mindegyik város az Abercrombie nyomán kialakított londoni mintát követte (Amati, 2006; Buxton – Goodman 2008; Freestone, 1992; Garnaut 2008; Miller – Amati 2008; Tang, 2007; Watanabe et al. 2008).

A zöldöv kialakításán túl a korabeli fejlesztések, a szatellitvárosok mellett, London belső területeinek, különösen a leromlott városrészek elbontásának adtak teret, a külső területek lakásállományának növekedése és a belső területek csökkenése pedig a következő évtizedekben jelentősen hozzájárult a főváros népességének csökkenéséhez. Az ötvenes, hatvanas és hetvenes évek várostervezését a korábbi normatív és modernista szemlélet jellemezte, a nagyváros problémáinak tudományos elemzése továbbra is az univerzális igazság megismerését kereste, ám ekkor már egyértelműen egybekapcsolódott a társadalmi rendszerek logikájának feltárásával. Az általánosan alkalmazható társadalmi modellek adtak hitelt a zöldöv nemzetközi

alkalmazhatóságának. A város növekedésének negatív megítélése, így az olyan szabályozásra alkalmas eszközök, mint a zöldöv és a zónázás, általában magukba foglalták a város és vidék szigorú elválasztása, vagy másképpen fogalmazva a hibrid területhasználat elutasítása iránti igényt, még általánosabban megítélve egyfajta rend iránti elkötelezettséget. A mestertervek használata és a vidék megóvásának igénye is kifejezte azt az igényt, hogy a települések többsége maradjon kisméretű. Mindez pedig a város mérete és a lakók egészségi állapota közti szoros összefüggésre építkezett (Donald 1992, Taylor 1998).

A hetvenes évekig a városok általános tervezhetősége magában foglalta a racionális és a társadalmi folyamatokra is kedvező befolyást gyakorolni tudó, irányító jelleget. Magyarán kellően részletes ismeretek segítségével meg lehet tervezni az ideális környezetet és a legkedvezőbb irányba terelni a társadalmi folyamatokat. Ha tudjuk milyen infrastrukturális és személyi stb. feltételekkel számoljunk, azt is meg tudjuk mondani, mekkora legyen a város. Ez a szemléleti elem nagyon fontos számunkra a Szöulban 1971-et követően kialakított zöldöv és az ezredfordulót követően megváltozó szerepének megítélésekor, de a koreai városfejlesztés egészének megértése szempontjából is hasznos. Azt is érdemes megemlíteni, hogy a zöldöv univerzális jellege és általános alkalmazhatósága csorbát szenvedett Kelet-Ázsiában, s ez a hetvenes évek elején már ismert volt. Tokió Várostervezési Bizottsága 1956-ban fogadta el a londoni mintára kialakítandó zöldöv tervét, ám az hamarosan konfliktusok garmadát szülte az egyre növekvő iparkoncentráció következtében gyorsuló urbanizáció, a városfejlődés ellenőrzésének hiánya és különösen a nem sokkal korábban bevezetett földreformok<sup>3</sup> miatt (Watanabe et. al. 2008; Yokohari et al., 2000; Amati and Parker, 2007; Tsubaki 2003).

A legtöbb kritikát és reformjavaslatot azonban éppen ott fogalmazták meg, ahol a zöldöv először megvalósult, Angliában. Peter Hall már 1963-ban (Hall 1963) megfogalmazta, majd a hetvenes évek elején (Hall et. al. 1973) részletezte a legfontosabb problémákat, így a lakásárak emelkedését, hogy a város ipari és lakóterületi növekedési zónái egyaránt átugorják a zöldövet, s hogy a várost körülvevő területek társadalmi és gazdasági szempontból sem homogének, kiemelte, hogy London dél-keleti területei sokkal inkább elszenvedői a zöldöv szegmentáló hatásának, mint más szektorok. Azt is érdemes megjegyezni, hogy a londoni zöldöv kialakulásától kezdve nagyon különböző területeket foglalt magába, melyek sokszor csupán sajátos helyi vagy az aktuális politikai érdekeket szolgálták. Golfpályák, farmok, légibázisok és nemesi földbirtokok igyekeztek saját érdekeiket érvényesíteni, a harmincas években a tervezők titkos egyezségeket kötöttek a földtulajdonosokkal, és gyakran csupán azért változtattak földterületek felhasználási célján, hogy politikai érdekeket szolgáljanak. A zöldöv teljes területét tekintve vajójában máig a szabályozások színes palettája jellemzi annak egészét, egységes jogszabályi rendszerről nem beszélhetünk (Amati – Yokohari 2004, 2006, 2007). Az ezredfordulóra számos nagyváros hivatalos tervezői szemlélete is megváltozott a zöldövekkel kapcsolatban, s a zöldutakat és -ékeket kezdte preferálni. Ezek telepítése egyszerűbb, a városnövekedés meggátlásában rugalmasabb eszközök, s ökológiai szempontból is könnyen alakíthatók összefüggő hálózattá. A reformokat azonban nehezíti, hogy a zöldövekkel kapcsolatos társadalmi párbeszéd minduntalan azok sérthetlenségébe ütközik.

A zöldövbe tartozó eltérő jellegű és funkciójú területek és a szabályozás sokszínű, sokszor következtelen volta más nagyvárosokban is a kezdetektől megnehezíti azok átfogó megreformálását. Bécs és Berlin körül a 19. század vége óta formálódó zöldöv a kleingärtentől a vizes élőhelyeken, erdőkön át a rétekig sokféle területet magában foglal, érthető ha ezek használata is eltér. A kis- és nagyléptékű mezőgazdasági felhasználástól a szabadidős, turisztikai és ökológiai célú hasznosításig befogóan nagyon sokféle jellegű területet találhatunk,

---

<sup>3</sup> Az 1946-os földreform meghatározta a magántulajdonú földterületek felső határát, s a többletterületek az állam további tulajdonosoknak juttatta.

melyek mind különböző mértékű védeltséget élveznek, nem is beszélve a nemzetközi szervezetek szerepéről, az UNESCO vagy az EU által megfogalmazott irányelvek eltérő alkalmazásáról, vagy Berlin esetében a két országrész szétválasztása és egyesítése utáni különbségek okozta differenciáltságról.

#### A zöldövek szerepe a területfejlesztésben

A zöldövek általában egy város körül húzódó zöldterületet nevezünk, illetve az ilyen irányú területfejlesztési és -rendezési politikákat társítjuk hozzá. A fejlesztések általában nem magát a zöldterületet, hanem az általa körülvett városi területet célozzák javítani, különös tekintettel annak fizikai állapotára: a levegő minőségére, a hőháztartásra és a biodiverzításra. Ugyanakkor a városi lakosság számára szabadidős tevékenységeket és az oktatási célokat is szolgálnak. Sok esetben látunk kormányzati és önkormányzati politikákat, amik a városi fejlődést igyekeznek kordában tartani, ám abban a tekintetben, hogy mennyire sikeresek és hatékonyak, igencsak különböznek egymástól.

A városi területek sokhelyütt jóval gyorsabb ütemben növekednek, mint a városi lakosság. Az Egyesült Államokban 1950 és 2010 között a városi népesség 2,6-szorosára nőtt, ám a városi terület ötszörösére duzzadt ugyanezen időszak alatt. Európában, nagyjából ugyanezen időszak alatt 78%-kal nőtt a városi területek mérete, mialatt népességük csupán 33%-kal nőtt (EEA 2006). Az Egyesült Államokban az ezredfordulót követően egyre inkább az okos növekedés (Smart Growth) vált kulcsfogalommá a városfejlesztési politikák között, noha alig egy-két állam alkalmazta a kapcsolódó technikákat a gyakorlatban is. Európában a városi területek növekedésének korlátozása régóta alkalmazott praktika a várostervezésben, ennek eredményeképpen a mezőgazdasági területek városivá alakítása sokhelyütt, így az Egyesült Királyságban és Hollandiában valóban lelassult, ebben ugyanakkor annak is nagy szerepe volt, hogy az EU államok népesség-növekedése is csökkent, így a városnövekedés hatótényezői ma kevésbé mennyiségi jellegűek. Az ezredfordulón Angliában évi hatezer hektár, Németországban 47 ezer hektár mezőgazdasági terület került városi használatba, ezzel szemben – s ez részben az eltérő definícióknak is köszönhető – az USA-ban ez az érték évi 600 ezer hektár volt (Nadin 2005).

A különbség szembeötlő, s a mögötte meghúzódó egyik legfontosabb különbség a városfejlesztési eszközökben, így a zöldöv használata Európában. Amerikában is felmerült, már az 1930-as években, annak bevezetése, ám a legtöbb helyen elvetették, s a 90-es évekig fel sem merült újra. Ezzel szemben az Egyesült Királyságban 1955-ben még több város növekedésének megakadályozására kezdtek zöldövet kialakítani. Ezzel a szomszédos településekkel való összenövést (conurbation) is megakadályozták, és egyes kisebb városok karakterét is sikeresen megőrizték. Az angol példa alapján a zöldövek átalakítása, részleges átminősítése és bármilyen beépítése vagy a területen történő fejlesztés elképesztően nehéz, noha az iparvállalatok érdekei rendre kihívást jelentenek. 2020-ban Londonban 300 ezer lakás építésére volt lehetőség barnamezős területeken, így valójában nem beszélhetünk valós igényről a zöldöv beépítése kapcsán. Ennek ellenére rendkívül sok veszélyt tartott számon a *Londoni Zöldöv Tanács*, amiről egy interaktív térképet is találhatunk a tanács honlapján (LGBC).

Londonban, az elmúlt évtizedek gyakorlata alapján gyakorlatilag csak történelmi emlékművek vagy játszóterek-sportpályák kialakítása volt lehetséges ezeken a területeken; ennek megfelelően, a céljait illetően rendkívül hatékony eszköznek bizonyult: nyolcvan év alatt mindössze a területek 0,3%-át változtatták meg valamilyen céllal. A zöldövet, mint várospolitikát, gyakran fejlődésellenesnek szokták ábrázolni, valójában inkább szelektívnek tekinthetjük ebben a tekintetben. A városi gazdaság föllendülésében azonban már kevésbé bizonyult sikeresnek, a munkahelyteremtés vonatkozásában inkább magukban a zöldövekben

megvalósult fejlesztések vonzották az új munkaerőt, s nem a városok belső területei (Elson et.al. 1993).

A zöldövek egyik legtöbbet kritizált hatása, hogy az általuk a körülvelt városokban az ingatlanok és telekárak növekedéséhez vezetnek, ami a beépítés jellegét is megváltoztatja. Habár hosszú idő telt el az 50-es évek óta, ez a tendencia Londonban máig is érezhető: 2016-ban már 400 olyan épületet terveztek, ami meghaladta a húsz emeletet, noha jelenleg ezt a lakosság 60%-a nem támogatja (Davies 2016). Azt persze nem lehet megjósolni, hogyan befolyásolja a közvéleményt a tényleges átalakulás, különösen hosszútávon. A sűrűbb beépítés egyértelműen gazdaságosabb és környezetkímélőbb megoldás, erről hamarosan részletesen is írunk. A zöldöv alapelve azonban éppen egyfajta történelmi állapot megőrzését hordozza értéként, így a lakókörnyezet átalakulása, mint következmény, ezzel ellentétes előjelű folyamat.

#### A szöuli zöldöv létrejötte és célja

Korea a hetvenes évek elején kezdte átvenni a zöldövek használatát a londoni minta alapján, s Szöul körül 1971-től valósult meg annak kialakítása.<sup>4</sup> A városnövekedés és az abból fakadó társadalmi-gazdasági problémák kezelésére ezt megelőzően más eszközöket használtak, nagyjából sikertelenül. A hetvenes és a nyolcvanas években az erős központi kormányzat egységes szemléletet igyekezett megvalósítani a zöldöv szabályozását illetően, ám az 1987-es politikai fordulat, majd az azt követő gyors gazdasági növekedés által kiváltott fokozódó urbanizáció és a nyomában fellépő növekvő lakásigény további feszültségeket és problémákat okozott, s a kilencvenes éveket egyre több engedmény, a korábbi szigorú szabályozók enyhítése és a zöldöven kívül eső területeken megvalósuló új városok építése jellemezte. A földtulajdonosok és az ipar egyre növekvő nyomására a politikai irányítás változtatni kényszerült a zöldöv egységes szabályozásán, ráadásul azt az Alkotmánybíróság 1998-ban alkotmányellenesnek találta. Az enyhítések és a területi differenciálás a zöldöv megreformálásának igényét erősítette, s 2006-ra – sok egyéb átfogó terv mellett – egy, a nagyvárosok között meghúzódó széles területek szabályozására vonatkozó terv megszületését eredményezte (An Overview).

A koreai várostervezés alapjait a japán megszállás alatt fektették le, 1943-ben, a szabályozás célja a megszálló kormányzás technikai és intézményi támogatása, eszköze pedig a zónázás volt. A rákövetkező három évtizedben az országban továbbra is a mezőgazdaság volt a meghatározó szektor és alacsony maradt a városi népesség aránya (Kim – Kim 2008). A fejlesztések többsége ebben az időszakban a városokban zajlott, a városi jellegű földhasználat nem városi területeken tilos volt. Minden ilyen területen, így a mezőgazdasági, természeti és egyéb nem városi területeken külön szabályozás tiltotta a városi jellegű fejlesztéseket, miközben a lakóhelyi, ipari vagy kereskedelmi fejlesztéseket semmilyen korlát nem szabályozta a városokban, kivéve, hogy a tervezett fejlesztés bevételeinek fedeznie kellett az infrastrukturális többletkiadásokat. Jelentős fordulat csak 1961-ben következett be, a harmadik köztársaság gazdaságélénkítő csomagjával, mely a rákövetkező évben a várostervezést is megreformálta, s mely jelentős ipari beruházásokat és rohamos urbanizációt okozott. 1970-ben a városi népesség aránya már meghaladta a 40%-ot, Szöul népessége húsz év alatt ötszörösére

---

<sup>4</sup> Dél Korea modern történelme 1945-ben kezdődött a függetlenség visszaszerzésével, ám Korea konfuciánus, a kínai Csing dinasztiának alávetett feudális történelme az utolsó dinasztia, a Csoszon ötszázéves uralmának végével, 1897-ben lezárult. Ezt egy Japán által befolyásolt tizenhárom éves birodalmi időszak, majd 1910 és 1945 között a Japán megszállás időszaka követte. A háborút követő évtizedeket általában köztársaságok sorozataként írják le, ám két fordulópontot érdemes kiemelni: az egyik 1972, amikor Pak elnök teljhatalmat szerzett a parlament fölött, és lehetőséget az örökös elnökségre (Pak-korszak, Pak-rezsim). A második az 1987-es demokratikus fordulat, melyet követő időszak máig tart.



nőtt.

A nyolcvanas évek végétől a fokozódó lakás- és földhiány enyhítésére a szabályok enyhítésével és a nagyvárosokon kívül elhelyezkedő új városok fejlesztésével keresték a megoldást. A zónákra vonatkozó új szabályok 1993-ban megkönnyítették a nem városi területeken történő beruházásokat, majd a zónarendszert 2003-ban tovább egyszerűsítették a részlegesen városi és a részlegesen mezőgazdasági, köztes besorolású területek összevonásával. A kilencvenes évektől már nem beszélhetünk egységes szabályozásról, a gyorsuló szuburbanizáció és a növekvő ingázás pedig a társadalmi, gazdasági és környezeti költségeket is megnövelte (Jun – Bae 2000).

*1. Kép. panoráma a zöldöbven található Tobongszan hegyről Novon kerületre, Szöul legészakibb és egyben legsűrűbben lakott, 1988-ban létrehozott kerületére. (Lee 2012)*

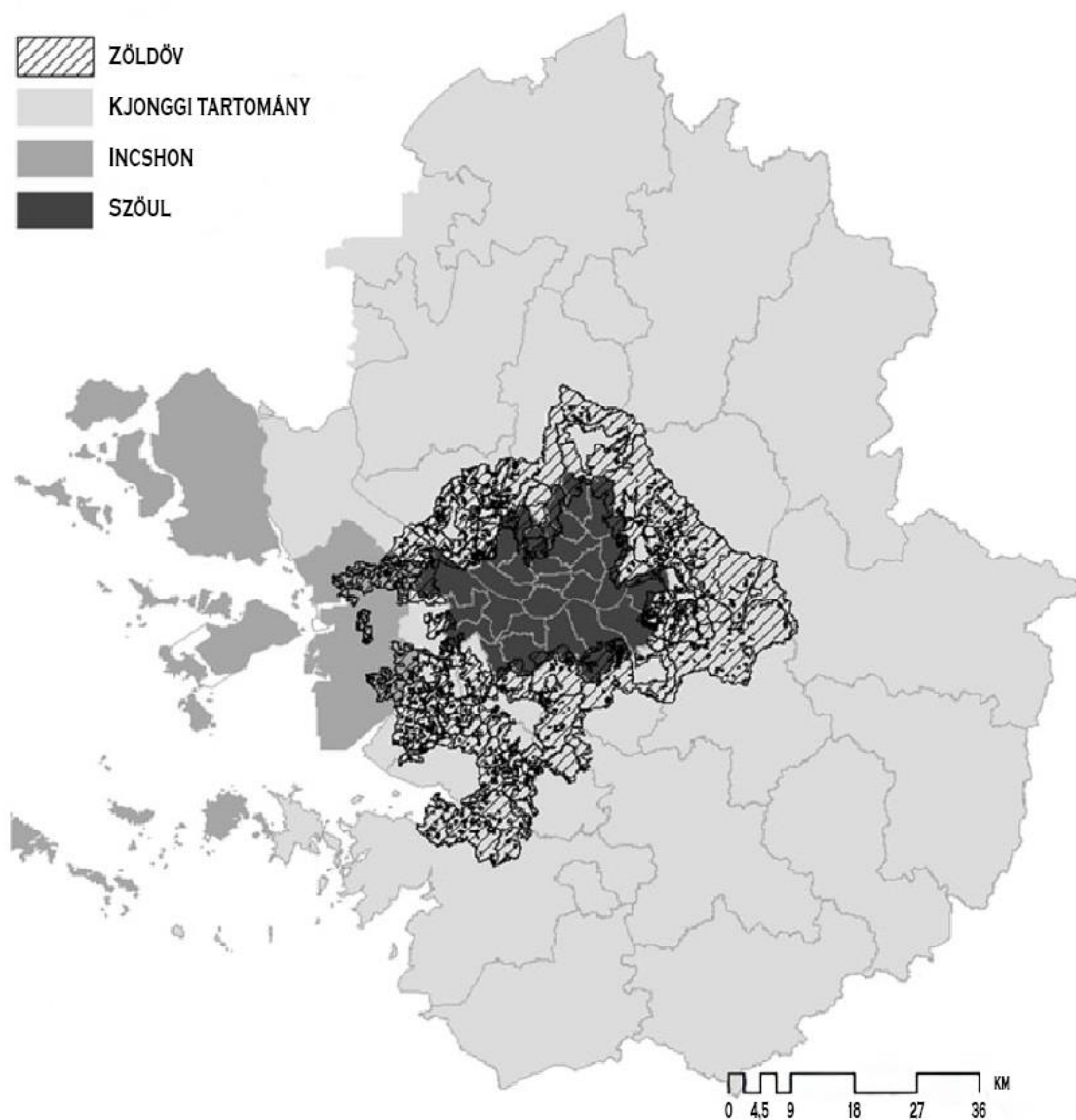


Az 1960-as években Dél Korea komoly fejlesztési tervekbe kezdett, melyek elsősorban az iparosítást és a nagyvárosi központok fejlesztését tűzték ki célul. Az ipari központok vonzerője és a gyors urbanizáció még a hasonló esetekben megszokottnál is nagyobb mértékű zsúfoltságot eredményezett. Komoly lakhatási problémák is jelentkeztek – Szöul különösen érintett volt, egyrészt mert az átalakításba bevonható föld mennyiségét a természeti és geostratégiai korlátok igen szűkre szabták, másrészt, mert a főváros kiemelt fejlesztési terület volt, s az urbanizációban résztvevőknek is elsődleges célpontja volt. Ez a hatalmas keresletnövekedés régóta befolyásolta a területhasználat átalakulását, így érthető, hogy jelentős rekonstrukcióra volt szükség. A városvezetés az őket érintő projektek kapcsán már az 1970-es években kialakította koncepcióját, ami máig sem sokat változott. A városátalakítási projektek célja évtizedek óta



elsősorban a földhasználat növekvő igényekhez igazítása, a lakossági használatú területek kihasználtságának fokozása. Ez elsősorban a már megrongált környezetű területeket érinti, azokat az átgondolatlan beépítéseket, ahol a lakótelepek tervezése nem számolt előre a földterület iránti igény várható növekedésével (Sin – Csong 2010).

2. Ábra. A zöldöv Szöul körül (saját szerkesztés Han 2017 alapján)



*Megjegyzés: Kjonggi tartomány 31 közigazgatási egységéből 28 városi rangot kapott, s csupán három őrizte meg megyei státuszát. Ennek oka az új városok építése volt. A Dél- és Észak-Korea határán húzódó demilitarizált övezet kb. 50km-re északra húzódik Szöultól.*

Az urbanizáció okozta problémák megoldására, a főváros városrendezési tervét a *Koreai Tervezők Társasága* terjesztette elő 1963-ban. Ebben a tervben szerepelt a város körül egy zöldöv kialakítása, nagyjából abban a szatellit városokat magában foglaló folyosón, ami Szöul és Incschon illetve Szöul és Jongin között húzódik. Az előterjesztés nyomán született meg a

*Várostervezési törvény* 1971-ben (MOW 1971), majd valósult meg a zöldöv.

A várost gyűrűként körülölelő terület hivatalos neve *Korlátozott Fejlesztési Zóna* volt és kiemelt szerepet játszott az egymást követő három fejlesztési terv közül az elsőben, a *Nemzeti Átfogó Fizikai Terv*, 1972-1981-ben (The Republic of Korea, Song – Choe 1981). A szöuli zöldöv terve, legalábbis mintázatát tekintve, a Londoni zöldövet másolta, noha igyekezett a helyi sajátosságokhoz alkalmazkodni, akárcsak a tizenhárom további koreai város esetében, ahol szintén kialakítottak zöldöveket. A szöuli zöldöv nagyjából tíz kilométer széles sáv, s a városközponttól tizenöt kilométerre húzódik (Bengston – Youn 2005). A zöldövet 1971 és 1976 között négy szakaszban hozták létre, méretét egy-egy nagyobb területekkel növelve, hogy végül elérje a mai 1566,8 négyzetkilométeres kiterjedését, amivel a teljes fővárosi térség (Szöul, Incshon és Jongin) 13,3 %-át teszi ki, s amivel a világ második legnagyobb zöldövének címét is kiérdemelte (Han et. al. 2017). (A Szöult körbefogó zöldövnél, csak a kanadai Ontario melletti az un. Aranypatkó<sup>5</sup> körül létesített, több mint 7000 km<sup>2</sup>-nyi, 2005-ben védetté minősített zöldöv nagyobb kiterjedésű (Ontario's Greenbelt).) Eközben a szöuli zöldöv népessége alig több mint 1,5 %-a a térségnek. Céljainak megfelelően a zöldövben fejleszteni nem lehet, s kialakításakor a tulajdonosok kárpótlást sem kaptak, ugyanis kisajátítás nem történt, s a földterületek 80 %-a máig magántulajdonban maradt. Külön érdekesség, hogy a várost körülölelő hegyes erdős területet már a Csoszon dinasztia kezdetén, a 14-15. század fordulóján tilalom védte, bármilyen fejlesztést vagy az ott található földterületek bárminemű mezőgazdasági, ipari vagy építési célzatú hasznosítását lehetlenné téve. A királyi rendelet kelte 1397 volt (Bengston – Youn 2005).

Ahogy korábban bemutattuk, a zöldövek gondolata Ebenezer Howardtól származik, s elsőként London körül alakították ki (Munton 1983) – azóta számtalan város élt ezzel a lehetőséggel a területszabályozás terén, így másodikként Moszkva, majd Barcelona, Berlin és Bécs Európában, Boulder, Ottawa és Toronto Észak-Amerikában, míg ezeket Szöul, Bangkok, Hongkong követte Ázsiában (Kühn 2003). A zöldöv kialakítását Szöul esetében számtalan ok vezérelte, ám más nagyvárosokkal ellentétben a legfontosabb a nemzetbiztonsági szempont volt. Szöul közel fekszik az észak-koreai határhoz, így egy esetleges szárazföldi invázió kockázata magas, valamint a közelség miatt annak megakadályozása, a gyors reakció nehézségekbe ütközik. A zöldöv kialakításával nemcsak egy akadálymentesített védelmi felvonulási teret hoztak létre, hanem a demilitarizált zóna melletti területek fejlesztéseinek közvetlen ellenőrzését is elősegítették. Ez a szempont érthető, ha figyelembe vesszük a népességkoncentráció és a katonai kockázat összefüggését: a hetvenes években a dél-koreai népesség 40 %-a az északi tábori tüzérség által elérhető területen lakott (Choe 2004). Mindezeknek megfelelően a Szöult körülölelő zöldövben rengeteg rejtett katonai létesítményt telepítettek (Pawar – Huh 2014).

A zöldöv kialakításának azonban számtalan egyéb célja is volt, így elsősorban a Szöul körüli illegális nyomornegyedek felszámolása és a városi szétterülés meggátolása. A hatvanas években a városvezetés törekvése, hogy Szöul lakott területének növekedését megakadályozza, ugyanis sikertelen maradt. További szempontok voltak még a városnövekedés és az ipari koncentráció mérséklése, s a zöldövet egyben lehetőségnek tekintette a kormányzat, hogy a telekspekulációkat megakadályozzák a fővárosi térségben. A mezőgazdasági művelésre kialakított területek ugyanakkor a főváros élelmiszerbiztonságát is hivatottak biztosítani, s természetesen a környezeti és erőforrások védelme ugyancsak szerepet játszott a fejlesztésben, különösen, mivel a háború és a gyors iparosodás jelentős erdőirtással és talajerózióval járt (Bae 1998). Habár a katonai kockázatok lényegében nem változtak, azok jellege átalakult. Ugyanakkor a környezetvédelmi szempont a város és gazdasága növekedésével egyre nagyobb

---

<sup>5</sup> Az Ontario-tó nyugati csücskében fekvő terület a legnagyobb egybefüggő városias terület Kanadában.

hangsúlyt kapott – ma Szöul légszennyezettsége a szálló por tekintetében két és félszerese az elfogadható értéknek (Park et. al. 2015). Mindez egyszerre szolgálja a környezet fenntarthatóságát és a rekreációt: szűri a Kína felől érkező szálló port, és biztosít parkjaival, hegyeivel teret a város lakóinak egészségük megőrzésére (Bae – Jun 2003; Lee 2004; SGI 2019).

## *Urbanizáció és városszabályozás*

### *Korea urbanizációja*

Szöul népessége a háború után gyors növekedésnek indult, melynek első hullámát a kettészakadt ország északi feléből érkező menekültek adták: 1955-re másfél millióra duzzadt a város népessége (Ha 2012). A népességnövekedés üteme egészen a hetvenes évek közepéig évi 7,6 %-os maradt, így egymillióról 1975-re közel hétszeresére 6,8 millióra nőtt (Savada – Shaw 1992). Ez a tempó a korszak leggyorsabban növekvő városává emelte Szöult. Az ötvenes és hatvanas évek rohamos urbanizációja cselekvésre készítette Dél-Korea irányítását: Szöul és más nagyvárosok túlnépesedése, az ebből fakadó zsúfoltság, magas ingatlanárak, közlekedési és környezeti problémák, valamint a városlakók életszínvonalának biztosítása megoldására vártak. Szöul városi térsége (Incshonnal és Janbiannal együtt), valamint más nagyvárosok gazdasági és társadalmi előnye az ország többi részével szemben ugyancsak hozzájárult a hetvenes évek új várospolitikai szabályainak bevezetéséhez. Ezek elsősorban közvetlen korlátokat léptettek életbe: így építési és általában olyan létesítmények bővítésének korlátozását, amik új munkahelyeket teremthetnek, s ezzel tovább fokozhatják a nagyvárosi térségekben történő migrációt.

A háborút követő négy évtizedben Dél-Korea urbanizációja alapvetően a nyugati világban megszokott fejlődési utat követte, ám sokkal gyorsabb ütemben. Noha a nyugati országok nagyvárosi átalakulási folyamata az ipari forradalmat követően indult meg, míg az ázsiai országok gazdasági fejlődése csupán a 20. század második felében váltott ki e téren robbanásszerű átalakulást, a makrogazdasági változások és az azok hatására meglóduló urbanizáció társadalmi következményei mindkét régióban hasonlóak voltak. A makrogazdasági sikerek hatására nagyszámban kezdett a népesség a falusi térségekből a nagyvárosokba vándorolni. A mezőgazdaság háttérbeszorulása, és modernizálása, valamint a nagyvárosi központokhoz kapcsolódó ipari fejlesztések és beruházások következtében megugró munkaerő kereslet itt is pontosan ugyanazok a faktorok voltak az urbanizáció háttérében, mint a nyugati országok esetében, csupán idejük és gyorsaságuk tér el. A gyorsan növekvő népességű nagyvárosok Koreában is a gazdaság motorjává váltak, a beruházások gyorsabb megtérülését eredményezték, ezzel fokozták a termelékenységet és a foglalkoztatási esélyeket. A koreai urbanizáció negatív következményei pedig ugyancsak a nyugati városiasodás során tapasztaltakra emlékeztetnek: a gyorsan fokozódó lakhatási problémák, köztük is leginkább a lakáshiány, a városi szolgáltatások elégtelensége, a túlterhelt infrastruktúra, a növekvő bűnözési ráták, valamint a növekvő városi-vidéki jövedelmi különbségek a legfontosabbak Szöulban is.

Korea urbanizációjának voltak ugyanakkor sajátos, a nyugati nagyvárosoktól eltérő jellemzői is. A népesedési folyamatok, a kulturális következmények, az egy főre jutó jövedelmek és a jövedelemeloszlás némiképp eltérő módon alakult az urbanizáció hatására. A kilencvenes évekig tartó időszak elején a népességkoncentráció hangsúlya a két legnagyobb városi központra: Szöulra és Puszanra esett, ám a központi gazdaságtervezési és területfejlesztési irányváltásának köszönhetően, az időszak második felében nyolc további városi központra helyeződött át. Noha ez alapvetően állami irányítást jelentett, nem tekinthetünk el a gazdasági feltételrendszerben bekövetkezett változások hatásától sem. A gazdaság és állam sajátos kelet-ázsiai kapcsolatáról, a fejlesztő állam koncepciójáról külön fejezetben szöulunk majd, ám már

itt is fontos kihangsúlyozni, hogy az állam nivelláló területfejlesztési politikájának következtében indult meg számos regionális nagyvárosi központ fejlődése a nyolcvanas években majd gyorsult fel azt követően. (Song, Dutt & Costa 1994)

A dél-koreai várospolitikát a hetvenes évektől alkalmazott különböző eszközöket az urbanizáció korlátozására, ám hatásuk részleges maradt, hiszen míg az új várospolitikát kezdeti évében (1971) még csak 42,3%-os volt a városi népesség aránya az ország teljes népességén belül, az ezredfordulóra ez az arány már 80% fölé nőtt (Republic of Korea). A gyors urbanizáció valójában már a 20. század elején elkezdődött, hiszen Korea városi népességének aránya a Csoszon korszak végén még alig érte el a 3%-ot (Savada – Shaw 1992). A hetvenes éveket követően azonban már nem Szöul, hanem elsősorban a várost övező külső területek, és az ott található nagyvárosok (Incschon és Jonggi) népessége nőtt, s a kilencvenes évektől mindhárom város népessége lényegében csökkent. A fővárosi térség népességnövekedése tehát csak a kilencvenes évektől kezd lassulni.

Szöul népessége a kilencvenes évektől tehát kismértékben csökkent, s a fővárosi és általában a városi népesség arányának növekedése a teljes népességén belül a 21. század első két évtizedében megállt. Ennek okait egyrészt kereshetjük a várospolitikában, a népességnek az állam által irányított és erőltetett ütemben felépített új városokba történő kiköltözésével (Kim 2021), ugyanakkor a szülői ingatlanárak emelkedése is ezt a folyamatot erősítette. Szerepe van azonban az általános demográfiai hanyatlásnak is. Dél Korea népessége az utóbbi évtizedekben rohamosan öregedni és csökkenni kezdett, ami elsősorban a városi népességet érintette. Ugyancsak fontos tényező, hogy a városi népesség növekedését elsősorban meghatározó urbanizáció a nyolcvanas évekre kimerítette tartalékait. Koreában ma a városi népesség aránya 80%, ami ugyan nem azt jelenti, hogy a teljes népesség városban él, azonban számtalan tényező akadályozta a falvak további, teljes kiürülését (Chiang 2017; Joo 2018), melyek közül a legfontosabb a következő.

A gazdaság élénkülése, az urbanizáció, a női iskolázottság és foglalkoztatás arányának növekedése (Jones – Shen 2008) hatására a falusi térségekből egyre nagyobb számban költöztek fel a nagyvárosokba fiatal nők munkát vállalni. A folyamat következtében vidéken a nemi arány felborult, mert a férfiak nagyobb hányada maradt ott a családi farmgazdaságokat vezetni, s így sokan közülük nem találtak feleséget maguknak. A jelenséget gyorsan érezte a piac is, s nyomban szakosodtak házasságközvetítő cégek a feladatra, akik külföldön kerestek partnereket. A házasságkötés révén Koreába kerülő, elsősorban délkelet-ázsiai nők főként vidéki, kisvárosi és falusi környezetben telepedtek le. A legérdekesebb a jelenségben az, hogy a kormány már a kilencvenes évek elején alapokat hozott létre, így nyújtva segítséget a házasságközvetítő vállalatoknak (Freeman 2011; Chung – Yoo 2013). Mindazonáltal átfogó szabályozás sokáig nem született, s így a piacon egyfajta szabad verseny alakult ki, melynek hatására, különösen a kétezres évek elején robbanásszerűen emelkedett az imént vázolt csatornán keresztül Korea vidéki térségeibe bevándorló nők száma (DeWind et. al. 2012). Mindez hozzájárul ahhoz, hogy a falvak népessége nem csökken olyan mértékben, ahogy a városoké nő, s hogy Szöulban a legalacsonyabb (94,6%) a férfiak nőkhöz viszonyított aránya a többi nagyváros és tartományi összehasonlításban egyaránt (Kim 2021).

Nem vitatható, hogy az ország vidéki területeinek relatív hátránya csökkent az évtizedek során, ugyanakkor az urbanizációt korábban meghatározó motivációk is változtak, és – a fenti okok miatt – részben annak utánpótlása is kiapadt. Mindezek következtében a településtípusok közötti migráció az országon belül lelassult. Mindez az interregionális migrációra is hatott, hiszen az észak-nyugati, gazdaságilag fejlettebb és egyben urbanizáltabb térségekbe irányuló belső migráció lelassult, miközben a bevándorlók egy jelentős, sokkal kevésbé mobil része éppen a fejletlenebb térségekbe érkezett (Abel – Heo 2018). A Szöul környéki új városok népességének gyors növekedése ugyanakkor újabb problémákat okoz (Nam et.al. 2016).

2. Táblázat. Szöul népességének és Korea városi népességének alakulása (1950-2020)

	Korea népessége (ezer fő)	Városi népesség (%)	Szöul népessége (ezer fő)	A növekedés mértéke (%)	Szöul népességének aránya a teljes népességen belül (%)
1950	19211	21,4	1021	-	5,3
1960	25330	27,7	2361	131	9,3
1970	32196	40,7	5312	125	16,5
1980	38046	56,7	8244	55	21,7
1990	42918	73,8	10518	28	24,5
2000	47379	79,6	9879	-6	20,9
2010	49546	81,9	9796	-1	19,8
2020	51269	81,4	9963	2	19,4

(United Nations 2019)

Az urbanizáció okozta problémák kezelésének eszközei

1962 óta Koreában ötéves tervek keretében irányítják a gazdaságot. A hatvanas években lényegében a várostervezési is ezek keretében zajlott, s többféle területi szabályozási rendszer indult újtárra: folyamatosan tiltották, vagy csak nagyon szelektív módon engedték meg a termelőüzemek, egyetemek és főiskolák, valamint vállalati székhelyek létesítését Szöulban és más nagyvárosokban. Az 1971-től kialakított zöldöv is ennek a korlátozási folyamatnak a része volt, hiszen a város szétterülését akadályozta, amennyiben általános építési tilalom jellemezte a területet. 1972-től ugyanakkor átfogó nemzeti területszabályozási tervek készültek, melyek tervezési időszaka tíz év volt, s három egymás után következő évtizedben is meghatározták a városfejlesztést (MLIT), majd 2000-et követően egy húszéves tervezési időszakra született törvény (Moon et. al. 2013, Kim 2015). Mindegyik átfogó terv különböző szintű területi terveket tartalmaz, külön-külön az ország összes régiójára.

A főváros lakossági koncentrációját szelektív adózási rendszer is igyekezett enyhíteni, valamint néhány kormányzati hivatal is elköltöztettek Szöulból. Az átfogó nemzeti tervezési rendszer részeként, a *Fővárosi régió irányításáról szóló törvény* 1982-ben hozta létre, a tizenöt évre szóló, *A fővárosi régió első átfogó irányítási tervét* (Ministry of Construction and Transportation 2007), amit 1984 és 1986 között számtalan más területfejlesztéssel együtt egyfajta új keretrendszerként irányította Szöul sorsát. A terv keretében öt zónát hoztak létre, melyekben a lakóépületek, illetve lakhatást is biztosító épületek tekintetében eltérő beépítési fokozatokat különítettek el. Azokon a területeken, ahol a laksűrűséget igyekeztek csökkenteni – ami magában foglalta Szöult és környékét – teljes tiltás maradt életben a hivatalok, egyetemek, kollégiumok és gyárak építésére, míg más, külső területeken enyhítették a szigorú korlátokat. A szelektálással bizottságokat bíztak meg. Habár eredendően a nagyvállaltok háttérbeszorítását célozta, a szelektálási elv a nagy költségek miatt éppen a kisebb és közepes vállalatokat sújtotta, akik nem tudták a környezeti terhelés csökkentéséhez szükséges költségeket beépíteni a költségvetésükbe. Következésképpen számtalan engedély nélküli létesítmény keletkezett, ami ugyancsak sok kritikát váltott ki, s a terv működőképességét is kétségbe vonta (Choe 2005: 71).

A felsorolt gondok és a telekárak további növekedése, valamint a Szöult érintő, fent részletezett dekoncentrációs törekvések sikertelensége miatt, az 1982-es tv. 1994-es kiegészítése az öt zónát háromra csökkentette, majd *A fővárosi régió második átfogó irányítási tervében* (Ministry of Construction and Transportation 2007) 1997 és 2011 közötti tizenöt évben a korábbinál még rugalmasabb megközelítést alakítottak ki. Az eseti elbírálások helyett közvetett ösztönző és ellenősztönző eszközöket vezettek be, a gyárak telepítéséhez egy éves kvótarendszert

alakítottak ki, s a telepítést, áttelepítést és bővítést is egy, a gyár méretén és a termék kategóriákon alapuló rendszerbe foglalták. A nagyvállalatok tulajdonában lévő gyárak bővítése és új üzemek alapítása továbbra is teljes egészében tiltva maradt mindhárom zónában, vagyis az egész fővárosi területen, ami alapjaiban korlátozta a növekedést, hiszen Koreában a termelés szinte minden szegmense csebolok<sup>6</sup> kezében van. Az ország gazdasági fejlődéséhez életbevágó kivételekről listát készítettek, amik sajátos gazdasági-területi fejlődést hívott életre.

A kiegyensúlyozott területi fejlődés és a fővárosi térség koncentrációjának csökkentése lényegében így is sikertelen maradt. Ezt a felismerést mutatta a 2004-ben megfogalmazott terv, hogy a fővárost áthelyezzék Szöulból, ám ez az ötlet hamvába hullt, hiszen ezzel az ország globalizációs törekvéseit lehetetlenítették volna el (Richardson – Bae 2011). Az irányítási terv egyik fontos eleme volt, hogy Szöulban több városközpontot és hozzá kapcsolódó, a dekoncentrációt segítő közlekedési hálózatot alakítson ki. Az áthelyezés elvetése, a korábbi szigorítások enyhítése és a lényegében Szöul további fejlődését előmozdító dekoncentrációs terv sokak szerint visszalépés volt, amennyiben az ország regionális nivellálásával szemben hatott (Choe 2000). Az ország középnyugati régiójában 2007-ben mindazonáltal létrehozták Szedzsong várost, egy teljesen alapjairól felépített adminisztratív központot, ahová azóta számos minisztérium és állami hivatal át is költözött. Szöul tehermentesítése és a Korea történelmének kiemelkedő uralkodójáról elnevezett Szedzsong város fejlesztése 2030-ig tovább zajlik (Kim, R. 2012). Noha a húsz évvel ezelőtti tervet a főváros áthelyezésére azóta elvetették, sosem került le teljesen a napirendről, 2022-ben az újonnan megválasztott államfő ismét napirendi kérdéssé tette (Ryall 2022). Szedzsongot egyébként a kezdetektől okosvárosnak tervezték (Leem et al. 2019), ma is zajló kialakítása egy zöldterület átölelő köralakú mesterterv mentén zajlik.

A sikertelenség egyik eleme a főváros esetében az egyetemek korlátozásának hatásában mutatkozott. Ennek háttérében eredetileg az a tény húzódott meg, hogy a legtöbb egyetem Szöulban volt, így jelenlétük fő urbanizációs mozgatórugóként hatott. A kollégiumokra és oktatási épületekre kiadott beruházási tiltás eredményeképpen a hetvenes évektől az egyetemek a Szöul környéki régióban kezdtek további campusokat alapítani, ezek azonban továbbra is a fővárosi régió belül voltak, így lényegi dekoncentrációt nem hoztak létre. Ezt a tényt nem fedte fel az az adat, hogy 1990-re 104 egyetemből 47 működött a fővárosi térségben (Castells – Hall 1994). Ráadásul a város környékén alapított campusok máig megőrizték másodlagos jellegüket, alacsonyabb presztízsüket, ami ugyancsak tovább növelte Szöul vonzerejét (Schätzl, Wessel & Lee 1997).

*2. Kép. A Hankuk Egyetem kampusza Jonginban 1981-ben nyílt meg, a zöldövezetben, 2019. (saját)*

---

<sup>6</sup> Családi alapítású óriásvállalatok.



Az egyetemek mellett, egy másik, a népséget vonzó tényező a termelői ágazat teremtette munkaerő-piaci kereslet volt. Ennek megfelelően az 1970-es években a Szöul túlnépesedését korlátozó stratégia egyik eleme a termelés decentralizálása volt: ám ekkor ez lényegében a fővárosi térség külső területeit jelentette, s még messze nem vonta vonzáskörébe az ország távolabbi régióit. Az üzemek telepítésének helyzetét ekkor a magasan képzett munkaerő és a piacok közelsége határozta meg. Akárcsak az egyetemek, a hetvenes évek beruházási területi stratégiája is Jongin és Incshon fejlődését segítette elő. Az üzemekre bevezetett korlátozások eredményeképpen 1995-ben Szöulban 9 300, míg Jonginban 2 400 gyár működött megfelelő engedélyek nélkül – kívül kerülve ezáltal a környezetszennyezés ellenőrzésén is (Kim, K-H 2001). A fővárosi térség külső területein telepített gyárak a közvetlen környezetükre társadalmi szempontból is negatívan hatottak, meggátolták azok fejlődését. A kormány kényszerűen szemet hunyt, s a környezetszennyezésre vonatkozó korlátozásokat betartó városi gyárak ezrei kaptak utólagos engedélyeket a kilencvenes években, míg másokat ipari parkokba telepítettek át.

2006-ben újabb tizenöt éves tervezési időszak vette kezdetét, melynek szabályozása *A fővárosi régió harmadik átfogó irányítási tervében* (Ministry of Construction and Transportation 2007) kapott jogi keretet. A legfontosabb általános cél Szöul globális és regionális gazdasági központi szerepének kialakítása, erősítése volt, noha a város népességének stabilizálása, fenntartható és magas életszínvonal, valamint a nem fővárosi térségekkel együtt zajló további fejlesztések ugyancsak részét képezték (Moon et. al. 2013). A nagyvállaltok óriási hivatali épületeit ugyanakkor lényegében teljesen sikertelenül próbálták meg a fővárosi térségen kívülre telepíteni. Ezek építéskor ugyanis nem gazdasági, hanem presztízs szempontok miatt választották a belvárost, így befolyásolásukra nem álltak rendelkezésre megfelelő gazdasági ösztönzők. A zöldöv társadalmi-gazdasági szabályozó eszközként Szöulban és a fővárosi térségben a népesség- gazdasági és területi decentralizáció terén is csupán részleges eredményeket ért el: a külső területek fejlődésével növekvő infrastrukturális (utak, vasutak), társadalmi (ingázás számának és idejének növekedése) és környezeti (levegőszennyezés) költségeket teremtett. Közvetett módon a zöldöv a termelékenységet is csökkentette, ráadásul a kevésbé értékes zöldterületek megőrzése a külső, értékesebb zöldterületek rovására történt (Evans 2004).



### *A szöuli zöldöv társadalmi-gazdasági és ökológiai rendszere*

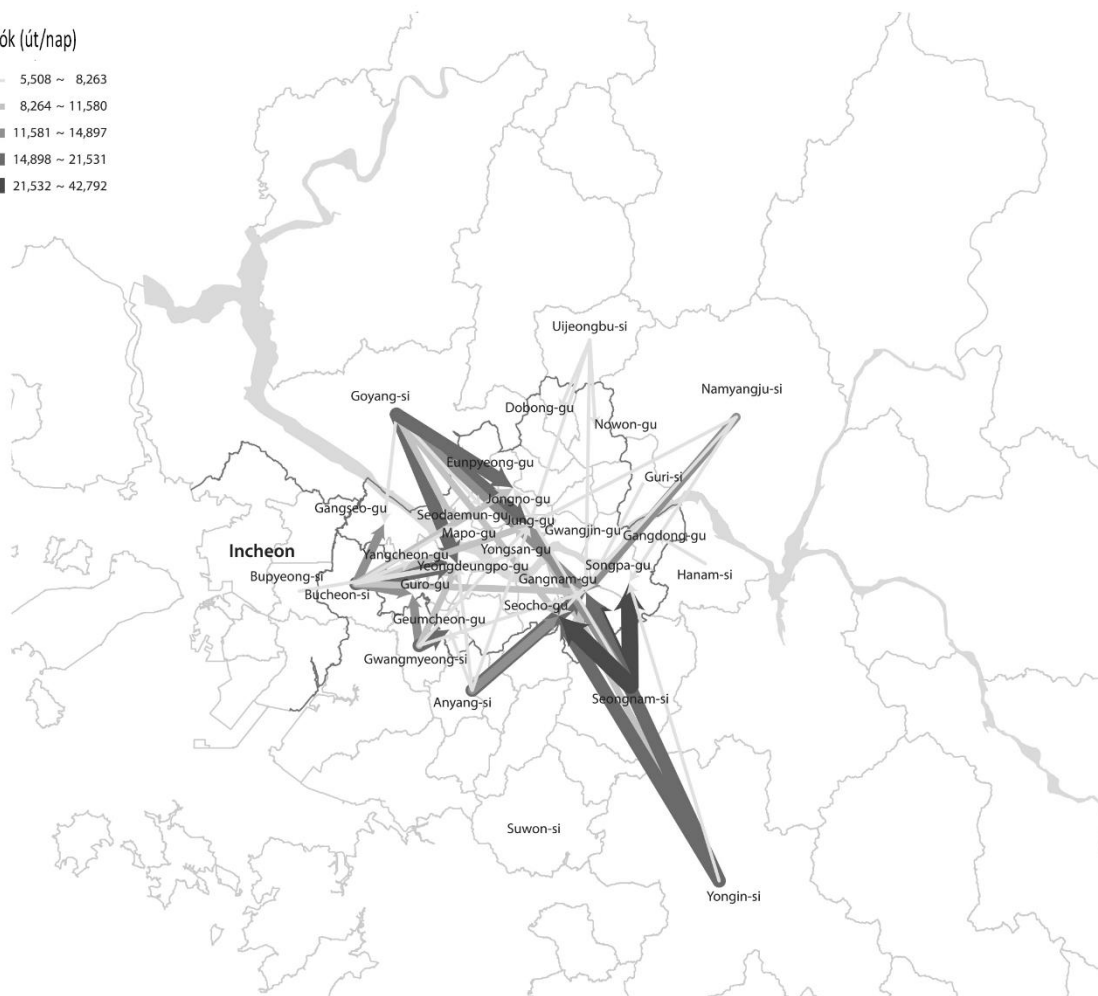
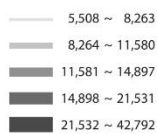
A zöldöv környezeti-társadalmi problémái és az azokra adott válaszok

A zöldöv társadalmi megítélése igen pozitív volt a kezdetektől, s a kérdőíves kutatások folyamatos támogatottságról számoltak be az évtizedek alatt, nem csupán a közvélemény, hanem a környezetvédők és a várostervezők részéről egyaránt. Egyedül a magántulajdonú földterületek birtokosai érezték magukat sértettnek, s a kormány hivatali álláspontja is reformokat sürgetett a kilencvenes években. A zöldöveknek azonban számos gazdasági, ökológiai és társadalmi költsége is keletkezett. A legfontosabb mind közül a földárak kiugróan gyors növekedése és a lakás és lakhatási árak, valamint a közlekedési költségek emelkedése volt. Mindezt természetesen más kormánypolitikák is elősegítették, így a többszörös városi és mezőgazdasági zóna-politika, a területfejlesztés, a föld- és ingatlanadó rendszere és a lakhatás pénzügyi támogatási rendszerének elavultsága egyaránt hozzájárult az árak növekedéséhez (Kim 1993). Egy másik igen fontos negatívum, mely a zöldöv szigorú szabályozásának köszönhető, a foglalkoztatás területi egyenlőtlenségeinek figyelmen kívül hagyásából fakadt. A fővárost gyűrűként körülölelő zöldöv hatására Szöul egy meghatározott területre korlátozódott, így a külső zónákban lakók munkahelyükre csak jelentős többletköltséggel ingázhattak, melynek éves összege a kilencvenes években 3,6 milliárd dollárt tett ki (Han 1997).

*3. Ábra. Az ingázók főbb útvonalai Szöulba (Saját szerkesztés The Seoul Research Data Service alapján)*



Ingázók (út/nap)



A természeti kincsek megőrzése, a biodiverzitás fenntartása, az éves hőingás csökkentésének elősegítése, a légszennyezettség szűrése és más nyilvánvaló környezeti előnyök mellett a területi korlátozás egy szembeötlő társadalmi haszna a városi szétterülés megakadályozása. Azzal, hogy Szöul a világ egyik legsűrűbben lakott városává vált, hatalmas infrastrukturális költséget takarít meg. A városfejlesztés zöld technológiái ezt tovább fokozták. Általánosságban is elmondható, hogy a kertvárosi életforma jelenti a legnagyobb környezeti terhelést. Egy átlagos házban (fűtés, hűtés, készülékek és autó) felhasznált energia összege ugyanis radikális különbségeket mutat. Egy nagy kertvárosi családiház, három autóval évente közel 400 MBTU-t<sup>7</sup> használ fel. Ugyanaz a ház, megfelelő energiavédelmi funkciókkal és energiahatékony autókkal, 270 MBTU-ra csökkenti fogyasztását. Ezzel szemben egy vegyes használatú körzetben lévő, kényelmes tömegközlekedési kapcsolattal rendelkező városi házban, ahol csak két autóra lenne szükség 245 MBTU-ra csökkenne az éves fogyasztás, kevesebbre, mint a „zöld külvárosi” otthonok esetében. Ha ez a „városi” otthon napenergiát, egyéb energiamegtakarítást és hatékony autót használ, akkor mindössze 167 MBTU-ra csökken fogyasztása, ami már háromszoros megtakarítás. A zöld lakás a városban azonban átlagosan 75 %-kal jobban teljesít, mint a külvárosi otthon (Calthorpe 2010, Estiri 2015, Glaeser 2011). Logikusan következtetve,

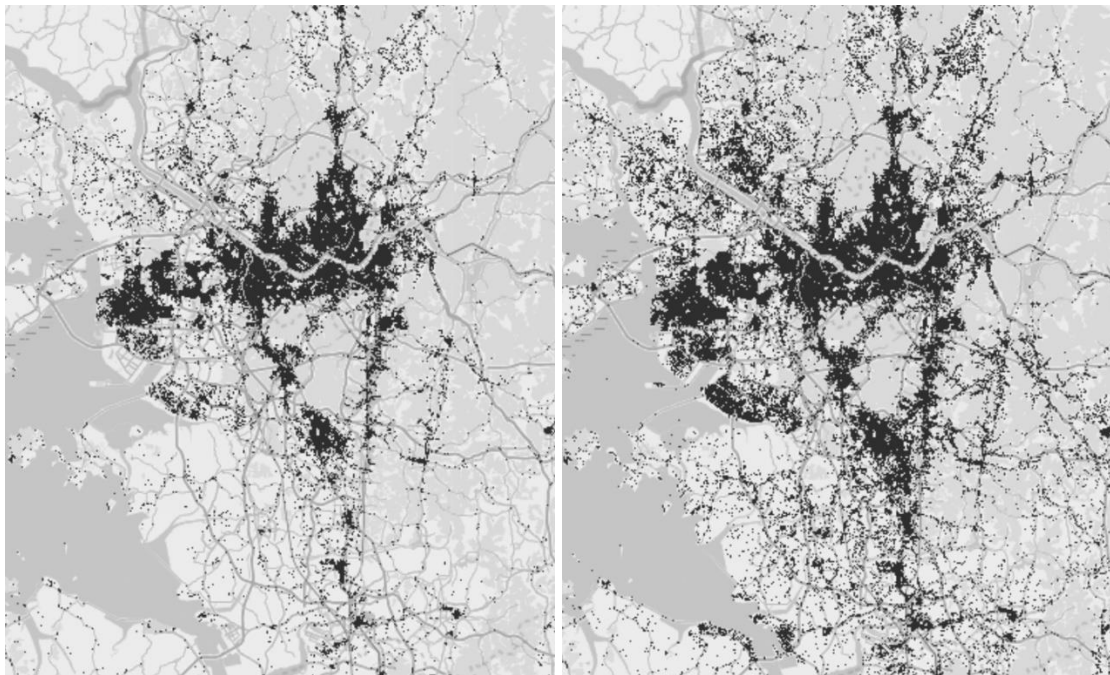
<sup>7</sup> Az MBTU egység az energia mértékegysége, ezer a brit hőegységet (szimbólum: BTU) jelöl. Az "M" az ezer rövidítése.

Szöul területi korlátozása, a zöldöv létrehozása egymagában is olyan kényszerítő erőt jelenthetett, ami az ezirányú átalakítást segítette elő. A valóságban nehéz elválasztani a város kompakt jellegét az infrastrukturális és okosváros jellegű fejlesztésének kölcsönhatásait, noha ez utóbbiról egyértelműen bebizonyították, hogy – legalábbis Szöul esetében – csökkentette az energiafogyasztást (Lim et. al. 2019).

2011-ben egy összetett, az ingatlanpiaci kereslet-kínálati interakciók modellezésén alapuló elemzés már az telkek endogén árképződését is képes volt meghatározni a zöldövvvel való összefüggésben. Annak esetleges, 2006-os teljes megszüntetése egyértelműen a kínálat bővülését, az árak csökkenését és mindezen keresztül a környezeti terhelés csökkentését vonta volna magával. Ugyanakkor a kínálat meghaladta volna a keresletet mind a lakóterületi, mind az ipari beruházók oldalán, főként a zöldöv alacsony infrastrukturális fejlettsége (iskolák, kórházak) miatt. Összességében azonban mind a belvárosi laksűrűség, mind a külső területek foglalkoztatása enyhült volna, a belvárosi forgalom és az ingázás mennyiségét is csökkentve. A növekvő kínálat az ingatlanárak mellett a bérleti díjakat is csökkentette volna, szélesebb rétegek számára is megfizethetővé téve a szöuli lakhatást. Noha ennek legnagyobb haszonélvezői maguk az új bérlők lennének, tágabb előnyökkel járna a nagyvárosi térségben élő teljes népesség számára (Jun 2011).

A valóságban a szabályozásban meghozott könnyítések ugyan valóban hozzájárultak a városi területek fejlesztéséhez, ám ezt csupán a zöldövvvel határos szöuli területeken fejtették ki, s a belvárosi területekre nem gyakoroltak érdemi hatást. A területfejlesztésre gyakorolt hatás továbbá egyértelmű ugyan a Han folyótól délre eső területeken, ám korántsem az az északi városrészben (Han et. al. 2017). A szöuli zöldöv egyértelműen hatástalan maradt a városon kívül eső, nagyvárosi térségben, amennyiben az új városok és a főváros környéki ipari beruházások ezt a területet egyre nagyobb mértékben uralják. Olyannyira így van, hogy a mai fővárosi térség mérete feltehetően meghaladja azt, amekkora a zöldöv bevezetése nélkül lett volna (Bae – Jun 2003).

#### *4. Ábra. A beépített területek Szöulban és agglomerációjában 1975-ben és 2015-ben (EC Global Human Settlement)*



Nem vitatott azonban, hogy a mezőgazdasági és rekreációs területeket, valamint a zóna ökoszisztémáját sikeresen védte meg az átalakulástól (Bengston – Youn 2006). Az erdőterületek nagyrésze megmaradt a zöldövezetben annak létrehozása óta, ellentétben az ettől belül és kívül eső területekkel. A belső területeken a parkok és természetes zöldterületek szinte teljesen eltűntek, s a megmaradtak is fragmentáltak, biológiai értékük alacsony (Lee et. al. 2007), míg a külső zónában az út városok és az ipari beruházások okozták a zöldterületek zsugorodását (Cho et. al. 2009). A mai környezeti elemzések továbbra is a zóna nagyobb részének konzerválását támogatják. Ez lényegében legalább a teljes zöldövezet 50%-ának eredeti természeti állapotban való megőrzését jelenti, ami a teljes fejlesztési tiltást vonja magával (Oh et. al. 2011). Összetettebb a zöldövezet ökológiai szerepének megítélése a levegőszennyezés tekintetében. Noha az övezet belüli területek alapvetően megőrizték kedvező környezeti állapotukat, a népesség és a foglalkoztatottság növekedése hozzájárult a CO és a NO<sub>2</sub> koncentráció megnövekedéséhez, az iparban foglalkoztatottak számának növekedése a O<sub>3</sub> és a SO<sub>2</sub> növekedéséhez, míg az erőművek a szállópor, a CO és a NO<sub>2</sub> a koncentráció emelkedését vonták magukkal. Az utak és kereszteződések ugyancsak jelentős mértékben emelték a város belső területein a levegő szennyezettségét (Kim 2020).

Kérdéses ugyanakkor, hogy a társadalmi haszon vég nélkül fenntartható lett volna a város olyan gyors növekedési üteme mellett, ami a zöldövezet létrehozását követő évtizedekben meghatározó volt. A városfejlesztési politika a létrehozást követő három évtizedben nem változott, s a Pak-rezsim alatt (1972-1979) még beszélni sem volt szabad róla (Lee – Linneman 1998). A nyolcvanas évek végéig a gazdasági növekedés együtt járt a környezeti terhelés növekedésével, nagyjából a Kuznets-görbének<sup>8</sup> megfelelő összefüggést mutatva (Kim, Cs-H 1999). A nyolcvanas években a közvélemény is egyre fontosabbnak tartotta a környezeti kérdéseket, s a demokratikus fordulat után a kormányzat hozzáállása is alapvetően megváltozott. 1998-ban azonban már egy országos bizottságot is létrehozta a zöldövezet átalakítását célzó reformok kidolgozására. A reformok Szöul esetében a növekedés korlátozásában játszott funkció fenntartását meghagyták, a környezetvédelmi szempontok változásának figyelembevételét azonban segítették. A legfontosabb változás a földtulajdonosok kárpótlása volt, mégpedig valós piaci árakon; emellett azok a falvak, amik a zöldövezetben fekszenek lehetőséget kaptak az infrastrukturális fejlesztésre. A földtulajdon a zöldövezetben azonban négyötöd részt nem természetes személyeket jelent, hanem cégeknek. A kárpótlás tehát az egyébként is aránytalan gazdaságszerkezetet erősítette Dél Koreában (Bae 1998).

Általánosságban a zöldövezet létrehozása hatékonyabb és a költségek és hasznok mérlegében pozitívabb eredménnyel járó megoldás, mint a zónázás vagy a város növekedésének egyéb jogi korlátozása, vagy az ezeknél még lazább infrastrukturális szabályozás. Ez utóbbi csupán az alapszolgáltatásokban tehet különbséget, ami ugyanakkor igen nagy képlékenysége, valamint politikai-gazdasági befolyásolhatósága miatt nem tekinthető hatékony szabályozási módszernek (Poradek 1997). A negatív társadalmi hatásai közül elsősorban a város népességének növekedése és a népsűrűség fokozódását érdemes kiemelni. Ezzel együtt járt a föld- és ingatlanárak, valamint a lakhatási költségek növekedése és a beépítés sűrűsödése, valamint az épületek emeletszámának növekedése (Han 1997).

Fontos adalék továbbá, hogy bár a szöuli zöldövezet kapcsolódó határok és irányadó politikák közel 30 év alatt szinte semmit sem változtak, a központi kormányzat alkalmanként kivételt tett. A kialakítását szabályozó törvény megengedte közintézmények építését a térségben, abban az esetben, ha az okozott károkat a beruházók megfizették. Ennek eredményeként a mindenkori

---

<sup>8</sup> A környezeti Kuznets-görbe a légkör szennyezettségét ábrázolja a gazdaság fejlődési szakaszai mentén. E szerint a környezetszennyezés egy fordított U-alakú úttal írható le a gazdasági növekedés függvényében.

kormányok a zöldövet gyakran használták állami bérlakások építési területeként, annak ellenére, hogy ezeknek egyértelműen negatív a környezeti hatása, és alapjaiban sértik a terület létrehozásának egyik eredeti célját. Ezek a kivételek negatívan befolyásolták a környezetet mind az ökoszisztéma, mind a szolgáltatások rovására. Ráadásul csak a projektterületek közelében élők élvezhetik a kialakított infrastruktúrát és az új építés által létrehozott magasabb, ám még így is viszonylag alacsony ingatlanárakat (Kim 1991; Kim – Kim 2008).

A központi és helyi önkormányzatok gazdasági és társadalmi hasznot húztak a zöldöv fejlesztéséből, a kivételek lehetővé tették a kormányoknak, hogy a terület viszonylag alacsony ára miatt könnyen végrehajthassák a közterületi fejlesztéseket a térségen belül. A zöldövben tulajdoni jogokkal rendelkezők számára kompenzációt kellett fizetni, amikor ingatlanukat nyilvános felhasználásra kisajátították, a támogatást azonban a viszonylag alacsony zöldövezeti értékekkel összehangban kaptak. Noha az önkormányzatok általánosságban nem ellenezték a zöldövben fekvő földterületének központi kormányzati projektekben történő felhasználását, a bérlakások fejlesztése ellen felmerültek aggályok. A helyi önkormányzatok ellenállása azonban jellemzően nem a zöldöv átalakításának szólt, hanem mert a fejlesztések több terhet róttak a helyi városvezetőkre, mint amennyi közvetlen haszonnal járnak számukra. A felszólalásokon vagy formális tiltakozásokban fel sem merült, hogy a kivételeket megengedő politika a középületek fejlesztésének megengedésével sérti a környék lakosait, még akkor is, ha saját vagyonuk használatát továbbra is szorosan szabályozzák (Kim – Kim, 2008). Mindennek azonban voltak és vannak következményei. Mivel a lakóterületek 40%-a üres, illegális felhasználásuk is gyakori. A magas várható haszon miatt ez még akkor is megéri, ha a büntetések borsosak. A legfontosabb nemkalkulált következmény talán mégiscsak az, hogy a beruházások az azokhoz közel élőkre jelentős társadalmi terhet rónak az ipari beruházások környezeti szennyezést és az ingatlanok értékcsökkenésén keresztül (Bae 1998, 2003).

Az ezredfordulón külön törvény született a zöldöv szabályozására, ami ugyan magában foglalta az általános fejlesztési korlátozásokat, ám a tulajdonosi jogokat is megnövelte. A fejlesztés 1971 óta fennálló korlátozását azonban 2000 után többször enyhítették, s mindez a rákövetkező években megkönnyítette a lakó- és szolgáltatóépületek építését. Ez egyértelmű politikai váltást jelent, és a zöldövben élők előnyére szolgál. Az új politika értelmében a lakosok már tulajdonjogokat gyakorolhatnak, és ennek eredményeként földjeik értéke megnőtt. A környezettanulmányokon alapuló határkiigazításnak a technikai módszerei azonban új kihívást jelentettek (Kim – Kim 2008), mivel a jogsértők által illegálisan sérült területeket alacsony pontszámmal értékelik, és az átminősítésük elsőbbséget élvez. Mindez pedig súlyosbította a zöldövben lakók és a jogsértők között, akárcsak a helyi önkormányzatok és a központi kormány között fennálló konfliktusokat (Bengston – Youn 2006). Ez utóbbihoz sorolhatjuk, hogy a költségek nagyobb része terhelte a helyi önkormányzatokat. Összességében tehát a Pak-rezsim fentről vezérelt irányítási rendszere gazdasági tervének részeként, akár negatívan is megítélhetjük a zöldövre irányuló politikák létrejöttének összességét, amiben a társadalmi konfliktusok enyhítése nem volt prioritás, s amit nem sikerült azóta sem alapvetően átformálni.

A zöldövet érintő korlátozások további feloldása több lakót és munkahelyet vonzana a zöldövezetekbe, és egyaránt csökkentené a lakosság és a vállalkozások számát a központi és zöldöven kívüli városrészekben, ezáltal csökkentené a belváros sűrűségét és a zöldöven kívüli területek további fejlődést. Ha 2006-ban teljesen feloldották volna a korlátozást, mind a lakóépületek, mind a nem lakóövezetek bérleti díjai csökkentek volna, ami ugyancsak megerősíti, hogy a zöldöv nagyban hozzájárult a bérleti díjak emelkedéséhez (Jun 2012). A részleges változások azonban csupán a zöldöven kívüli területekre gyakoroltak szignifikáns hatást (Han et. al. 2017).

## A területi politikák társadalmi hatásmechanizmusa – diszkusszió

Ennél a pontnál el kell gondolkodnunk magán az elmúlt évtizedekben Szöul és környékét érintő területi szabályozások háttérében meghúzódó alapfelvetésen is. Vajon van-e értelme a dekoncentrációnak? Maga a város, mint népesség- és gazdasági koncentráció azért életképes, mert a távolságok lerövidítésével növeli a hatékonyságot. Kérdéses tehát, hogy szükség van-e ennek a koncentrátságnak a csökkentésére, nem is beszélve a főváros adminisztratív funkcióinak elve adott jellegéről. Gazdasági megközelítésben a kérdés az, hogy létezik-e optimális városnagyság, vagyis olyan népesség és termelői méret, aminek növelésekor a társadalmi határhaszon egyezik a határköltséggel, ezzel a város általános életminőségének romlását előidézve. A városgazdaságtan eleve elveti ezt a lehetőséget (Richardson 1972). A város kapacitását nem statikus méretekben kell megközelíteni, hanem a fejlesztések által létrehozott lehetőségek keretei között: más szavakkal a negatív externáliák növekedésével párhuzamosan növekvő járulékos költségek okozzák a városnövekedés korlátait, s nem pedig a népességnövekedés maga (Mills – Hamilton 1994). Az agglomerációs gazdaság növekedésével valójában éppen az ellenkező hatást érik el, s a városok ahelyett, hogy túl nagynak bizonyulnának, éppen hogy túl kicsivé válnak.

Szöul népességének növekedése az ezredfordulót követő két évtizedben megállt, sőt némileg csökkent is (lásd 2. táblázat). Az infrastruktúra és a szolgáltatások fejlettsége és az igények azonban folyamatosan változnak, ahogy a városi népesség demográfiai összetétele is változik. 1964-ben a 2,8 milliós Szöul sokkal zsúfoltabb volt, mint népességnövekedése csúcsán, a 90-es évek közepén: noha népessége négy évtized alatt a négyszeresére nőtt, a szolgáltatások és infrastruktúra ennél is gyorsabban fejlődött ezalatt (Kim, K-H 2001). Mindez azonban a főváros-vidék tengely mentén növelte a társadalmi polarizációt. A területi szemléletű politika növelte a megélhetési költségeket, és ez több kisebbségi csoport esetében is az életszínvonal romlásához vezetett, így lényegében ellentétes volt a politika azon általános elvével, hogy annak a társadalmat kell szolgálnia.

A gazdasági növekedés területi egyenlőtlenségeinek elemzése ugyanakkor azt is egyértelműen megmutatta, hogy a koncentráció nem befolyásolja hátrányosan az országos teljesítmény alakulását, így a fővárosi térség növekvő foglalkoztatása nem forrása a munkaerőkínálati problémáknak más térségekben, sőt inkább pozitívan befolyásolja azt (Joo 2018). Az ország gazdasági teljesítményének növekedése messze felülírja a regionális jövedelmi különbségek okozta problémákat is. A gyárak száma gyorsabban nőtt a fővárosi régióban, mint az ország egészében, ám a foglalkoztatás lépést tartott az országos tendenciával. A fővárosi régió azonban elvesztette korábbi magas részesedését a gyártási hozzáadott érték szempontjából (OECD 2020). Ennek háttérében az áll, hogy az ország gazdaságszerkezetében a nagyvárosokban működő könnyűipari gyárak elvesztették korábbi dominanciájukat, a termelés egyre inkább az újonnan létrehozott, fejlett ipari városokba költözött, illetve a hangsúly is az ott található nehéziparra tevődött át (Kim, K-H 2001). Mára a fővárosi térségben leginkább kis- és középvállalatok működnek, ezek pedig munkaintenzív, alacsony hozzáadott értékű ágazatot képviselnek, főként a textil-, élelmiszer- és papíriparban. Helyhez kötöttségüket a kínálati és keresleti hálózatok határozzák meg. Rajtuk kívül csupán néhány high-tech és IT cég központja van Szöulban. Ez utóbbi ágazatok az utóbbi évek meghatározó gazdasági tényezői, így az intellektuális központhoz való kötődésük Szöul jelenlegi és várhatóan jövőbeni fejlődési motorjaként értelmezhető.

Az olyan radikális intézkedések, mint például az autópályák eltávolítása és az autópályák által elfoglalt bevárosi területek zöld úttá történő átalakítása, gazdasági előnyt jelentett Szöul és más nagyvárosok számára is, ezt legszembetűnőbben a telekárak emelkedése és a cégösszetétel változása mutatják. A 2000-es évek elején Szöul városrehabilitációs programot indított el, amely magában foglalta az utak és autópályák által elfoglalt városi tér visszahódítását, különös

tekintettel az újonnan épített városrészek lakói számára épült bekötőutak felszámolását és helyettesítő infrastruktúra építését (Cervero 2010).

A Szöul szívében húzódó 6 kilométeres emeltszintű autópálya helyére egy gyalogosbarát zöldutat építettek, ami radikálisan átalakította Szöul történelmi belvárosát, s a leromlott állapotú épületekkel teli környéket modern közepes méretű felhőkarcolókkal tarkított kerületté<sup>9</sup> változtatta (Kang – Cervero 2009). Egyúttal azonban csökkent az útszakasz kapacitása, amit új és meghosszabbított gyorsbusz járatokkal és kibővített metrószolgáltatásokat helyettesítettek; a megállók 300 méteres körzetében és a zöldút mentén elhelyezkedő ingatlanokra pedig 15 % vagy még magasabb prémium díjazást vezettek be (Cervero – Kang 2011).

Az irodai és a kereskedelmi bérleti díjak ezáltal jelentősen növekedtek a zöldútnál, ezen felül azonban a foglalkoztatási sűrűség is megnövekedett – az átalakítás után egyre több irodaház épült az érintett területen. Az olyan zsúfolt, földszükében lévő városokban, mint Szöul, a jobb megközelíthetőség és a közvetlen fizikai környezet inspirálta az ingatlantulajdonosokat és a fejlesztőket, hogy növeljék a földhasználatot a zöldút mentén, és a családirházas, egycsaládos lakóingatlanokat többcsaládos egységekké és vegyeshasználatú épületekké alakítsák át (Jang – Kang 2016). Az autópályák zöldutakká történő átalakítása hasonló gazdasági előnyökkel és földhasználati szokások változásával járt a The Embarcadero esetében San Franciscóban, a Harbor Drive-nál, Portlandben, a Park East Freeway munkálatainál, Milwaukee-ban, az Inner Ring Expressway kialakításánál Bogotában (Britton 2012) és Bostonban is. Mindez arra is rámutat, hogy a zöldöv mellett, vagy részben azt kiváltandó bevezetett, és korszerűbbnek tartott zöld fejlesztések sem mentesek negatív társadalmi-gazdasági hatásokról, így a dzsentifikáció okozta területi-társadalmi polarizációtól.

A szöuli zöldöv a második legnagyobb a világon, s 1971-es megtervezése óta szabályozása lényegében változatlan. Noha eredendő, célzottan pozitív környezeti hatását az elemzések többsége szerint megőrizte, mára számos kutatás azt is bemutatta, milyen társadalmi-gazdasági kihívásokat hívott életre a kialakítását követő évtizedek során; növekvő társadalmi költségei miatt közgazdasági vonatkozásban sokan ugyancsak kérdésessé tették hatékonyságát.

A város növekedésének megakadályozásával nem állította meg az ingatlanpiaci keresletnövekedést, melynek hatására az árak az egekbe szöktek. Az új városok létrehozása a lakóhelyek tömegét segítette létrehozni külső területeken, ami az ingázás exponenciális növekedésére hatott. Mindezek együttesen a levegőszennyezettség növekedéséhez is hozzájárultak. A kialakítást követő három évtizedben mindvégig szigorú szabályozás maradt fenn, ám az ezredfordulót követő enyhítések sem változtattak alapvetően a zöldövhöz kapcsolódó konfliktusokon. Az újonnan beépített telkek és a tulajdonjog erősödése további érdekellentéteket szült.

Azt azonban senki sem vitatja, hogy a zöldöv a mai főváros arculatára meghatározó hatást gyakorolt, s ez összefüggésbe hozható Szöul globális szerepkörének erősödésével, s a zöld infrastruktúrafejlesztések támogatása fontosságának felismerésével, majd azok gyors elterjedésével. Ezek a projektek egyértelműen a zöldövre alapuló területfejlesztési rendszernek a hatására váltak nélkülözhetetlenné az egyre zsúfoltabb, és szennyezettebb levegőjű Szöulban,

---

<sup>9</sup> A szöuli közigazgatási rendszer alapvetően eltér a nyugati formáktól, így nehéz még az adminisztratív kerületeket is átültetni, társadalmi tagolódás tekintetében pedig csak a „környék” általános kifejezést használjuk, s ahol szükséges, pontosabb leírást adunk róla. A legkisebb területi egység a „tong”, amit általában környékre, szomszédságra fordítanak (neighborhood), s ami kétféle formában létezik: jogi entitásként és a kerület hivatali-területi egységeként. Alapvetően a lakosság adminisztratív rendezésére, szolgáltatásaira szolgál, de számtalan történelmi szomszédság megnevezés is életben van. A következőkben a tartalmat leginkább megközelítő kifejezéseket használjuk: kerületet az adminisztratív egység (ez lehet a legkisebb tong és a legnagyobb ku is), szomszédságot a közösség, környéket a társadalomföldrajzi egység megnevezésére.

a zöldség összetett hatásmechanizmusát feltáró kutatások és elemzések nyomán azt is mondhatjuk, hogy a zöldség negatív hatásai együttesen, egyfajta kényszerítő erőként további pozitív átalakulást indítottak el, így az elemzések mérlege ismét annak javára billen.

## Városi szétterülés – szuburbanizáció – dekoncentráció

A következő állítás talán túl erősnek hat majd, de a végletekig leegyszerűsítve, a szuburbanizáció valójában nem más, mint a városok dekoncentrációja. Ebben az értelemben pedig azóta létezik, amióta maguk a városok. A fogalmat természetesen egyfelől sokkal szűkebb, másfelől sokkal összetettebb értelemben használjuk. A modern és posztmodern városfejlődés megértése számára pedig elsősorban társadalmi és technológiai háttérük vizsgálata vált fontossá. A folyamat demográfiai értelemben alapvetően a város központi területei felől a peremterületek irányába történő népességmozgást, s az új, az adott nagyváros határain kívül eső új népességkoncentrációk kialakulását jelenti. Valójában Peter Hall (1971) ezt a problematikát már ötven éve pontosan körül járta: a fentiekkel ellentétben a magterület lehet a kiépítettél kisebb közigazgatási terület (pl. Párizs), a teljes kiépített terület vagy a funkcionális, történeti és politikai jelentőséggel rendelkező belváros egyaránt. A peremterület ennek megfelelően ugyancsak többféleképpen ragadható meg, s ezt az adott közigazgatási rendszer sajátossága mellett a rendelkezésre álló statisztikai adatok is befolyásolhatják. Allhat a várost körülölelő közigazgatási egységekből (települések vagy megye), vagy a hagyományos agglomerációból (21-15%-os foglalkoztatás a belső területen), de lehet a fogyasztás vagy a foglalkoztatás funkcionálisan definiált függőségi területe is a peremterület meghatározásának az alapja. Sőt, lehet a városhoz tartozó városias térség is, ami az Egyesült Államokban az Urbanized Area, Koreában pedig a Metropolitan Area. Szöul esetében az első kérdés az lehet, mekkora a várostól való fennmaradó függőség mértéke a fejlődés adott szakaszában, tekintettel a bejáró foglalkoztatottak és a nagyváros által nyújtott és igénybe vett szolgáltatások számára. Az így létrejövő vagy fejlődésnek induló szatellit- és kertvárosok, de fontos az is, hogy a folyamat során létrejövő boomburbók és edge city-k sajátos kulturális és fizikai környezetet is létrehozhatnak.

Ámbár a történelem számtalan formában hozott létre a városok, különösen a városfalak körül másodlagos fejlődés góccokat – például a városból kirekedő iparosok vagy polgárok számának növekedése révén<sup>10</sup> – a szuburbanizáció fogalmát a 19. században megjelenő jelenségekre, s jellemzően nagyvárosok esetében használjuk először. A 19. század közepétől a 20. század közepéig tartó igen gyors népességnövekedés London lakosságát 3-ról 8 millióra emelte, s ezzel együtt a város területe is négyszeresére nőtt. A jellegzetesen rossz fizikai és társadalmi környezetet, ami az ipari nagyvárosok belső területein létrejött, a kiépülő közlekedést és a belső területekről elmenekülő középosztályt Friedrich Engels (1980) már 1844-ben leírta híres, a manchesteri munkásosztályról szóló könyvében. Valójában éppen Engels kötötte össze elsőként a szociális helyzetet az osztályalapú területi elkülönüléssel, megteremtve az urbanizáció értelmezésének marxista alapjait. Ugyanakkor Engels azt is pontosan látta, hogy a közlekedés fejlődése milyen jelentős hatással van az urbanizációs folyamatokra, jelesül a szuburbanizációra és a városi szétterülésre, s mindezeket figyelembe véve, lényegében a chicagói városszociológiai iskola előfutárának is tekinthetjük. A belső területek munkáslakásai, a külső területek középosztályi jellege, a belső területekre rendre beáramló szegény társadalmi csoportok és a felemelkedők kiköltözése, mind fellelhetők Engels munkájában, noha sem az átmeneti zóna, sem a szukcesszió, sem a többi kifejezés nem szerepel nála.

A városok népességének és népsűrűségének növekedése önmagában is elégséges ok, ami kiválthatja a szuburbanizációt. A közlekedés fejlődése a századfordulóra Amerika nagyvárosaiban létrehozta a villamos, míg Európában és Ausztráliában a villamos és trolibusz összeköttetést a kertvárosokkal. (Green 1989; Bruce 2017; Tarr–Konvitz 1987) A felszíni, és a földalatti sínhálózat különösen az angolszász világban fokozta a nagyvárosok területi

<sup>10</sup> Érdekes példa Kassa népességének változása a Reformkorban, lásd. Czoch (1998).



kiterjedését, s ha volt is néhány kezdemény a rendezett kertvárosok kialakítására, azok nagyrészt elzárt középosztályi világok maradtak, ez idő tájt csupán a filantróp foglalkoztatók építtettek munkásaiknak lakónegyedeket a városok peremén. Az 1920-es évekre azonban Amerikában és Nagy Britanniában a személyautó lényegében átvette a tömegközlekedés helyét.

Ha szuburbanizáció beszélünk, akkor a népesség dekoncentrációjánál többre is gondolunk: a századfordulótól a mai napig egy alapvetően középosztályi életformát, vagy az az iránti vágyat értjük alatta: a zsúfolt nagyvárosi élet elutasítását, a többnyire hagyományos stílusú kertés ház, a csönd, kényelem és biztonság iránti vágyat. A kertvárosok erősen szegregált, fehér, középosztályi területek voltak a folyamat 19. századvégi kezdetétől. A 20. század első felében a közlekedés és a középosztályosodás mellett ugyanakkor már politikai szabályozók is hozzájárultak a városi szétterüléshez: Angliában 1919-ben született törvény az önkormányzati lakásépítésről, Amerikában 1949-ben foglalták törvénybe az állami lakáshitel támogatások kibővítését, a belvárosi területek lebontását, s mindezek hatalmas anyagi támogatását. 1944-ben megszületett London decentralizálásának terve, s a rákövetkező években huszonegy város építését – köztük nyolcat London agglomerációjában – rendeletek el törvényi úton. Amerikában az állam szerepe közvetett, a magánszektoré viszont jóval nagyobb volt az olyan típusvárosok létrehozásában, mint Riverside, a Howard hatására épített, majd hamar elhíresült Redburn vagy a Herbert Gans által sokat kutatott Lewittown-ok. Ezzel ellentétben a kontinentális Európa számos országában lakótelepeket építettek a munkáscsaládok számára a városok külső területein (Oliver, Davies & Bantley 1981; Rusk 1999: 90; Slater 2008: 60), de hasonló jelenségre hívta fel a figyelmet Peter Mann (1965) is az északangliai iparvárosokban. A szuburbanizáció klasszikus formáját tehát a városok belső területeinek túlszűfolttsága indította el, hatására a város népessége csökkenni kezdett, megjelent a tömeges ingázás, a belvárosi területek állapota tovább romlott.

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

Míg az Egyesült Államokban és Európában a fent leírt folyamatok hozták létre a kertvárosok etnikai és társadalmi tekintetben egyaránt sokszínű formáit, addig Kelet-Ázsiában a gyors és tömeges szuburbanizáció részben középosztályi jellege és a nyomornegyedek felszámolásával járó agglomerációs beruházások „szegény” jellege, valamint az agglomeráció és az ipari dekoncentráció együttesen és párhuzamosan alakítja a nagyvárosi peremterületek sajátosan szegregált társadalmi folyamatait. Szöul nagyvárosi térségében néhány évtized alatt hatalmas munkásnegyedek és zárt középosztályi kerületek is létrejöttek, ráadásul ez a terület nagyarányú beruházásai miatt célpontja lett egy újonnan megindult nagymértékű bevándorlási folyamatnak is, ami pedig etnikai szegregációkat hozott létre, főként a nagyipari beruházások mellett. Ezeket a posztmodern közösségeket leginkább az interetnikus kapcsolatok, valamint külső tényezők és

kapcsolatrendszerek formálják, így a globális munkaerő-piacok, az internet nyújtotta kapcsolati lehetőségek erősebben kötik őket a városon kívüli területekhez, mint magához Szöulhoz vagy a térség más városához. A posztmodern városszociológiai folyamatok miatt a szuburbanizáció hagyományos értelme a fejlett világban sokhelyütt megkérdőjeleződött, s különösen így van ez Kelet-Ázsia nagyvárosaiban. (Clapson 2010)

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

Közülük is kiemelkedik Joel Garreau (1991) edge city modellje, ami a nagyvárosok hagyományos üzleti központja mellett az agglomerációs területeken kialakuló, főként hivatali és kiskereskedelmi koncentráció új központjaira koncentrált. Garreau, a The Washington Post riportere, a hagyományosan lakóhelyi külterületek gyors átalakulását általános jelenségnek tekintette világszerte; egyfajta dekoncentrációs folyamatnak, ami a 19. századi koncentrációt váltotta fel a 20. század során. Garreau meghatározta az edge city-k kritériumait is, így azok alapfeltétele közel félmillió négyzetméter bérelhető hivatali terület, és bő ötvenezer négyzetméter kiskereskedelmi terület, s több állás, mint hálószoba található ezeken a területeken. A közfelfogásban egységes környékként jelennek meg, ám városi múltjuk nincsen, többségük egyszerű alvóváros vagy éppen legelő volt alig néhány évtizeddel korábban. Az ilyen peremkerületi csomópontok forgalmas utak mentén, s igen gyakran repülőterek közelében alakulnak ki, területi kiterjedésük a domináns autóhasználat miatt igen nagy. Garreau nyomán három sajátos típusról beszélhetünk. A legáltalánosabb elterjedt (habár szerinte csak egyetlen létezik Detroit mellett) várostípust ő boomer-nek hívta, majd Lang és Simmons (2001) (Lang – LeFurgy 2007) találóan boomburbnek nevezte át, ami akkor is megőrzi kertvárosias jellegét, amikor népessége már egy nagyvároséhoz közelít. Az ilyen település agglomerációs környezetben egy pláza vagy forgalmas kereszteződés mentén jön létre. További típus a zöldterületek találkozásánál tervezett városként fejlődésnek induló Greenfield, és a némi városi múlttal rendelkező Uptown is, ez utóbbi városközponti gyökeréből meríti sokrétű üzleti-gazdasági fejlődésének forrását.

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

Ázsiában, az európai és főként amerikai nagyvárosokkal ellentétben, a nagyvárosi peremterületek többnyire kormányzati programok által támogatott várostervezési keretek között indultak fejlődésnek, legalábbis az ún. „új városok” esetében mindenképpen így történt.

(Amsden, 1992; Bae – Sellers, 2007; Hill – Kim, 2000; Zheng et al., 2015) Az utóbbi években azonban már a piac és globalizáció növekvő, valamint az állam csökkenő szerepének jelei is megmutatkoznak az ázsiai nagyvárosok peremterületeinek fejlesztésében. (Kim – Kim, 2016; Lee – Shin, 2011; Zhu, 2004)

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

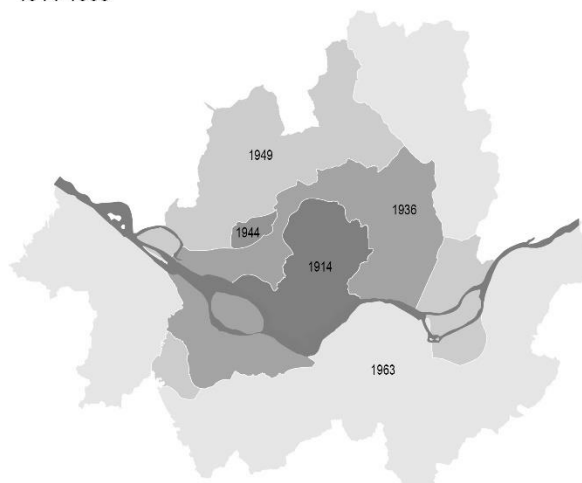
Valójában a városfal pontosan ezt a funkciót látta el évszázadokon át, noha eredeti szándékát tekintve, mint minden városfal, védműnek épült, a város lakosságának és területének növekedését is hathatósan akadályozta egészen a 20. századig. (Rii – Ahn 2002) A város területének növekedése 1914 és 1973 között több szakaszban történt. Azelőtt a városfalon kívül eső területek négy kilométerig terjedtek, ám a japán megszállás alatt a város mind a vasút, mind az autóutak mentén jelentős növekedés indult meg, amihez a közigazgatási határokat többször is hozzá igazították. A 19. század végén még kétszáz ezres város népessége a felszabadulás idejére kilencszáz ezerre, a háború előtt pedig 1,7 millióra nőtt, amit a rákövetkező évtizedek csak tovább fokoztak, s ami a városon kívül eső területek fokozott beépítésével járt együtt. 1963-ban jelentős területeket csatoltak a fővároshoz, amelynek területe ekkor 269 km<sup>2</sup>-ről 593 km<sup>2</sup>-re nőtt. Ezt már csak egy kisebb, északi terület hozzácsatolása követte 1973-ban, így lett a város mai területe 605 km<sup>2</sup>. (The National Atlas of Korea I.: 564)

*5. Ábra. Szöul adminisztratív határának változása (Saját szerkesztés)*

1394-1913



1914-1963

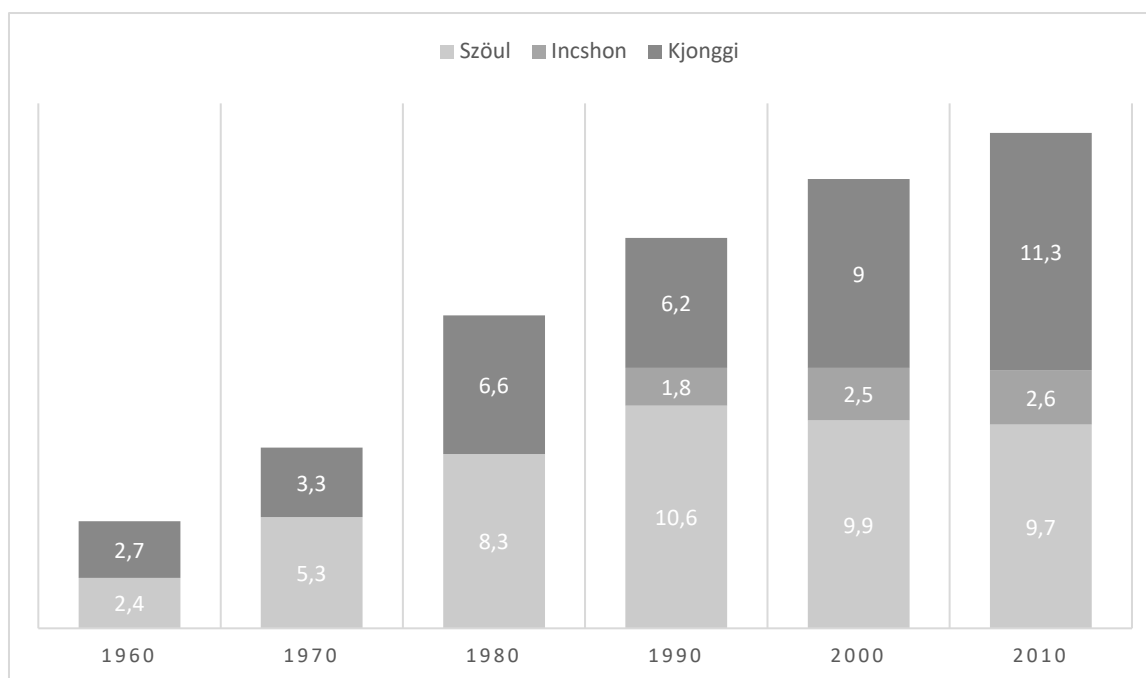


### *Az agglomerációs terület fejlődése*

Mint említettük, Szöul, Incshon és a Kjonggi tartományban található 28 nagyváros és három kisváros, vagyis gun<sup>11</sup> együttesen alkotja a szöuli nagyvárosi térséget, amit gyakran Szöul-Incshon nagyvárosi területként említenek, tekintettel arra, hogy az utóbbi város önmagában is hárommillió főt számlál. Szöul tízmilliós lakossága és történelmi szerepe okán azonban tekinthetjük Incshont az előbbi agglomerációjának is. Az 1985 és 2015 közötti harmincéves periódusban Szöul népessége stagnált, 9,6 és 10,6 millió fő között, míg az agglomeráció számottevő növekedésen ment keresztül. Ezen időszakban a térség népessége 15 millióról 25 millióra nőtt, a foglalkoztatottak száma 5 millióról 11 millióra emelkedett, s a népesség és a foglalkoztatottak számának növekedése is főként az agglomerációban zajlott. (KSISz) A települések száma és típusai is jelentős változáson mentek keresztül ugyanezen időszakban: 1985-ben még csak 9 nagyváros és 19 gun volt Kjonggiban. Ugyancsak jelentős az agglomerációs terület, a Szöult körülölelő nagyvárosi térség gazdasági fejlődése, mely a 2010-es években is meghaladta a fejlett országok és más nagyvárosi térségek növekedését. 2010 és 2013 között 4%-os növekedésével az OECD átlag kétszeresét produkálta, s messze meghaladta London (2,2%), New York (1,4%) és Tokió (1,2%) növekedésének mértékét is. (OECD 2018)

6. Ábra. A népesség növekedése a Szöul Nagyvárosi Térségben (millió fő) (Cox 2011)

<sup>11</sup> A gun egy várostípus, 150 ezer főnél kisebb, számottevő rurális területekkel rendelkezik, jellemzően nem nagyvárosias környezetben.



A Szöul körüli agglomeráció a 70-es években indult fejlődésnek, ám az addig a köznyelvben gyakran szatellit-városoknak<sup>12</sup> nevezett települések a 90-es években kaptak igazán nagy lendületet az állami beruházások révén. Az állami beruházások általában nagyszabású, átfogó városterv alapján kivitelezett beruházások voltak, amik során jó minőségű lakásokat építettek elérhető áron. A magánjellegű beruházások csak a 90-es években jelentek meg és jóval kisebbek az állami építkezéseknél. 1970-ben két állami szövetkezetet is létrehoztak, hogy az agglomeráció építkezéseit irányítsák, a fejlesztésekben azonban az önkormányzatok és a helyi állami vállalatok is részt vettek. Így épült meg Anszan ipari város és Kvacshon hivatali város. 1980-ban az állami beruházások és fejlesztések a földvásárláshoz és felhasználáshoz törvényi keretet kaptak. Az állami lakásépítés a csúcspontját 1990-ben érte el a kétfélmillió lakás megépítésének tervével. A lakáshiány és rohamosan növekvő árak enyhítését célzó terv keretében öt új város épült fel.

Az ezredforduló előtt épült új város, Puntang, Ilszan, Phjongcschon, Szanpon és Csungdong, lakossága mind meghaladja a 390 ezer főt. Ezek a városok sikeresen enyhítették Szöul és Incshon lakosságának lakásigényét, 2000-et követően mégis tíz, új generációs települést épített fel a kormány, egyenként nagyjából 286 ezer fős lakosság számára. Az állami építkezések sikere ellenére a 90-es évektől egyre nagyobb volt az igény, hogy a piaci körülmények lehetőséget teremtsenek az ingatlanpiacon is, így ekkortól megjelentek a magánvállalkozások is az agglomeráció településfejlesztői között. (Lee – Shin 2012) A frissen piaci lehetőséghez jutó vállalkozások nagyjából csak általános építőipari és fejlesztési partnerekkel tudtak szerződni, fejlesztéseik mind a már megépült állami új városok infrastruktúrájába kapcsolódtak, ami éles kritikát váltott ki.

Két önálló, ám a fentiek szerint egymáshoz kapcsolódó város a Szöultől szinte azonos távolságra, egy órára délre fekvő állami új Szongnamban fekvő város és Puntang, valamint a magántőkéből felépült Szucsi. A két város lélekszámban és lakosságának társadalmi összetételében is közel áll egymáshoz, s míg az előbbi 41,4%-a, addig az utóbbi 36%-a ingázik Szöulba dolgozni. Puntang, az első új városok egyike, 1989-ben épült, s a legreprezentatívabb település a maga kategóriájában. Az állam hatalmas földterületet adott át az új település számára, a város terveit egy országos tervezőirodában készítették, benne a teljes

<sup>12</sup> Ez a kifejezés a Szöultől való függőséget hangsúlyozta.

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

3. Kép. Egy 2019-ben lezárult lakóhelyi beruházás Szucsiban (Heerim Architects & Planners Co., Ltd.)

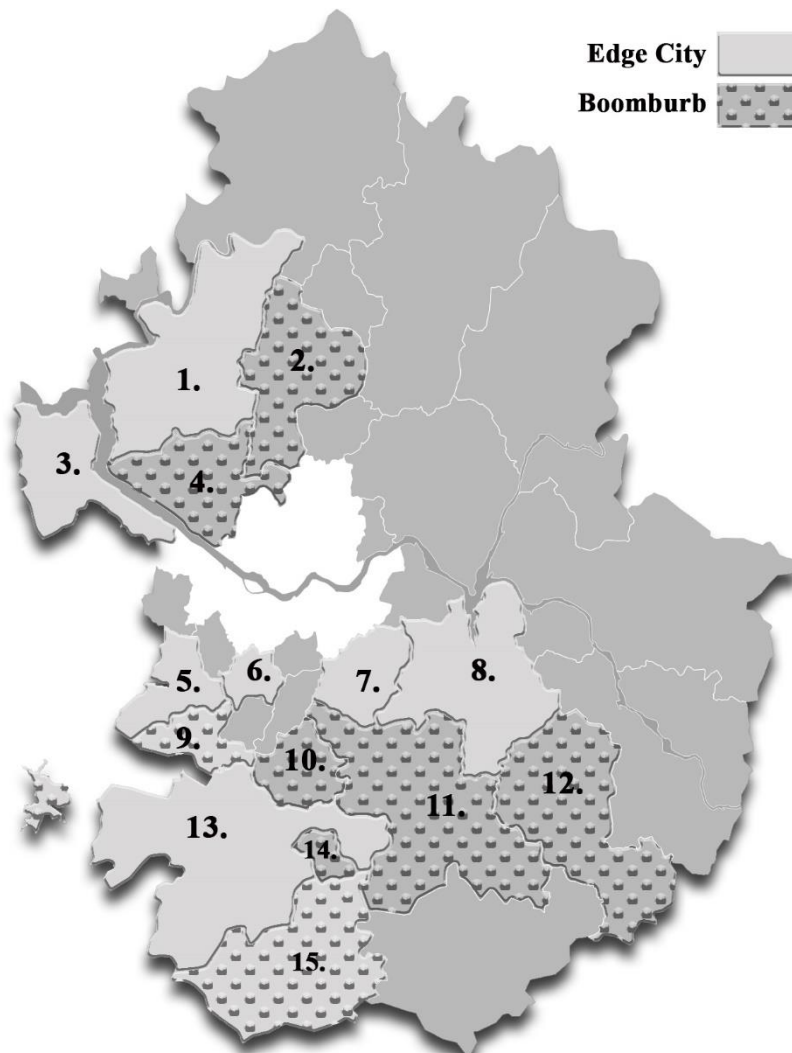


A képen látható 2 356 lakást magában foglaló 34 emeletes épületeket a kivitelező is azzal reklámozta, hogy Szöulhoz és Puntanghoz is közel fekszik, jó a közlekedés és a szolgáltatások is helyben vannak.

Habár az agglomerációban található települések klaszter jellegű elrendeződése és a Szöullal szoros, az ingázás mennyiségében is kifejezhető kapcsolata egyértelműen agglomerációs területté minősíti a nagyvárosi térség főváros körüli területeit, néhány jelentősebb foglalkoztató-központ is növekedésnek indult az utóbbi években, s a korábbi Szöul központú foglalkoztatásban a dekoncentráció jelei mutatkoznak az ezredfordulót követően. Hjong-gju Kim és munkatársai (2018) elemzésükben megerősítették ezt. A 80-as évek közepétől kilenc

olyan település vált a szolgáltató ágazathoz kötődő foglalkoztatóközponttá Szöul agglomerációjában, melyek korábban gyakorlatilag nem is léteztek, vagy faluból váltak várossá valamikor az azóta eltelt időszak egy későbbi szakaszában. Ezeket a városokat tekinthetjük Joel Garreau nyomán edge city-nek.

7. Ábra. Edge city-k és boomburb-ök Kjonggi tartományban (saját szerkesztés Kim, H. et.al. 2018 alapján)



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

A Szöul agglomerációjában növekvő szolgáltatóiparon alapuló foglalkoztató és lakóhelyi központok a háttérüket tekintve elég változatosak. Szongnam az információs technológia, kommunikáció, tudományos és technológia központja, a foglalkoztatottak többsége Pangyo Techno Valley-ben dolgozik, egy 661 ezer négyzetméteres komplexumban, ahol az IT, bio- és kulturális technológia a meghatározó ágazat. (Lee 2018) Ez az innovációs cég-klaszter a központi és helyi önkormányzatok fejlesztéseként jött létre a kétezres években. A szakterületek és a vállalkozások sokféleségének egyik előnye a csúcstechnológia területén, hogy a vállalatok közötti információcsere és kapcsolatok révén maximalizálni tudják a növekedést. Ez egy tipikus edge city, Szöulhoz és más, hasonló technológiai központokhoz elég közel van, hogy ezzel üzleti előnyre teheszen szert. Hvaszong és Phadzsú az edge city-k másik típusába tartozik: ott olyan fejlett technológiájú gyártók a fő foglalkoztatók, mint a Samsung félvezetőket gyártó telepe, a Kia Motors, gyógyszergyártó cégek vagy az LG LCD paneleket gyártó üzem. Ez

utóbbi Phadzsuban máris számos tudományos és technológiai szolgáltatócéget vonzott a környezetébe, míg az ezredfordulót követő állami lakásépítés a munkaerő közeli lakhatását is megoldotta, mindez együttesen többszázezer fős bevándorlást eredményezett, ami viszont az ingatlanpiac és vendéglátóipar felfutását eredményezte.

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

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

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

*4. Kép. A szamarkand étterem és üzbég kávéház Vongok főutcáján (KD to Kimchi)*





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

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

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

Habár az etnikai csoportképződés nem tekinthető jelentős mértékűnek, Anszen ethnoburb jellege egyértelműen érzékelhető. Az ethnoburb-ök képződése egyértelműen a nemzetközi geopolitikai és globális gazdasági szerkezetátalakítás, a változó nemzeti bevándorlási és

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

Az ethnoburb-ök képződése, akárcsak a másik két agglomerációs formáé, a városi szétterülés sokszínűségére hívja fel a figyelmet. Mindhárom fenti típus a dekoncentráció népesedési formája, az országba be és városból kiáramló népesség újfajta központjai, melyek háttérben részben a gazdasági dekoncentráció, részben a szuburbanizáció, sok esetben pedig a tudatos városfejlesztés dekoncentrációs hatása áll. A fogalom használata nem az etnikai szegregációk megértését segíti, hiszen az integrációt segítő és hátráltató tényezők rendszerint minden környezetben hasonlóképpen működnek: az előnyként szolgáló azonos kulturális háttér egyben hátráltatja is az új, befogadó kultúra elsajátítását. Vongokban ennek a folyamatnak a szakaszai szépen elkülöníthetők: a nyelvi akadályok miatt a szomszédsági kapcsolatok és így a hagyományos lokális csoport- és közösségképződés is akadozik. A munkaközvetítők, munkahelyek és a gyerekek által létrejövő új, interetnikus kapcsolatok szolgálják leginkább az integrációt. (Jun – Ha 2015) Főként a munkások, de a nyelvi korlátok miatt általában minden bevándorló rákényszerül a saját etnikai csoporttal való kapcsolattartásra, ugyanakkor a jobb tájékozódás a befogadók felé tereli őket, keresik azok társaságát – hogy ez mennyire sikerül, azt a bevándorlás mikéntje nagymértékben befolyásolja. Egy feleségnek adva van a koreai család, egy munkásnak legfeljebb formális intézmények szolgálnak segítőként. A közösségformálódás és a társadalmi tőke, valamint a nyelvtudás hiánya következtében elmaradó híd jellegű kapcsolatépítés a bevándorlók és a befogadók között elszigetelődéshez vezet, ami leginkább a globális gazdasági, munkaerő-piaci érdekeket szolgálja.

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

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

## Dzsentrifikáció

A dzsentrifikáció egy adott városi, általában belvárosi, terület lakosságának kicserélődését jelenti, melyet egyfelől a területen alkalmazott városfejlesztési stratégia, másfelől spontán migrációs folyamat is kiválthat. A dzsentrifikáció modellezésére számos elmélet született, háttérben azonban általában hasonló jelenség áll. A nagyvárosok túlszűfoaltságával, a foglalkoztatási szerkezet és a szektorok átalakulásával a város belső területein élő középosztályi rétegek, majd az 50-es, 60-as évektől a felfele mobil munkásosztályi rétegek is egyre gyakrabban változtattak lakóhelyükön, s költöztek a nagyvárosok körül húzódó kertvárosokba. Ezt a folyamatot szuburbanizáció vagy white flight néven kategorizálja a szakma, (Kim, J. – Kil 2019) habár meglehetősen heterogén folyamatról van szó – a jelenség és a vele foglalkozó kutatásokat és azok kaotikus voltát érzékletesen mutatja be Berényi B. Eszter (2016) összefoglaló munkája. A tömeges kiköltözések következtében a nagyvárosok belső területein a társadalmi összetétel homogenizálódott és egészében véve leromlott. Ehhez járult, különösen a csökkenő fizetőképes kereslet és az etnikai szigetek kialakulása révén, a fizikai romlás is, ami a városkép egészére is negatívan hatott. A dzsentrifikáció elméletének részletes bemutatása nem célunk, erről számtalan könyv és folyóiratok tematikus számai szólnak ez elmúlt években (Atkinson 2003; Doucet 2014; Lees 2000, 2012; Lees et al. 2008; Répat et al. 2010; Shaw 2008; Smith – Butler 2007). Fontos azonban megjegyezni, hogy a dzsentrifikáció nem csak nagyvárosokra jellemző folyamat, amint azt hazai példákon is tapasztalhatjuk. (Nagy – Izsák 2017)

A jelenség, a hozzá kapcsolódó társadalmi problémák és politikai gyakorlatok a 20. század közepi amerikai nagyvárosok példáin már régóta ismert, s Korea sem maradt ki belőle. A dzsentrifikáció két oldala ezekhez a leromlott belvárosi területekhez kapcsolódik: vagy a városvezetés kezdeményezett felújítást – ezt sokszor meg is különböztetik a dzsentrifikáció szűkebb jelentésétől (Pamuk 2005) – vagy a megürült helyekre, a belváros közelsége miatt középosztályi csoportok kezdtek beköltözni, ezzel változtatva a terület jellegén. A felújítás legáltalánosabb céljai a következők voltak: a városkép esztétikai javítása és a lakók kicserélése magasabb jövedelmű, ergo magasabb adót fizető rétegre (ezért soroljuk a dzsentrifikációhoz). (Hackworth 2002) Legjellemzőbb formái a lakóhelyi fejlesztések, mellyel olyan magasabb bérletű lakóházak válnak dominánssá az adott városrészben, amit a korábbi munkás lakók alacsony jövedelmeik miatt már nem képesek megfizetni. (Lees, Slater & Wyly 2010) Az 1990-es évektől a világ minden táján általános gyakorlattá vált a városi önkormányzatok és a magántőke együttműködésében a belső területek revitalizációja. (Smith 2002: 441) A dzsentrifikációt azonban nem csak konkrét beruházásokkal és törvényi keretek között lehet elősegíteni, kormányzati szinten adókedvezmények és más lakáspolitikai ösztönzők is alkalmasak e célra. (Mele 2000: 236–242)

Másfelől azonban létrejöhet vállalkozói ösztönzés vagy – és ez a terminus szűkebb értelmét jelenti egyben – spontán reurbanizációs folyamat eredményeként is: az utóbbira jellemzően a londoni West Endet, Lower Manhattant vagy Georgetown-t és a washingtoni Dupont Circle-t lehet említeni példaként, továbbá egy sajátos, jól ismert formájának a Castro negyedét San Franciscoban. (Castells 1983: 97–172) Hazánkban hasonló jelenséggel már a rendszerváltás előtt is találkozunk, és az 1990-es években Budapest számos kerületében zajlott rehabilitáció, melynek társadalmi hatását is elemezték (Egedy 2007), az Erzsébetváros nagyszabású építkezéseinek társadalmi hatására lehet példa Csanádi Gábor és munkatársai (2006) elemzése. Általánosságban elmondható, hogy a dzsentrifikáció során az épület- és lakásállomány megváltozása következtében nemcsak azok piaci értéke, hanem stílusa is megváltozik, így a lakosságcsere nem egyszerűsíthető a jövedelmi csoportok szintjére. Az ilyen területi-társadalmi

folyamat az etnikai csoportok vagy az eltérő miliók – általában a belváros és a peremterületek vagy kertvárosok közötti – területi cserét is jelenti. (Cooke – Denton, 2015; Hedin, et al. 2012; Harrison – Jacobs 2016; Kavanagh, et al. 2016; Randolph – Tice 2014)

Az irányított dzsentrifikáció sem csupán lakásfejlesztéssel történhet. A kereskedelmi felújítások számos formáját ismerjük, lehet az egy piac Leeds-ben (Gonzalez – Waley 2013), vagy bevásárló központ építése (Hanan 2012), vagy egy utca történelmi jellegének felújítása Bangkokban (Ja’afar, Sulaiman & Shamsuddin 2012), esetleg egy privatizációt követő kvázi-magán fejlesztési projekt (Nasution – Zahrah 2014) vagy akár a terület érzelmi kötődésének és identitásának befolyásolása is (és persze fordítva). (Ujang 2010) Az eredmény mindenütt ugyanaz, a terület fizikai és/vagy szimbolikus értéke megnő, az ott élő, alacsonyabb státuszú társadalmi csoportok kiszorulnak.

Bárhogyan is történik, bérleti vagy tulajdonosi formában a középosztály (újra) megjelenése a korábban leromlott belvárosi kerületekben növekvő és eltérő összetételű keresletet teremt, megjelennek a magánbefektetők és a hivatalok, szolgáltatások lepik el az egész környéket, (Zukin et. al. 2009) ami aztán további középosztályi lakosok beköltözését ösztönzi. A magasabb jövedelmű lakosok magasabb bérleti díjakat képesek fizetni, ami óhatatlanul azok árának emelkedését, valamint az adók és költségek növekedését idézi elő, ezzel a még ottmaradt alacsony jövedelmű rétegeket végképp kiszorítva a területről. Mindez a hagyományos kapcsolatháló felbomlását és komoly társadalmi tőkevesztést idéz elő. (Henig 1984; Bondi 1991; Perez 2004) A lakosság fokozatos cseréje a területen működő vállalkozásokat is érinti: a korábbi keresletet kielégítő profillal rendelkező boltok, szolgáltatások lassan elvesztik fogyasztóikat, egyre kevesebb kocsmára és hentesüzletre lesz szükség, míg a jógastúdiók és elegáns bisztrók a helyükre nem költöznek. Ezzel az ott foglalkoztatott, általában helyi lakosok a megélhetésüket is elvesztik és/vagy kénytelenek azt követni másik városrészbe. (Shaw 2005; Wyly – Hammel 2005) Mindez szükségszerűen feszültségeket is szül a régi és új lakosok közt. (Zukin 1987)

Sok esetben a beköltözők első hulláma, éppen az olcsósága és a városközpontozóhoz való közelsége miatt költözik oda, gyakran fiatal művészek közül kerülnek ki a beköltözők, akik számára a városrész elhelyezkedés és „patinája” teszi azt vonzóvá. Ezzel egyúttal sajátos atmoszférát hoznak létre, ami önmagában is felértékeli a területet, s mire az orvosok, ügyvédek és üzletemberek is megérkeznek, az ingatlanárak olyan magasba szöknek, hogy a művészek nagyrésze kénytelen tovább költözni. (Clay 1979; Kerstein 1990) A nyugati országok városaiban megfigyelt jelenség és alkalmazott városfejlesztési eszköz, annak társadalmi hatásai tökéletesen párhuzamot mutatnak Koreában is. Pontosan ugyanúgy zajlott le a folyamat Szöul Hongte nevű kerületében is, ami leginkább nyüzsgő művészeti életéről és az indie zene koreai otthonaként ismert. A kerület kormányzati beruházások révén indult fejlődésnek 1999 és 2005 között, ám a művészek, az ingatlantulajdonosok és a mérnökök között feszültség alakult ki – a tulajdonosok spekulációinak révén a bérletek minden ellenőrzést elvesztettek, ami végül a világmárkák üzleteinek és az elegáns kávéházaknak kedvezett, míg a zenei stúdiók és maguk a művészek kénytelenek voltak alacsonyabb bérletű területekre – sokan közülük Ithevonba – költözni. (Cho, M-H 2010)

Nem mindig, minden területfoglaló csoport kényszerül feladni választott lakhelyét: a meleg közösség érdekérvényesítése és intézményei megvédték a Castro negyedet. Az ezredfordulóra ázsiai országokban is jellemző lett ez a fajta területi homogenizáció és neoliberais gazdasági fejlődés, valamint a hozzá kapcsolódó várospolitikai, ami a termelésalapú gazdaságot posztindusztriális, tudás- és szolgáltatásalapú gazdasággal helyettesíti. Ennek a folyamatnak a városi területek átalakulásában is meghatározó szerepe van.

Sharon Zukin már a kilencvenes években kimutatta, hogy a „bohém” életstílust követő

társadalmi csoportoknak kritikus szerepe van a dzsentrifikációban. Ezek a csoportok az ő megfogalmazásában a „kritikus infrastruktúra” (Zukin 1991: 215), akik nemcsak sajátos esztétikai szemléletükkel, hanem fogyasztói szokásaikkal is befolyással vannak a dzsentrifikáció folyamatára. A tömegfogyasztás korában az általuk megteremtett kulturális komplexum egyfajta viszonyítási pontot jelent mások számára, a középosztály szélesebb tömegei számára is vonzóvá teszi az általuk „átformált” területet. New York és Los Angeles példáján egyértelműen bebizonyosodott, hogy a művészet – galériák és kiállítások – fizikai jelenléte a nagyváros globális versenyhelyzetét is növeli. (Zukin 1995) A művészek és más kreatív csoportok jelenlétére alapozott városok közötti verseny gyakorlati megvalósításához a legismertebb – és legvitatottabb – elméleti modellt Richard Florida (2002) hozta létre.

Florida gondolata nem új, nem csupán Zukin megfigyelései, hanem Gunnar Törnquist (1983) kreatív város koncepciója is jócskán megelőzi. Ráadásul Törnquist nyomán a kilencvenes években Charles Landry és Peter Hall is komoly munkásságot fejtett ki a kreatív városok kutatásában és elméletalkotásában. Florida a nagyvárosok fejlődéséről alkotott mondanivalója a gazdasági fejlődés és verseny kontextusában értelmezhető. Ebben a kreatív központok egyre nagyobb szerepet játszottak, mígnem elengedhetetlen feltétellé váltak; Florida szerint ugyanis az agglomerációs klaszterhez tartozás nem ad elégséges megoldást a versenyben maradáshoz. Bizonyos emberek vagy funkciók közelsége ugyan hatékonyan segíti az adott ágazatot és az ágazatok közti kölcsönhatást egy nagyvárosi területen – jellemzően a belvárosban – a Putnam által annyira nagyra értékelt közösségi integráció elől azonban mára inkább menekülnek az emberek, mintsem hogy vágynának rá. Florida szerint a hagyományos „falusi” jellegű közösség fojtogató, és a nagyvárosi életmóddal nem összeegyeztethető.

Ezen a ponton természetesen különbséget kell tennünk a leromlott városrészek alacsony státuszú lakóinak közösségei és a posztmodern belvárosi elitnegyedek középosztályi lakói alkotta közösségek közt. Ez utóbbi tartalmazza a gazdaság fejlődéséhez olyannyira nélkülözhetetlen kreatív humántőkét, az ő számukra viszont a „pozitív életstílus” lesz vonzó, aminek egyik elengedhetetlen eleme – a gazdaság és a technológia mellett – a kultúra és a művészet. Fontos azonban, hogy nem az infrastruktúrán van a hangsúly: a lényeg a nyitottság, a magas színvonalú élmények és a sokszerű változatosság. A lehetőség, hogy az adott városban vagy városi területen kreatív emberekként definiálhassák magukat a lakók. Mindez nem teljesen új gondolat; tulajdonképpen már a hatvanas évek lokális közösség-koncepciója tartalmazta, nem véletlen, hogy Robert Lucas (1988) „Jane Jacobs Externáliának” nevezte el a nagyjából az iménti leírásnak megfelelő összetevőket.

Florida természetesen élt a lehetőséggel, hogy eme felfedezését „megossa” az arra igényt tartó nagyvárosok irányításával, ez utóbbiak pedig remekül használják azt ma is a gazdaság élénkítéséhez és a versenyképesség növeléséhez. Mindez azonban tudatos stratégiákat hoz létre, ami végső soron a nagyvárosok belvárosi területeinek felértékelését és dzsentrifikációját eredményezi. (Peck 2005; Ley 2003) Egyúttal tökéletesen kifejezi a folyamat összetettségét: a dzsentrifikáció egyszerű és egydimenziós demográfiai vagy városökológiai folyamatként való leírása mindenképpen leegyszerűsítő lenne, hiszen így kimaradnának a közpolitikai, történeti, a felújítást jelentő vagy társadalmi mozgalmak és kulturális/életstílus hatások mint összetevők.

Koreában egészen látványos mértéket ölt a dzsentrifikáció: a gazdaság élénkítése, a nemzetközi verseny szinte megszállottá tette a mindenkori kormányokat, így a szokásos tíz-húsz éves átalakulási folyamat hamar öt évre, mára pedig két évre rövidült, s olyan nagy számban zajlik, hogy a város átalakulásának egyik legfontosabb tényezőjeként tarthatjuk számon. Néhány példa a teljesség igénye nélkül: Tehakro, Szöul színházi és diák negyede, utcai zenészek és fiatalok kávézó színesítik, művészek műhelyei tarkítják ezt a városrészt, amelynek két évtizedig tartott az átalakulása; Hongte városrész a Hongik Egyetem környéke, az indie zene és városi művészet színtere, Szöul nyugati felében; Szamcsong dombos kerülete a hagyományos koreai

épületeivel, művészeti galériákkal, boltokkal és éttermekkel tarkítva, számos külföldi konzulátusnak helyet is biztosít; Insza városrész teázók és galériák színtere, valaha a legnagyobb antikvitás és műkincs piacnak adott otthont; a fákkal szegélyezett Karoszu-kil utca Kangnamban, drága butikok, étterem és kávézók környéke; Szocson Szöul északi részének egyik legrégebbi negyede, a szépirodalom egyik központja, tele történelmi emlékekkel, Szedzsong király szülőhelye, a samanizmus kedvelt helyszíne, itt már csak két évbe telt, mire a terület mai, divatos jellegét elnyerte a 2010-es években. Találunk köztük történelmi rekonstrukciót, reurbanizációs-művész, üzleti és yuppie negyedet is; van, hogy a kormány vagy a városvezetés, máskor a befektetők vagy a piac játssza a főszerepet; ám mindegyik környék a közelmúltban esett át dzsentifikáción Szöulban.

### *A történelem és természet újjáélesztése – Cshonggjecshon*

A korábban ismertett szöuli várospolitikai elsősorban a gazdasági növekedés, illetve a zöldövezetben a nemzetbiztonsági szempontot tartotta szem előtt. A háború utáni években megindult tömeges bevándorlás azonban nem csak új általános várostervezési és -irányítási elveket hozott magával, hanem egyes területek, problémák közvetlen és kényszerű megoldását is kiváltotta. Ezek közül talán a legismertebb a város középpontjában található Cshonggjecshon patak befedése volt.

8. Ábra. A fejezetben szereplő városrészek Szöulban (saját szerkesztés a Wikimedia Commons felhasználásával)



*A térképen szereplő területek: 1. A Chonggjecshong patak felújítási területe (bekarikázva), 2. Ithevon, 3. Tehakro, 4. A Hongik Egyetem (Hongte), 5. Szamcshong, 6. Insza, 7. Karoszu-kil utca, 8. Kangnam, 9. Szocson.*

Szöul történelmi városközpontja a Han folyótól északra fekvő területen, a Cshonggjecshon patak



két oldalán terült el. A várost kettészelő nyugat-keleti főút a patak mentén futott, míg a mellékutak annak mellékágai mentén épültek ki. A vízgyűjtőrendszert a városfal és a domborzat zárta körbe. Az évszázadokig meghatározó szerepű folyó medrét idővel mesterségesen kiszélesítették és rakpartját kőből építették ki – erre utalt eredeti neve is (Kecshon azaz kiásott) – majd évszázadokon keresztül csatornaként használták a város szennyvizének elvezetésére. Új nevét (tisztá vizű patak) a japán megszállás alatt kapta, noha ebben az időszakban már igen szennyezett volt. A húszas években a mellékágak egy részét befedték és csatornává alakították, megteremtve Szöul csatornarendszerének alapjait, s ekkor számtalan terv született az egész patak befedésére is, de anyagi fedezet hiányában az csupán egy kisebb részén valósult meg. A koreai háború alatt menekültek nyomortelepei épültek a part mentén, és Cshonggjecshon a megszállás mementójává, a szegénység és a nyomor szimbólumává vált. A végletesen szennyezett patak okozta gondot, az adott korszakban bevett és elfogadott városépítési megoldásoknak megfelelően, ráadásul jelentős gazdasági nehézségek közepette, egyetlen módon lehetett megoldani – be kellett fedni. (Jeon – Kang 2019)

*5. Kép. A háború után, az észak-koreai menekültek által épített viskók a Cshonggjecshon patak mentén (Mary and Doug Malo)*



*6. Kép. Cshonggjecshon patak befedési munkálatai 1958-ban (Mary and Doug Malo)*



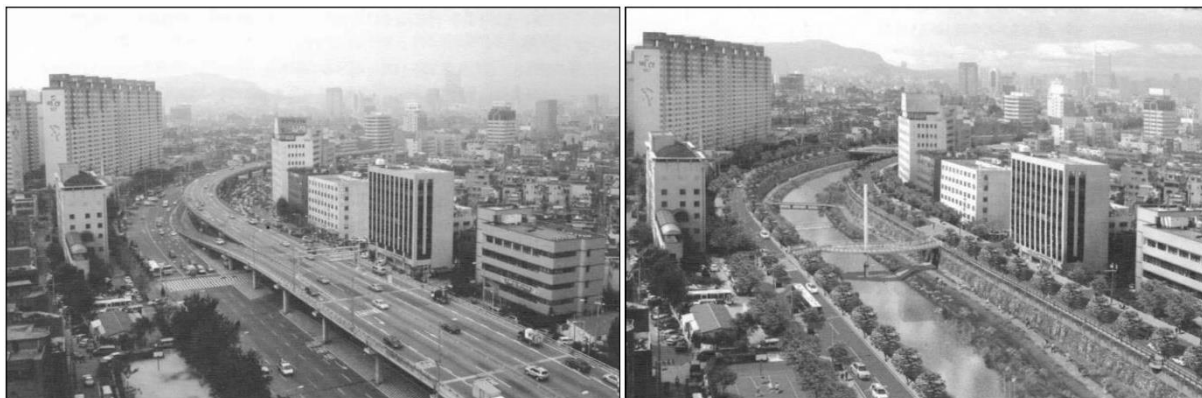


A patak befedése 1958-ban kezdődött, betonburkolatára út került, partjain a nyomornegyedeket gyárak és piacok kezdték felváltani. 1977-re majdnem a teljes hosszában a járdaszint alatti részt beburkolták és a városközpont ütőereként egy emelt szintű autópályát építettek fölé. Az út forgalma évről évre nőtt, 2002-ben már napi 170 ezer jármű haladt át rajta. (Kurniawan 2016) A gyorsan fejlődő terület hamar az ipar és kereskedelem központjává, ezzel együtt pedig a fejlődés és modernizáció jelképévé vált. A patak, ill. immár sztráda mentén új iparágak központi épületei emelkedtek: a gépipar, elektronika és textil- valamint ruhaipar kezdte uralni a környéket. A hajdani szegénynegyed maradványai a város külső kerületeibe költöztek át. A hetvenes évektől a legmeghatározóbb elem a kisgépek és eszközök gyártása és javítása lett. A mellékutcák kopott épületeiben található kis boltokban bármilyen alkatrészt vagy gépet megvásárolhatott a járókelő, a városi legenda szerint még tankot is. (I H.-V. 2017) A nyomornegyedeket egyfajta hektikus iparosodás és szervezetlen fejlődés képe váltotta fel. A járművektől, hordároktól, dobozoktól és járókelőktől zsúfolt utak látképét számtalan olcsó étterem és kávéház egészítette ki.

A hetvenes évek után ezt a környéket a zsúfolt kisüzemek és a munkaerő kizsákmányolása tette hírhedté. Az 1997-es gazdasági válságot követő években a sztráda árnyékában meghúzódó piszkos utcák a gazdasági fejlődés negatív irányát juttatták eszébe mindenkinek, nem csoda, ha éppen ekkor merült fel a gondolat a patak újbóli feltárására és az egész terület rekonstrukciójára. A részletekbe menő vitát szakértők, mérnökök egy csoportja kezdte, akik első szimpóziumukat 2000 szeptemberében tartották. Erős nyomást gyakoroltak a 2002-es polgármester-választás jelöltjeire, ez indította el azt a folyamatot, ami az anyagi és technikai feltételeket végül megteremtette a felújításhoz. A konzervatív jelölt a patak felújítását a város északi felének általános gazdasági revitalizációjához kapcsolta, ami nagymértékben hozzájárult győzelméhez a demokrata jelölttel szemben, aki a magas költségek és a fokozódó közlekedési gondokkal kapcsolatos félelmei miatt mindvégig bizonytalan maradt a rekonstrukciót illetően. I Mjongbak hírnevét a Hyundai Építési Vállalt munkatársaként szerezte, az 1968 és 1970 között, Szöul és Puszan városok között épített autópálya sikerével. I hamar legendássá vált, különösen amikor 1977-ben, mindössze 35 évesen a Hyundai vezetőségébe választották. A politikai életbe 1992-

ben lépett be, majd 1995-ben javaslatot tett a Szöul és Puszan közt kiépítendő csatornára<sup>13</sup>, amit azonban csak 2007-ben sikerült elfogadtatnia. (Pak, Sz-H. 2008)

#### 7. Kép. Cshongjecshon látképe a sztrárával és a rekonstrukció után (Reis – Silva 2016)



I elnök, ill. ekkor még polgármester, üzleti karrierje sokszor hivatkozott forrássá vált, amikor Szöul posztmodern, környezetbarát ipari átalakulásáról volt szó, amiben kiemelkedő szerepet játszott. Sajnálatos módon 2018-ban csúfos véget ért karrierje: tizenöt év börtönbüntetésre és hatalmas kártérítésre ítélte a bíróság sikkasztás vádjával. (Ex-President)

Cshongjecshon felújítása illeszkedett a 2000-es évek várostervezési szemléletébe. Ekkor vált uralkodóvá az ökológiai és történelmi szempont, a parkok már nem csak rekreációs szerepet töltek be, hanem a város természetes környezetét bővítették, javították, a történelmi emlékek kiemelt jelentőséget kezdtek kapni. A várostervezők igyekeztek a főváros hatszázéves történelmét a város mindennapjaiban, az utcákon is tetten érhető identitássá változtatni. A Kvakhvamun Kapu felújítása 2006 és 2009 között, valamint az azonos nevű park felépítése hasonlóképp jól példázza a városrehabilitáció 21. század eleji trendjét, de említhetnénk a kétezres évek elején azt az erdőlétesítési tervet is, ami nem hagyományos parkokat, hanem természetes erdők telepítését tűzte ki célul. (Csong 2014)

A 2003-4-ben zajló felújítás, habár sok romantikus elképzelés is kapcsolódott hozzá, nem volt olyan egyszerű. Egyrészt valódi indokai az erodáló sztráda és romló környezete, annak veszélyei, a környék revitalizációja és a környezetszennyezés megszüntetése voltak. Másrészt a patak vízhozamát eredetileg kiadó mellékágak idővel mind be lettek csatornázva, így lényegében ma is a Han folyóból kell napi 98 ezer tonna vizet átszivattyúzni a patakba, ami aztán visszafolyik a Han folyóba. Mindezt a közeli metróállomáson összegyűlő vízzel egészítik ki. Ekkora mennyiségű vizet felszivattyúzni minden nap természetesen hatalmas energiafelhasználást, következésképpen környezeti terhelést jelent, ami ellentmond az egész terv ökológiai céljának. (Cho, M-R 2010) A fentiek fényében a patak inkább az infrastruktúrafejlesztés technológiai eredménye, mintsem a természeti környezet visszaállítása lett: más szavakkal sokkal inkább szökőkút, mintsem patak. (Rieh – Chang 2018: 132)

Noha a közéleti szakemberek általános véleménye negatív volt, a közvélemény körében igen népszerű lett a fejlesztés, mindjárt az első években havi 6,62 millió látogatót vonzott, s a város saját felmérése szerint 98 százalékos volt az elégedettség. (Cso 2005) Matthias Gross (2002; 2003; 2005) az ökológiai helyreállítást egyfajta „társadalmi kísérletnek” nevezi: a társadalom és a természet kapcsolatának. Mindez azonban attól függ, hogyan értelmezik az emberek a természetet, és hogyan használják fel a természet értékeit és elemeit a meglévő kulturális kontextusban és intézményekben. Az ilyen kísérletek egyúttal a természeti értékek és

<sup>13</sup> A csatorna egy tervezett víziút, ami a két nagyvárost átszelő folyókat kötné össze, és ami bejelentését követően hatalmas nemzetközi vitát generált (Cyranoski, D. 2008).

embercsoportok közötti dinamikát közvetítik. Az ökológusok, akik a természet objektív értékeit veszik alapul, az adott környezeti komplexumot lehetőség szerint az eredeti állapotába állítják vissza, céljuk az emberi élet rendjét a természethez igazítani. Másrészt azok a környezetvédelmi vezetők, akik a természetre, mint eszközre tekintenek, magát a helyreállítást is a természetes folyamatnak tekintik, amivel az emberi élet kényelmesebbé tételét segítik. Az egyik a restauráció tárgyáról és valóságáról, a másik a restauráció módszereiről és eljárásairól szól.

Valójában tehát két ellentétes szemlélet ütközött egymással: míg a környezetvédelem oldalán állók ökológiai szempontokból indultak ki, addig a város vezetése a várostervezés felől közelítette meg a helyreállítást. Az előbbi az „ökológiai kultúrizmust”<sup>14</sup> használja a városi életminőség javítására a folyók ökológiájának maximalizálása révén, az utóbbi a folyók környezeti elemeit használja a város újjáélesztésének és végső soron a városfejlesztésnek a céljára. A várostervezési szempont érvényesülésének mértékét az is mutatja, hogy a folyómeder alatt 7-15 méteres mélységben egy csatornarendszert alakítottak ki, ami a kétszáz évente előforduló árvizek elvezetésére szolgál. Ilyen mértékű túlbiztosítás egyértelműen az infrastrukturális szempont dominanciáját jelzi. (Cso 2005) Persze a mesterséges tereprendezés (mesterséges vízések, szökőkutak, rezervoárok, halászhajók, fű, lépcsők, mosoda, falfestmények, világítóberendezések, gyalogos pályák) mind illeszkednek a kényelmi felhasználást szem előtt tartó tervezési célokba.

A felújítás célja természetesen nem állt meg a természeti-történelmi rekonstrukciónál, az egész belvárosi környezet dzsentifikációját szándékozott előmozdítani, s a város déli, az ezredfordulóra messze fejlettebb városrészeihez (pl. Kangnam) történő felzárkózást is igyekezett elősegíteni. Maga a zöldút, amit a patak mentén létrehozta, természetesen önálló turisztikai és környezeti értékű fejlesztés volt. Napi hatvanezer látogatójával és rengeteg rendezvényével gazdaságilag mindenképpen kifizetődő lett. Valójában éppen a tágabb gazdasági fejlesztés volt az igazi indok – Cshonggjecshon meglehetősen tipikus felújítási projekt volt, ami más nagyvárosokban, mint Los Angeles vagy Boston is megélhetek a városlakók. Ez utóbbi talán a leghíresebbek közé tartozik és sok hasonlóságot mutat Cshonggjecshonnal, ezért térünk ki rá ismétlően.

Mint korábban volt róla szó, a Central Artery-t Bostonban 1959-ben adták át a forgalomnak, s hasonlóképpen vágta ketté az ottani North Endet, mint Cshonggjecshon sztrádája a történelmi belvárost, habár Szöul belvárosával ellentétben, Bostonban nem folyt patak, viszont rengeteg házat bontottak el az építkezés során. Boston belvárosában a lakónépesség a hatvanas-hetvenes években jelentősen csökkent, üzletek, templomok, iskolák zártak be, az ipar is elköltözött, majd a 70-es, 80-as években egyre több magasház építését hagyták jóvá. Az 1959-ben még napi 75 000 jármű forgalom 1990-re napi 190 000 járműre nőtt. A Rose Kennedy Fitzgerald Greenway – vagy egyszerűen csak Big Dig – tervezése a 80-as évek elején, kialakítása 1991-ben kezdődött, és 2006-ban, amikor a projekt utolsó szakasza zárult, már negyedszázada tartott. A korábbi sztrádát a föld alá vezették, s a felszínen egy parkot alakítottak ki: 2016-ban 1,38 millió látogatója volt és évente 400 ingyenes eseményt rendeznek, ami igencsak fontos eleme a társadalmi, turisztikai és gazdasági revitalizációnak. (Crompton 2017) Ez volt az USA legdrágább közúti beruházása: a teljes költség 15 md dollárra rúgott. Ezzel szemben a szöuli Cshonggjecshon átalakítását mindössze 313 millió dolláros költségből sikerült megoldani. (Cervero, Guerra & Al 2017: 153)

A Cshonggjecshon felújítását érő kritikák szerint az ökológiai rendszer egyes elemeinek mégannyira autentikus felújítása sem válthatja ki a teljes rendszer elemei közötti szimbolikus és evolúciós interakciót. Más szavakkal még akkor sem lehetne visszaállítani a környezet

---

<sup>14</sup> Az ökokulturális kritikai szempont az ember és környezete, valamint a társadalmi és politikai viszonyok egyidejű vizsgálatára koncentrál, és ennek a két viszonyrendszernek az egymásra hatását is vizsgálja (Ivakhiv, A. 1997).

eredeti természeti állapotát és annak fejlődési képességét, ha magát a patakot, annak vízi élővilágát és más elemeket sikerülne helyreállítani. A teljes értékű felújítás tehát csak akkor érhető el, ha az egész környék átalakulása a környezeti komplexitás figyelembevételével zajlik, mégha ez több időbe is telik. A cél tehát nem a folyót magát revitalizálni, hanem a város egészét, s a folyó helyét a városon (városrészen) belül újra-értelmezni. Sajnos a társadalmi kommunikáció nem zajlott le megfelelőképpen, és M-R. Cso (2005) szerint a demokratikus folyamat sérült, ami egyben a városrész városökológiai dinamikájára is negatívan hatott, s amit a polgármester megvesztegetési botránya sem segített. Más szavakkal a városfejlesztés és a kritikai ökológiai és kulturális szempontok csatájában a városi bürokrácia tehetetlensége „győzött”.

A város természeti környezete mindenképpen pozitív irányba változott, a magasút lebontásával és a patak létrehozásával a levegő minősége, a napfény mennyisége és számtalan egyéb tényező ugrásszerűen javult a környéken. A drámai hatás azonban az ingatlanárak emelkedésében mutatkozott, ez a lakásokban száz százalékos, míg az üzlethelységek bérleti árában harminc százalékos emelkedést jelentett a felújítás két éves periódusában. A városrész mind társadalmi összetételében, mind szolgáltatásaiban kicserélődött, a korábbi alacsony státuszú lakóépületek helyére luxuslakásokat építettek, melyek hamar meghaladták Kangnam árait is. A felújítás gazdasági hatása továbbgyűrűzött és a patak 5,8 km-es szakaszán 380 milliárd won beruházást indukált csak a környéken, ám a közvetett gazdasági hatás, beleértve a foglalkoztatást is 60 trillió wonra<sup>15</sup> becsülték. (Cso 2005)

Noha a lehetőségek egyértelmű korlátokat szabtak a felújításra, a „lehető legjobb” eredmény mégis kérdéseket hagy maga mögött. Vajon milyen identifikációval számolhat a létesítmény: tájkép, patak vagy patak egyáltalán? Ha sikerült is a természeti környezetet a lehető legjobban rekonstruálni, a környék további, a beruházás által kiváltott fejlődése mindenképpen károsan hatott arra. A legnagyobb veszteség talán mégiscsak a történelmi fejlődés lehetőségének elvesztése. Azzal, hogy egy ennyire jelentős, mégis felülről hozott döntés, ilyen nagymértékben átalakította a környezetet Szöul belvárosában, az a lehetőség ment füstbe, hogy az a maga szerves, alulról építkező módján, a természetes társadalmi folyamatok révén menjen végbe.

Az igen népszerű turisztikai látványosság elvesztette identitását, történelmi jelentését és az ott élő emberekkel való szerves kapcsolatát, interaktivitását, így antropológiai értelemben „nem-hellyé” (Auge 1995) változott. A bírálatok a természeti és a történelmi rekonstrukció hiányosságaira és alapvető elhibázottságára vonatkoztak. Nem adták át a Kvantongjo hidat a teljes forgalomnak, félve, hogy nem bírja majd a modern járművek terhelését, ám a kritika szerint ezzel elveszítette történelmi jelentését. A csalódott kritikusok romantikus elképzelése azonban egy olyan patakra és városra „emlékezett”, amit sosem ismertek, vagy ami sosem létezett. 1958 előtt Cshonggjecshon patak, mint említettük, egy szennyvízelvezető volt, környéke pedig nyomornegyed. A befedést követő évtizedekben pedig nem volt mire emlékezni, hiszen a csatorna a föld alá került. Csatorna volt, hiszen természetes vízutánpótlását évszázadok óta elvesztette. A városépítészeti szemlélet szerint a városrész konzerválása olyan referenciára utalt, ami legfeljebb a történelemkönyvekben volt olvasható. A viták, miközben elmerültek a projekt által képviselt, vagy hiányzó szellemiségének részleteiben, valójában a hely szellemének, a helyhez kapcsolódó történetnek a hiányát mutatták ki, ami a nyolcvanas évek óta a várostervezés egyik fontos sarokköve lett.

#### *8. Kép. A Kvantongjo híd és környéke 2019-ben (saját)*

---

<sup>15</sup> 2005-ös árfolyamon a két összeg 74 milliárd és 11,8 trillió forintnak felel meg.



A 2014-ben létrejött bizottság – Cso Mjong-Re vezetésével – a re-rekonstrukciót szorgalmazta, de figyelmen kívül hagyta, hogy a város egy folyamatosan változó közeg. A kritikusok szerint a „tereprendezésnek” degradált városfejlesztés és rekonstrukció viszont a kerület dzsentifikációját hajtotta végre. Jeon (Jeon – Kang 2019: 756) meg is jegyzi, hogy még a dzsentifikáció, a mesterséges tereprendezés legerősebb bírálója, a szociológus Cso Mjong-Re sem említette a környék ipari múltját, azt a társadalmi konstellációt, ami a háború utáni fél évszázadban jellemezte Cshonggjecshont. Ha beszélt is valaki a munkásokról, akik ott laktak, csupán a szép környék leromlásának, slummá válásának és a természet szégyentelen kizsákmányolásának részeseiként említette őket. „Városi szemétláda” – jellemezte a híres író, Pak Kjong-I; metángözös, koszos, zsúfolt és élhetetlen – hangzottak az általános jelzők a környékről az ezredfordulón. Mindez egybecseng az ipari növekedés áldozatával, a természetes környezet feladásával az önző gazdasági érdekért cserébe. A klisé, amit a kritikusok nyomán az imént felsoroltunk, kísértetiesen emlékeztet a 19. század és a századforduló európai és amerikai nagyvárosokról alkotott képére, arra a negatív, egészségtelen környezetre, amit talán legékebben Ebenezer Howard reformterve ellenpontozott.

9. Kép. Cshonggjecshon hagyományos környéke, mára sétálóutca és látványosság (saját)



Pedig Cshonggjecshonban egymillió fiatal munkás találta meg a szerencsését, akik az ország

legkülönböző pontjairól érkeztek. Ugyan sokszor semmilyen eszköztől nem riadtak vissza, a származásuk és iskolázottságuk alapján azonban semmilyen előítélet vagy diszkrimináció nem érte őket. Az ott élők beszámolóai alapján a környék inkább emlékeztetett egy hangyavárra, ahol a munkások az ország gazdaságát szorgosan építik. (Jun – 2004) Cshonggjecshon felújításakor az itt működő vállaltok nagyrésztét egy Szöul délkeleti részén újonnan épített üzleti komplexumba a Garden 5-be költöztették – ez a döntés azonban nem vette figyelembe a hely sajátosságainak jelentőségét, az évtizedek alatt kiépült szoros gazdasági hálózatot, a környező ipari negyedekbe való beágyazottságot. (Szong 2001) Cshonggjecshon dzsentrifikációja ugyanis közvetett társadalmi és közvetlen gazdasági költséget generált a szomszédos területeken működő vállalkozások számára. (Lim et.al. 2013) A szomszédos területen élők és az ott működő vállalatok szükségletei nem változtak, így az elköltöztetett vállalkozások és szolgáltatások helyett újakat kellett keresni, sokszor a korábbinál jóval messzebb. A meglévő gazdasági és társadalmi kapcsolatok egy részét egyáltalán nem sikerült pótolni – ez anyagi és társadalmi terhet rótt a szomszédos területekre. Mindezek eredményeképpen nem csupán a helyben létrejött gazdasági társulásokot hozták nehéz helyzetbe, hanem a tágabb térség működésében is jelentős változást indukált a felújítás.

Szöul dzsentrifikációja, a belváros szegénynegyedeinek felszámolása és magasépületekkel történő helyettesítése már az 1920-es években megkezdődött, így Cshonggjecshon tulajdonképpen csak egy folyamat végső állomásának tekinthető. A hetvenes évek átalakításai, a nyomornegyed lebulldózerolása, majd a rekonstrukció egy hosszútávú folyamat egyes lépéseinek tekinthetők. A hajdani negyedből mindössze egy 2005-ben nyílt múzeum maradt: fényképek, újságok és a viskók modelljei emlékeztetnek itt a rosszhírű múltra. A hálózatok felszámolása azonban ismét a jól ismert példákat juttatja eszünkbe: a bostoni North End, az alacsonybérű kikötővel, tele olasz és lengyel munkásokkal, sűrűn beépítve, mégis kis háztömbökkel, az utcákon rengeteg virágzó, kis üzlettel, ahol pezsgő élet zajlott, s ahol a lakók ugyan szegények voltak, mégis, saját erejükből, amennyire tudták felújították a házakat, még a tűzfalakat is kidíszítették. Bostonban itt volt a legalacsonyabb a bűnözés, betegség, és a gyerekhalandóság aránya, s persze a legalacsonyabb a lakberek jövedelemhez viszonyított aránya is. A Bostoni Városfejlesztési Hatóság, a tervezőirodák és a bankok mégis slum-ként kezelték. Jane Jacobs számára mindez a városvezetés és a közösségek konfliktusának szimbóluma volt, akárcsak Herbert Gans számára a szomszédos West End. A hatvanas években a szociológusok az ilyen városrészek lebontásában a helyi közösségek és a társadalmi tőke rombolását látták, pontosan ugyanazt a kritikát fogalmazták meg, amit fél évszázaddal később Szong tett Cshonggjecshon rekonstrukciója kapcsán. Egyik helyen sem a helyi közösség, hanem a városvezetés elképzelése határozta meg a fejlődés irányát, ami a város egészének gazdasági és esztétikai jobbá tételét célozta.

Mindezekhez társul az is, hogy noha Szöulban a vállalkozások 98%-a kis- és középvállalat, ami egyúttal a foglalkoztatás 60%-át teszi ki. Ezeknek a vállalatoknak a termelékenysége igen alacsony, a nagyvállalattal összehasonlítva a legnagyobb különbséget éppen Koreában találhatjuk az OECD országok között. (OECD 2018) Mindezek hátterében az innováció hiánya és a szabályozási korlátozások állnak, ám a legfontosabb tényező a gazdaságpolitika szemléletében kereshető. Az ilyen kisvállalatokat általánosságban éppen alacsony termelékenységük miatt negligálják a gazdasági versenyképesség növelésében érdekelt és a nemzetközi versenyben való előrejutásért elkötelezett kormányzati programok, és általában a szabályozást alakító szemlélet. Erről részletesen szólunk a globális város fejezetben a neoliberális és a fejlesztő politika kapcsán. Az így kialakult munkaerő-piaci kettősség elsősorban az egyébként is hátrányos helyzetű csoportokat érinti, a nőket, fiatalokat, időseket és bevándorlókat, akik nagyobb arányban vannak a kis- és középvállalatokban foglalkoztatva, ám Cshonggjecshon revitalizációjának tárgyalásakor egy területi-közösségi problémát

helyeztünk a középpontba.

### *Városfejlesztés és dzsentrifikáció Kujong városrészben*

Az épületek felújítása Koreában elsősorban a fizikai állapot javítását és a tulajdonosok profitjának maximalizálását tartotta szem előtt, az alacsony jövedelmű kerületek társadalmi tőkéjének megerősítésére egyáltalán nem fordított figyelmet, amint ez Cshonggjecshon esetében is bebizonyosodott. Nem kétséges, hogy a lakásfelújítási projektek hozzájárultak a lakásállomány növekedéséhez, ám azzal, hogy a lakhatási rehabilitációs projektek lebontották azokat a nyomornegyedeket, ahol az alacsony jövedelmű családok koncentráálódtak, egyúttal elkülönítették és marginalizálták a lakóhelyüket elhagyni kényszerülő lakosokat. A lakóingatlan-fejlesztések piaci megközelítésben leginkább a tulajdonosok által kezdeményezett dzsentrifikációs folyamatként írhatók le. Az alacsony jövedelmű kerületekben a fenntartható fejlődéshez a lakosok (közösségek) és a helyi önkormányzatok mozgósítására lenne szükség, ahhoz, hogy a gazdasági tőke mellett a társadalmi tőkét is erősíteni lehessen.

A 60-as, 70-es évekre a gyors gazdasági növekedéssel együtt járó urbanizáció következtében a nagyvárosok lakosságának 20-30 százaléka nyomornegyedekben élt Dél Koreában. (Ha 2007) Még a 2000-es népszámlálás szerint is Szöul lakásainak 23,4%-ában nem volt megfelelő egy főre eső lakóterület és megfelelő közműellátás, vagy a lakóépület szerkezete nem volt elfogadható állapotú, noha a nyolcvanas éveket követően igen jelentős javulás volt megfigyelhető e téren. A lakás-sztenderdek esetében ezt úgy kell érteni, hogy négy lakó esetén 37 négyzetmétert meghaladó lakás tekinthető megfelelőnek, de bármelyik közmű (folyóvíz, csatornázás, elektromosság) hiánya vagy a lakóépület nem megfelelő jellege (sátrak, kunyhók, barakkok vagy más, nem kielégítő minőségű építőanyagok használata) is leminősítette a besorolt lakást. Jellemző módon az általános gazdasági fejlődés csak növelte a polarizációt a lakhatási körülmények között. Ez a jelenség elég általános, általában a modernizáció és iparosodás melléktermékének tekintik, s a városfejlesztés szépitő szándékának tipikus tárgyát képező negyedekre jellemző.

A városszépítés és a nem produktív társadalmi szegmensek eliminálása a várostervező irodák legáltalánosabb vezényszavai voltak már a 19. század Európájában, s a városszociológia 20. század közepi elemzéseinek is középpontjában álltak. A bevételek növelése, a város arculatának esztétikai szempontú fejlesztése mellett a szociális szempont sokszor teljesen hiányzott, vagy csak másodlagosan, kiegészítő jelleggel jelent meg, s egyáltalán nem pótolta a társadalmi tőkevesztésből fakadó hátrányokat. A középosztályt szolgáló belvárosi dzsentrifikáció mellett az ezredfordulón a lokális közösségek – különösen az etnikailag szerveződő és a kertvárosi közösségek – egyre gyakrabban találták meg az érdekérvényesítést akár helyi önkormányzati keretek közt, akár a hivatalos politika helyett, árnyékkormányok formájában. Ez utóbbi szedhet közösségi adót, hozhat szabályokat, amiket be is tartathat a közösségen belül, viszont nem igazán elszámoltatható, így főképpen a vagyoni befolyása érezhető rajta. (Garreau 1991)

Dél Korea nagyvárosaiban azonban egyre nagyobb szerepe lett a lokális közösségeknek városi környezetben is, különös tekintettel arra, hogy a hagyományos kertvárosok itt hiányoznak. Ráadásul az alacsony jövedelmű közösségek nem támaszkodhatnak másra, mint éppen a társadalmi kapcsolataikból képződő közösségi tőkéjükre. A közösség identitását ebben az értelemben az együttműködés és a szándékos cselekvés tarja fenn, ez határozza meg létét is. (Hillery 1968; Wellman – Leighton 1979) Ez a szándékoltság általánosságban ellentétes a várostervezői szándékkal, így az olyan komplexumok megalkotásával létrehozott virtuális közösségekkel is, mint a Garden 5. A lokalitás ráadásul a leggyengébb pont a közösségek meghatározásában, s a hatvanas évek óta, a fejlődő kommunikációval, s a társadalmi távolságok



rövidülésével egyre kevésbé fontos szempont (Brooks 1974: 198) – ám jelentősége nem múlt el ma sem.

Korea nagyvárosainak szegénynegyedeit máig erős lokalitás jellemzi: meghatározók a falusi környezetből hozott rokon kapcsolatok, a kortárs csoport rendszerek, melyek a migrációs hálókat is fenntartják és a közösségi életet is megszervezik, s maguk a bevándorlók is jellemzően családotól költöznek fel ezekbe a nagyvárosi negyedekbe. (Ha 2002) Ezeket a főként síkatorok és földszintes házak jellemezte negyedeket a városvezetés előszeretettel tarkította hatalmas blokkokkal, ám a városrehabilitáció számtalan közvetett eszközzel is igyekszik javítani a város általános állapotán, ami közé tartozik a közlekedés, tervezés, foglalkoztatás, képzés és oktatás is. A szokásos problémával azonban Koreában is nehezen küzdenek meg: az általános javulás egyben a polarizációt is növeli. Ha egy városrészt át is alakítanak, a területi-társadalmi problémákat nem oldják meg, csupán áthelyezik. A kilencvenes évek gazdasági válsága ezt a terhet az alacsony státuszú rétegeken csak fokozta. (Ha – Lee 2001)

A lakhatás rendezése (ami lényegében a nyomornegyedek lerombolását jelentette) okozta társadalmi problémák rendezésére a nyolcvanas éveket követően egy új megoldást vezettek be Koreában. Ennek lényege, hogy a felszámolásra kijelölt helyeken, a fejlesztő vállalkozó és a lakókat képviselő, kifejezetten erre a célra létrehozott lakhatási szövetkezet között egy partnerség jön létre. A közös döntéshozatal a szövetkezetnek kétharmados szavazati arányt biztosított, enélkül nem születhetett meg a projekt sem. Ráadásul a szövetkezet minden tagjának járt egy lakás a fejlesztési területen. A beruházó tehát eleve a terület lakói által teremtett lakásszükséglet felett tervezett, ez jelentette a piaci részt, s hozott igazi hasznot számára. A látszólag remek megoldás váltotta ki azonban a legtöbb visszaélést, sokszor a rendőrség asszisztált az erőszakos kilakoltatásokhoz, amire az illegális helyfoglalás a jogi alapot is megteremtette, a lakók 20-30%-a pedig egyáltalán nem jutott lakáshoz, míg az eredeti beruházásban is csupán 20%-uk tudott lakást vásárolni. (Ha 2004) Ráadásul az 1989-et követően bevezetett állami lakhatási támogatásból a bérlők kimaradtak, holott az ilyen szanálendő területek lakosságának 60%-a csak bérlőként lakott lakásában, a kompenzáció pedig csak tulajdonosoknak járt. (Ha 2001)

A kilakoltatás, a legtöbb esetben valamilyen másik elhagyott, leromlott területre, sokszor a városon kívülre, egyáltalán nem bizonyult jó megoldásnak, amire, – ugyancsak 1989-ben – volt is válasza a kormánynak. A program lényege az volt, hogy a már a hetvenes években is gyakori önerőből történő, kalákában megvalósuló felújításokhoz anyagi támogatást nyújtott, mégpedig támogatott hitelek formájában és az építési előírások enyhítésével. Mivel a bérlők, de a tulajdonosok sem rendelkeztek kellő anyagi erővel és technológiai tudással, az előbbieket 50%-os, míg az utóbbiak kétharmados arányú szavazatával jöhettek létre olyan társulások, amik részt vehettek a felújítási programokban. Ez a megoldás sem bizonyult azonban kielégítőnek, amennyiben a források elosztását nem sikerült sehogyan sem megvalósítani. (Thomas – Hwang 2002)

Mindazonáltal rengeteg felújítási projekt zajlott a kilencvenes években, ami a lakások átlag alapterületét háromszorosára emelte, az újonnan épített sokemeletes lakóépületekben az átlagos lakásméret 118 négyzetméter volt. Ezek az új beruházások viszont egyértelműen középosztályi keresletet elégítettek ki, ezeken a területeken pedig tipikusan dzsentifikáció zajlott. (Lee et.al. 2003) A kényszerűen elköltöző lakók pedig a város peremén, vagy egyéb üresen maradt területeken, vinyl házakban, sátrakban vagy kunyhókban találtak lakhatást – természetesen illegálisan. A kormány támogatta a magas jövedelműek beruházását a lakássztenderd alatti beépítésű területeken, ám az egyre csökkent, sok helyen a távolmaradó tulajdonosok aránya elérte a 60%-ot. (Ha 2007)



Jellemző példa a fentiekre Kujong falu esete. (Park, J-M 2015) 1988-ban, az olimpia hatalmas infrastrukturális és területi fejlesztéseket követelt, aminek következtében számos alacsony státuszú területet számoltak fel. A lakók egy része új lakhelyet keresett, s talált Kujongban, ami Szöul legelegánsabb üzleti negyedének Kangnamnak a szélén található, csupán egy hatsávós autópálya választja el a két világot egymástól. (Bell 2014: 87) A 2010-es években számtalan újrahaznosítási terv született, míg végül 2015-ben a kormány a terület lebontásáról döntött, s államilag támogatott, szociális lakásépítést tervezett a jelenlegi lakók számára. A „faluban” még 2020-ban is 2500-4000 ember élt, többségük idős, a házak ugyan mind kunyhók, de a lakók létesítettek postaszolgálatot, van óvoda és templom, víz, gáz és elektromosság, valamint saját biztonsági járőrszolgálatuk is. 2011-ben ideiglenes lakhatási engedélyt is kaptak. (Williamson 2012)

10. Kép. Kujong falu (Getty Images)



Az ilyen nagyvárosi nyomornegyedek a hatvanas évektől gomba mód szaporodtak Szöul szerte, s kitelepítésük is szinte azonnal megkezdődött: 1962 és 1970 között 40 000 alacsony jövedelmű háztartást költöztettek 20 különböző, a város peremterületein lévő, mindenfajta tervezést nélkülöző, félmezőgazdasági területre. (Ha 2007) A jelenség tehát nem új, és nem is tűnt el a modernizáció során. A mai városfejlesztési szakirodalom gyakran a fenntarthatóság körébe sorolja a társadalmi fenntarthatóságot is. Ez utóbbin pedig a társadalmi tőke megőrzését érti: magában foglalva a társadalmi egyenlőség és a felelős állampolgár eszméjét is. (Burgess, Carmona, & Kolstee, 1997; Choguill, 1996; Marcotullio, 2001) Mindez praktikusán pedig azt jelenti, hogy a terület lakói képesek megfelelő lakhelyet biztosítani maguknak, egyben megélni a közösséghez tartozás érzését, biztosítani a közösség tagjainak kölcsönös támogatását, félelemtől mentes szabadságban és biztonságban élni és a társadalmi ügyekben aktívan részt venni. (BCRTE, 1993)

A társadalmi fenntarthatóság mondanivalója azonban a közösség lokális felfogásában gyökerezik, melynek a fentiekhez illeszkedő várospolitikai és társadalomtudományi felfogása a chicagói iskolához nyúlik vissza, s fénykorát az 50-es, 60-as években élte az Egyesült Államokban. Jane Jacobs Robert Moses-szel folytatott csatája Greenwich Village-ért 1941-től egészen 1971-ig húzódott, csupán ekkor vették le Lomex felépítését végleg New York

fejlesztési tervei közül. A Jacobs által képviselt lokális közösséget Wellman és Leighton (1979) már egy történelmi korszak jellemzőjeként foglalta össze a hetvenes évek végén. Ebben a felfogásban a közösség nem családi interperszonális kötések hálózata, ami támogatja a tagokat, segíti a beilleszkedést a közös térbe, szolidáris érzelmeket ébreszt a tagokban és egyúttal egymásra irányuló tevékenységeket indukál.

A szerzőpáros pontosan látta, hogyan értelmezték a társadalomtudósok és a városvezetők a 20. század első felében azt a folyamatot, ahogy az urbanizáció redukálja a hagyományos közösségek erejét. A korabeli felfogás szerint a szolidáris közösség teljes tagsága helyett korlátozott mennyiségű, intenzitású, gyakoriságú tagság jön létre, egyszerre több kapcsolathálóban, ahol az izolált, kétszemélyes kapcsolatok dominálnak. A létező kapcsolathálókat gyéren kötötték, kevés a potenciális kapcsolatuk, a gyenge határok lesznek jellemzők, mindez kevés strukturális alapot teremt a szolidaritáshoz, így gyengül a mobilizációs képesség is. Ez a társadalmi folyamat, pontosabban így látni az alacsony státuszú nagyvárosi városrészek közösségeit, megfelelt a radikális, liberális és konzervatív politikának is, ami a közösségfejlesztés kudarca nyomán vagy elhanyagolta a leromlott városrészeket, vagy egy idő után lebontotta azokat.

A 60-as évekre azonban kikristályosodott az a szemlélet, amit Jacobs is képviselt, miszerint a szomszédsági közösségek egyáltalán nem tűnnek el a nagyvárosi közegben, hanem épen fennmaradtak, és továbbra is a segítség és társasélet forrásai. Ráadásul a formalizált és centralizált bürokrácia felerősíti az elsődleges kötések: az 1950 és 1980 közötti empirikus kutatások sorra igazolták ezt a felfogást. A megváltozott közösségfelfogás szerint a tagok viszonyának sajátossága, hogy egyetlen lokális közösség szoros tagjai. Éppen ezért a sokszoros kötések, a változó intenzitású (köztük sok erős) és extenzív kapcsolatok és a sűrűn kötött hálózatok jellemzik az ilyen közösségeket. Szoros belső és kevés külső kapcsolatokkal írták le az amerikai nagyvárosok társadalmát, aminek következtében erős szolidáris aktivitás és érzelm, valamint gyakori hétköznapi segítség jellemezte azokat. Az ember ebben a felfogásban alapvetően jó, alkalmazkodó és társas lényként jelent meg.

A szomszédság mozgalom (Neighborhood movement) képviselői, mint Jane Jacobs vagy Herbert Gans, nagyra értékelték a lokális közösségeket, amik segítséget jelentenek a stressz, szegregáció, a mentális és fizikai betegség ellen, és Szöul városfejlesztési programjainak társadalomtudományi elemzésekor pontosan ezt a szemléletet látjuk tükröződni. A lokalitás központi gondolat, lokális problémákra csakis a hely sajátosságai szerint lehet megoldást találni, s ebben a folyamatban a kormányzat inkább közvetítő szerepet tölt be, kéne, hogy betöltsön, a helyi lakosság mobilizálása pedig kulcsfontosságú cél.

A 70-es és 80-as években a társadalmi tőke fogalma ragadta meg legjobban mindazt az jelenséget, amit a korábbi évtizedek a lokális közösségekben láttak. Ebben az időszakban ugyanis már sikerült túllépni Gary Becker hagyományos felfogásán, ami a fizikai tőkével szinte analóg módon értelmezte a humán tőkét, azt egyfajta állományként leírva, aminek segítségével az egyén jövedelemre tehet szert. A legismertebb, és egyben rokon értelmezések ebben az időszakban (70-es és 80-as évek) Pierre Bourdieu, James Coleman, majd később Robert Putnam (2000) nevéhez kötődnek. Putnam felfogásában a társadalmi tőke a kapcsolathálókból fakadó és a reciprocitáson és szavahihetőségen alapuló közös érték, ami abból a hajlandóságból ered, hogy a csoport tagjai tegyenek egymásért – ez egyben a demokrácia létrehozásának és fenntartásának alapja. Bourdieu így határozta meg: a tényleges vagy potenciális erőforrások összessége, amelyek a kölcsönös ismeretség és elismerés többé-kevésbé intézményesített kapcsolatainak tartós hálózatához kapcsolódnak. Coleman társadalmi tőke értelmezése szerint pedig „A társadalmi tőke a cselekvők közötti viszonyok struktúrájában ölt testet.” (Coleman 1988)

A társadalmi tőkének, ez utóbbi értelmezések felől közelítve, Szöul nyomornegyedeiben igen jelentős szerepet tulajdoníthatunk, stabil közösségként írhatjuk le azokat. Az empirikus kutatások megerősítik azt a modellt, amiben a felszámolás, rehabilitáció negatív hatásai éppen ezen a téren tekinthetők kiemelkedőnek. A saját szomszédsági kapcsolataikat a Szöul leromlott városrészeiben élők 72,5%-a szorosnak és a kölcsönös segítségen alapulónak ítéli meg. (Ha 2007: 126) Mindez sajátos helyzetet biztosít a városon belül, hiszen az elmúlt évtizedekben a lokalitástól egyértelműen az érdeklődés felé mozdult el a kapcsolathálóok jellege Szöulban is. A közlekedés és kommunikáció fejlődésével a Wellman – Leighton féle Community liberated lett az általánosan jellemző közösségi szerveződési forma.

A munkahelyi és rokon kapcsolatok térben elváltak egymástól a nagyarányú területi és társadalmi mobilitásnak köszönhetően. Mindez természetesen korlátozott és sokszoros hálózati tagságot eredményezett, amiből csupán egy maradt lokális. Az ilyen kapcsolathálókat Szöulban is változatos kapcsolati szélesség jellemzi: néhány többszörös, és rengeteg egyszeres, többnyire változatos erősségű kötések – az egyének hálóok sorozatához kapcsolódnak kevés kötésekkel, laza, nyitott rendszerek tagjai. A ritka, kevésbé definiált kötések egyben kevés szolidáris aktivitással járnak együtt, a segítség mobilizálása inkább a kétszemélyes kapcsolatok minőségén múlik. A szegény-negyedekben másképpen van: ott a lokalitás határozza meg az egyént, identitást, a kapcsolatok érzelmi alapját és társadalmi formáját. A slumok lakói társaságokat hoznak létre Szöulban, hogy kapcsolataikat megerősítsék, gyűléseket találkozókat tartanak – ilyen intézményesült formákban oldják meg közösségi problémáikat. A felszámolással természetesen mindez eltűnik – legyen szó a teljes lerombolás, vagy a felújítás középosztályosító következményeiről.

A városvezetés nagyjából ugyanazokon a szakaszokon ment keresztül, mint Amerikában: a 60-as, 70-es években a laissez faire határozta meg, vagyis nagyjából magára hagyták a hátrányos helyzetű közösségeket, amit a 80-as évektől egy profitorientáltabb megközelítés váltott fel. A 90-es évekre egyre inkább a privatizáció és a liberalizáció vált meghatározóvá, a legtöbb korábbi kontrollt eltörölték, különösen az ezredfordulót követően az állam lassankint kivonult, s a cseboloknak adta át a lehetőséget. A partikuláris városrendezés helyett általános elvek bevezetése következett – a várostervezőknek és építészeknek átengedett terepen a szociális szempontok egyre kevésbé játszanak szerepet, s mindez egy általános dzsentrifikációhoz vezet.

### *Kulturális revitalizáció – Ithevon*

Az ezredfordulót követően a városvezetés a korábbi dzsentrifikációs politikáival nagyrészt felhagyott, és új irányt jelölt ki. Ennek a fordulatnak a célja, hogy a korábbi vállalkozói-gazdasági élénkítés helyett, mellett a modern kulturális értékekre helyezze a hangsúlyt, különösen belvárosi, esztétikai szempontból értékes területek esetén, de bármilyen ipari vagy leromlott kerületben is, ahol a felújítás hasonló célokat érhet el. A célok pedig abba az általános városfejlesztési keretbe illeszkednek, ami Szöul globális és kreatív várossá igyekszik tenni, ezen jellemzőivel igyekszik pozícióját erősíteni. (Erről később lesz szó.) Az esztétikai és kulturális hagyományörzés szempontjai mellett megjelentek további szempontok is. A városlakók nagyobb beleszólást kaptak a fejlesztésekbe, azok tervezésében és kivitelezésében művészek is szerepet játszottak és általánosságban a kulturális értékek meghatározó szemponttá váltak. Hogy mindezen, sokszor piaci szempontból nem közvetlenül megtérülő fejlesztések megvalósulhassanak, az állam újra nagyobb szerepet vállal, alapokat hoz létre, egyúttal nemzetközi mintákat igyekszik követni, ami ugyanakkor a történelmi-kulturális helyi sajátosságokat nagyrészt figyelmen kívül hagyja. (Cso 2011) A modern nagyvárosi környezet igényeit képviselők és a hagyományörzők által meghatározott értékszemléletek gyakran

egymásnak feszülnek.

Mindezen feltételek között sem állíthatjuk, hogy a vállalkozói és kreatív szemlélet teljesen kívül rekedt volna Szöul területi-társadalmi fejlődéséből. Ithevon Jongszan kerületben található, s mára Szöul egyik legvonzóbb turisztikai célpontja, számtalan nemzetközi étterem, üzlet és előkelő szálloda otthona. Módos környék, tele külföldiekkel, felkapottságának egy apró jele, hogy a Samsung vezetője is itt lakik. Divatos éttermek és kávézók, művészeti galériák és művészeti stúdiók, valamint az „autentikus” idegen légkör jellemzi. Nem volt ez azonban mindig így. A 20. század második felében, az amerikai katonai bázis közelsége miatt leginkább bordélyházak és rossz hírű kocsmák tarkították a negyedét. A 2001. szeptember 11-ei események azonban a bázis életében jelentős fordulatot hoztak: kijárási tilalom és fokozott ellenőrzés következett, a korábbi laza élet megszűnt, így a katonák szórakozóhelyeire sem volt többé szükség. Ithevon átalakulása azonban nem állami fejlesztés, dzsentrifrikáció eredménye, a beruházók kulturális vállalkozók voltak. (Kim, V. 2015; Ock 2015; Salmon 2012)

Húsz év alatt Ithevon liberális, intellektuális és multikulturális környékké fejlődött, ezt a városvezetés is támogatta, hiszen turisztikai értéke és emelkedő státusza mindenképpen a város hasznára vált, ám a negyed önálló belső dinamikája sajátos identitást és társadalmi folyamatokat is teremtett egyúttal – sajátos közösségek kezdtek egyre nagyobb szerepet kapni, ezek közül csak a Koreában idegen muszlim kolóniát emelném itt ki, de később külön elemezzük az itt található meleg-negyedét, Homo Hill-t is.

Ithevon átalakulását a városrészben megjelenő kulturális vállalkozók indították, ám tudni kell hozzá a következőket. Koreában a legmagasabb a felsőfokú végzettségűek aránya a 25-34 éves népességen belül: míg az OECD országok átlaga 40%, addig Koreában a fiatalok kétharmada felsőfokú végzettséggel rendelkezik. Ugyanakkor a munkanélküliség közöttük az országos átlaghoz képest meglehetősen magas – ez viszonylag általános jelenség a fejlett gazdaságokban. A művészeti ágban tevékeny fiatalok egy jellemző megoldásként – és ez sem csak Korea sajátja – gyakran művészeti vállalkozásba kezdenek, hogy máskülönben akadozó karrierjüket egyengessék. Ithevon átalakulásában kezdeményező erőt jelentett, hogy a két profil nem vált szét. (Kim, J Y 2016)

Ithevonban volt az utolsó Szöul belvárosában működő amerikai bázis (pontosabban két bázis), amit még az 50-es években hoztak létre. Ez egyszerre kölcsönzött katonai jelleget a környéknek, és a külföldi jelenlét miatt valamiféle multikulturális hangulatot is. Különösképpen erős volt ez utóbbi, hiszen Koreában, így Szöulban is nagyon alacsony a bevándorlók száma, leginkább a nem ázsiai bevándorló csoportok vannak kisszámban jelen. A környék telítődött a katonák igényeit követő szolgáltatásokkal (szabók, éttermek, bárók, pénzváltók, szexmunkások és egyéb sajátos elemek), csak külföldieknek fenntartott klubokkal és meleg bárokkal, így az egész negyed egyfajta amerikai gettó jellegét öltötte fel az idők folyamán. Egyszerre volt idegen és erkölcsileg elítélhető. Másfelől Ithevon Szöul egyetlen igazán nemzetközi negyedévé vált, nemcsak laktanyák, de a nagykövetségek és külföldi rezidenciák is itt összpontosultak, nagyjából kétezer külföldi él itt, 80 különböző országból, s más szöuli kerületekkel ellentétben, az angol is általánosan használt nyelv a városrészben. (Koh 2014)

Az első komoly kísérlet Ithevon piroslámpás jellegének a megváltoztatására a kormány részéről érkezett 1988-ban, az olimpia apropóján. Hatalmas támogatást kaptak a helyi vállalkozók, hogy a városba érkező külföldi turistákat koreai sajátosságokkal, ételekkel, szuvenírekkel lássák el. Az olimpia azonban csak időlegesen volt képes a városrész karakterén változtatni, így közvetlenül azután komoly anyagi válság sújtotta a forrásait elvesztő vállalkozókat Ithevonban. A 90-es években fokozatosan megjelentek a fiatalabb koreai lakók a kerületben, elsősorban az autentikus koreai éttermek és ruhaboltok közelsége vonzotta őket a fokozatosan globalizálódó

nagyvárosban, egyúttal turisztikai szerepe is lassanként erősödni látszott. Az amerikai katonaság létszáma is csökkent az ezredfordulót követően, és megjelentek a külföldről hazatelepülő, második generációs koreaiak; tovább színesítette a társadalmi összetételt a nagyszámú angol anyanyelvű bevándorló, főként angoltanárok, és az 1976-ban felépített mecset közelében letelepedő muszlim lakosság. A muszlim lakosság száma a 90-es években ugrott meg főként a Bangladesből, Pakisztánból és Indonéziából érkező vendégmunkások révén. (Baker 2006)

Az amerikai katonai bázis, Jongszan miatt nem lehetett tömegközlekedést fejleszteni – ez jelentősen megváltozott 2018 után, amikor a bázist Szöultól 60 kilométerre délre telepítették át, s a rákövetkező évben a katonai személyzet és családjaik többsége is elhagyta a korábbi bázist. A városkép, különösen, hogy megőrizték a kilátást a hegyekre, a beépítés is magassági korlátokkal van szabályozva. Ithevon ugyanis a belváros Han folyóhoz közeli északi részén helyezkedik el. (Jeong 2019) Valójában a laktanya örökösen csak húzódó átköltözését is a városvezetés zökkentette ki medréből. Pak elnök, megelégedve a halogatást, arra buzdította a városvezetést, bírják rá az amerikai bázis vezetését, hogy engedélyezzék a szigorúan lezárt területen egy turisztabusz keresztülhaladását. A járat 2018-ban indult heti egyszeri 35 fős járatral, amit a következő évben heti kettőre növeltek. Habár 2019-re a kontingens létszáma 25 ezerről 4 ezerre csökkent, a teljes átköltözés még biztosan várat magára, a 2020-as koronavírus járvány miatt a tervezett megnyitót is el kellett halasztani; (Park, Ch-k 2019) 2020 áprilisában azonban, 116 év után, a laktanya megnyitott a nagyközönség számára. A sokféle terv, így történeti emlékmű, szálloda és könyvtár létesítése helyett végül zöldterületként való megőrzése mellett döntöttek. (Kim D-S 2020)

A városrész 2010-es években megindult fejlődése részben kulturális sokszínűségének, részben olcsóságának is betudható, valójában azonban nem egy összefüggő terület átalakulásáról van szó, hanem három elkülönülő utcáról Ithevonban. Hönamulo, informálisan Kjongitankil egészen közel fekszik a laktanyához, 2010 körül kilenc művész – többségük ugyanarról a művészeti egyetemről – költözött ide. Grafikus, fotóművész, író és más művészek is akadtak köztük, mind igyekeztek a hely adottságait kihasználni. Egyikük a környéken talált szemétből készített műalkotásokat, a fotóművész a környék szabójánál állította ki képeit, a koreai népdalénekes a helyi lakosokat tanítja, egy másik fotóművész a saját lakásában nyitott egy egyszerű éttermet, amit partikra lehet lefoglalni. Szerény kezdeményezésekről van tehát szó, ám mindegyik igyekszik kapcsolatot találni a lakossággal – közösen bolhapiacot is szerveztek a háztetőn, ahol bárki árulhat, tulajdonos, művész és helyi lakosok egyaránt. Az étterem az idők során kifejezetten sikeressé vált, mára angol honlapja is elérhető. (Visitseoul) Azóta több kávéház és étterem is nyílt a közelében, s magát az utcát is kezdik róla elnevezni a látogatók.

#### *11. Kép. Jang Jin Woo Restaurant 2016 (Visitseoul)*



A háború után Ithevon keleti felében kaptak helyet a nagykövetségek, így idővel a diplomáciai missziók dolgozói közül egyre többen költöztek ide, majd hamar megjelentek a nemzetközi üzleti körök tagjai is. Az 1962-ben épült ENSZ falu luxuslakásaival kifejezetten előkelő környékké vált, kontrasztot létrehozva a környező szegényes városrészsel. A magas presztízsű Rium Samsung Múzeum 2004-ben nyitotta meg kapuit, s hamarosan számtalan kisebb galériát és elegáns butikot is ide vonzott. Szerepet játszott Kangnam közelsége is, hogy az onnan kiszoruló divattervezők ezt a helyet válasszák üzletüknek. A kezdetben szervezett bolhapiac kinőtte magát, s az Ithevon utca mögötti területen egy önálló kis városrész kezdett formálódni. A környék üzletei számtalan bőr és textil kézműves árut készítenek és árulnak, főként webshopjaikban, így a piaci napokat leszámítva csendes lakónegyed benyomását kelti.

A környék átalakulásának másik komponense a kávéházakkal kombinált galériák, amik a 2010-es éveket követően kezdtek elszaporodni, főként pályakezdő, fiatal művészek képeit bemutatva a látogatóknak. A környéken van más kulturális vállalkozás is: egyike a nagy reklámtársaságoknak, néhány kisebb kiadó és építészeti cég is itt található.

A harmadik fejlődési gócpont a kerület határán, az Uszatan utcában van. Ennek északi része az „Iszlám utca” – rengeteg muszlim élelmiszerüzlet, étterem, könyvesbolt, utazási ügynökség, ruhabolt nyílt itt a mecset közelsége miatt. Az utca déli fele a hajdani szexmunkások lakhelye, s az őket kiszolgáló szolgáltatások utcája, kifejezetten szegényes környezet volt. Ezen a környéken az önkormányzat felújítási programba kezdett az ezredforduló után, ám a projekt mindmáig nem valósult meg. Ez idő alatt azonban a helyi lakosok számára tilos maradt minden saját kezdeményezésű felújítás, így a terület meglehetősen rossz fizikai állapotban maradt az elmúlt két évtizedben. Sok ház üresen maradt, míg másokba bevándorlók költöztek. Ez az űr vonzotta ide 2010 után a fiatal, pályakezdő művészeket, olcsó bérleti díjakkal, üres ingatlanokkal, ahol megnyithatták saját műhelyeiket, kávézóikat, stúdióikat és vendégházaikat. Az itt vállalkozásba kezdő művészek nem csak az egyetemről frissen kikerült fiatalok közül verbuválódtak, de a hivatali munkával felhagyó, pályát változtatók is könnyen beilleszkedtek. Ezek a fiatalok 2012-ben találkozót kezdtek tartani, s hamar közösségé szerveződött az új lakosság. A mecset mögött, minden hónap utolsó vasárnapján megrendezett bolhapiac kifejezetten nagy visszhangra talált a médiában is. (Kim, J Y 2016)

Míg az első két utca és környéke máris teljesen átforgalmódott, addig Uszatan változatlanul szegény környék maradt, ám az utóbbi években a spekuláció ott is emelni kezdte az ingatlanárakat – minél népszerűbbé válik egy környék, annál rövidebb időintervallumokra terjed ki és kevésbé stabil a bérleti szerződések piaca. Ahogy emelkednek az ingatlanárak és a bérleti díjak, úgy kezdenek a korábbi bérlők tovább költözni, ahogy az Ithevonban is bekövetkezett. Noha a migrációs ciklus előre látható, s az újonnan érkezők éppen ezért elvileg kevésbé hajlamosak túlzott érzelmi kötődést kialakítani a területtel, az a fajta „emlékek nélküli nosztalgia”, ami oly sokszor jellemzi a hasonló fiatal területfoglalókat, (Appadurai 1996) itt is megjelent. Az amerikai katonai állomás elköltözésével pedig véglegesen megpecsételődött az egész kerület sorsa.

Az Iszlám utca és környéke számtalan szempontból érdekes számunkra: egyrészt egy etnikai szigetet képez, másrészt az alulról szerveződő globalizáció terepe, amikről később szólunk. A bangladesi és pakisztáni bevándorlók mellett vannak itt szép számmal Nigériából származó lakók is: a sok külföldi lakó és látogató, az angol nyelv közvetítő jellege, a közös vallás, a mecset és néhány kisebb nigériai templom közelsége, az alacsony bérleti díjak és a hely egzotikus atmoszférája vonzotta őket, a multikulturális környezetben kevésbé érzik magukat marginalizáltaknak, mint másutt Szöulban vagy az országban. A nigériai kereskedők többnyire koreai árut exportálnak Afrikába: használt autóalkatrészeket, ruhát és textil termékeket, műgyantát és egyéb műanyag termékeket. A helyi afrikai közösség szolgáltatásait nem igazán tartoznak a tevékenységi körükbe. Az export üzletág sem látványos, mivel az áru zárt

konténerekben vár a kihajózásra. Velük ellentétben a pakisztáni kereskedők importálnak, ők a klasszikus lokális üzletemberek, akik a helyi etnikai csoport számára nyújtott szolgáltatásokból élnek. Vegyesboltok, éttermek és utazási irodák töltik ki a mecset körüli utcákat. A pakisztáni termékeket árusító boltok viszont nagyon is láthatók Ithevon szerte.

12. Kép. Eid al-Adha, központi mecset, Szöul, Ithevon. (Ministry of Culture, Sports and Tourism, Korean Culture and Information Service, Korea.net ([www.korea.net](http://www.korea.net)) Kim Sunjoo)



A nigériai kereskedők együtt jelentek meg a ghánai bevándorlókkal a 90-es évek elején, ám az előbbieket számának gyors növekedése az utóbbiakat lassan kiszorította, így ők áttelepültek Kínába, ahol leginkább Kantonban alakították ki üzleti tevékenységüket. (Koh 2014) Az ott elhíresült Csokoládé-város, vagyis az afrikai negyed sok elemzést és összehasonlítást tett lehetővé, és igen népszerű kutatási terület lett az elmúlt évtizedekben. Sajátos kétlaki bevándorló jellege, a Kínában viszonylag új és nehezen beilleszkedő afrikai kisebbség egyedi jellemzőit érdemes Ithevon megismeréséhez is figyelembe venni. (Koudela 2018)

A nigériai kereskedők többsége D-8 vállalkozói vízummal tartózkodik Koreában, kereskedőként más lehetőségük nincs, így szükségük van befektetői lehetőségeik állandó bizonyítására, ami lényegében állandóan elérhető 50 ezer dollárt jelent, amit ők „bemutató pénznek” hívnak. Mivel ez elég jelentős összeg, Nigériában hátrahagyott családjuk és barátaik közösen adják össze, ezek a barátok így automatikusan üzleti partnerré is válnak, ők adják el a koreai termékeket odahaza. Még így is sok nigériai számára elérhetetlen marad ez az út, ők turista vízummal érkeznek az országba, ami gyakori kiutazásra kényszeríti őket, ám mivel ez is igen költséges, előfordul a vízum túllépés és az így bekövetkező illegális tartózkodás is.

A régóta Koreában tartózkodó kereskedők jelentős hely- és üzleti ismerettel rendelkeznek, így ők az elsődleges információforrás az újonnan érkezők számára. Az üzleti segítség mellett azonban egyfajta közösségi hálót is létrehoznak az otthoni és a helyi közösség között és azon belül is. Ez utóbbi különösen értékes a többségi társadalmon belül meglehetősen kirekesztett bevándorlók számára, így az a kevés szolgáltatás, a fodrászüzletek és más helyi boltok egyben

közösségi helyként is szolgálnak.

13. Kép. *Mama African, nigériai étterem Ithevonban (Seoul Magazine)*



A turistavízummal érkezők csak úgy tudják hatékonyan kihasználni a három hónapot, hogy a hosszútávon ott tartózkodó honfitársaikkal szoros kapcsolatot tartanak fenn, megosztják az információikat és konténereiket, ugyanakkor kénytelenek szabályos időközönként ingázni Nigéria és Korea között. Ez a kettős tartózkodáson alapuló szoros kereskedelmi és informális kapcsolatháló idővel egyre szorosabbá szövődött Korea és Nigéria között.

A pakisztáni bevándorlók helyzete egészen más. Ők a legtöbb kelet-ázsiai országba bevándorló csoportokhoz hasonlóan ipari tanoncként, gyakornokként vagy segédmunkásként érkeznek Koreába, az ehhez tartozó vízumengedéllyel, és elsődleges céljuk a hazautalás. A vízum lejártát követően a hazatérés és az illegális vízumtúllépés mellett néhányan kiváltják a D-8-as vállalkozói vízumot és saját üzletet nyitnak. Mivel az ehhez szükséges 50 ezer dollárt ők is csak családtagjaik és barátaik segítségével tudják előteremteni, elkötelezettségeik a vállalkozás indulásától fennállnak, ám a nigériai bevándorlókkal ellentétben, ők a Koreában tartózkodó nagyszámú pakisztáni közösségre támaszkodnak. Ezzel egyben megteremtik a szolgáltatásaik vevőkörét is, s mivel a pakisztáni bevándorlók egyharmada Ithevonban él, a kifejezetten etnikai szolgáltatások (pakisztáni ételek, könyvek, gyógyszerek, ruhák, valamint utazási irodák és éttermek) is ott koncentrálódnak. Noha ezek az üzletek nagyrészt Pakisztánból importálnak termékeket, a Szöulban élő egyéb országból (főként India, Kína és Mongólia) odatelepült muszlim lakosok is vásárolnak náluk. A nigériai kereskedőkkel ellentétben azonban a pakisztáni üzletek nem tartanak kapcsolatot a koreai partnerekkel, nincs rá szükségük, mert közvetlenül Pakisztánból hozzák be az árujukat, és a pakisztáni vevőkörnek adják el; kapcsolataik Koreában főként az országban máshol tevékenykedő, szintén pakisztáni kereskedőkre terjed ki. Az ithevoni pakisztáni közösség kapcsolathálója kiterjed Anszanra, Sihungra, Incshonra és Namjangcsura – mind a fővárosi térségben elhelyezkedő városok – és a 90-es évek elejétől épült ki. (Koh 2014)

*A park mint beruházói eszköz – Kjongi Vonal Park és Skygarden*

A parkok üdítő színterek a zsúfolt, aszfalttal borított nagyvárosokban: javítják a levegőminőséget, enyhítik a hőséget, megnyugtatják az arra járókat, pihenést és kikapcsolódást nyújtanak a lakóknak. A parkok ugyanakkor társadalmi kohéziót teremtenek, olyan közösségi terek, amik összehozzák a lakókat, színteret adnak a társadalmi érintkezéseknek, amikre másutt



nincs, vagy csak kevés lehetőség adódik. Ám a parkokat gyakran használják a dzsentrifikáció eszközeként, profitszerzési célból is – Kevin Loughram (2014) egyenesen azt állítja, hogy a park egy bevett eszköz a városok versenyében. Elit politikai, gazdasági és kulturális szereplők azon csoportja, amely összefogott a New York-i High Line újjáépítéséhez, szerinte pontosan azt a logikát testesítette meg, azt a szempontot képviselte, amit Harvey Molotch (1976) „növekedési gépnek” nevezett. Molotch szerint minden város hajtóereje a „növekedés”, a városi növekedés révén felhalmozódó gazdasági előnyök arra ösztönzik az elitet, hogy együttesen cselekedjenek, mégpedig a további növekedést elősegítő módon. Loughram szerint a parkokat, különösen a luxus-fejlesztéseket befektetők építetik a városvezetéssel összefogva, hogy turistákat és gazdag fogyasztókat vonzzanak egyes fejlesztendő területekre, míg más, szegény lakókörnyezetben lévő, vagy a fejlesztési célok által elhanyagolt területeken lévő parkokról megfelelnek, azokat nem fejlesztik, elhanyagolják. Ám paradox módon egy park létrehozása, renoválása még akkor is dzsentrifikációt vonz magával, ha a fejlesztő szándéka nem ez volt. (Krueger – Gibbs 2007)

Mára a parkok ilyen célú felhasználása létrehozta a megfelelő terminus technicust is: zöld vagy öko dzsentrifikáció. (Zukin 1987, 2010; Gould – Lewis 2017) A New York-i Brooklynban a városi környezetfejlesztés öt esetének összehasonlító elemzésével kimutathatták, hogy bár ezek a kezdeményezések a fizikai környezetre pozitív hatást gyakorolnak, egyúttal növelik a társadalmi egyenlőtlenségeket, és így aláássák a fenntartható fejlődés társadalmi alappilléreit. Noha a parkosítás célja látszólag a környék környezeti feltételeinek javítása, valójában dzsentrifikációt generál, amely kiszorítja a munkásosztályt és a színesbőrűeket (vagy bármely más, a területen lakó hátrányos helyzetű csoportot), miközben odavonzza a fehér, gazdagabb bevándorlókat. Egyszerűen fogalmazva: a városi parkosítás „gazdagítja és fehérebbé teszi” a várost a fenntartható osztály számára. Méltányosság-orientált közpolitikai beavatkozás nélkül a városi zöldterületi fejlesztések negatív újraelosztást generálnak a globális városokban. Gould és Lewis azonban nem pesszimista: korai beavatkozással, a szomszédságok stabilizálásával a negatív hatások elkerülhetők. A szerzők ugyanakkor nemzetközi összehasonlításra hívnak fel, a következőkben ebben a szellemben mutatjuk be Szöul két fejlesztési projektjét, azok társadalmi hatását is figyelembe véve. A hagyományos társadalmi egyenlőtlenségek, valamint a régi és új lakók között kialakuló konfliktusok mellett ez a szemlélet kiegészül az erőforrások elosztásának egyenlőtlenségével is.

A Kjongi vasútvonal felszámolása és parkká alakítása a 2010-es években zajlott. A projekt a százéves múltra visszatekintő vasútvonal 6,3 km-es szakaszának föld alá telepítése és a felszín parkosítása volt Tonggjo negyedben, Szöul északi városrészében. A vasúttársaság és a kerület vezetése között 2007-ben született megállapodás a park létesítéséről, a következő évben már megkezdődtek a felmérések és 2012-ben adták át az első szakaszt, majd 2015-ben és 2016-ban a következő szakaszokat. A Kjongi vasútvonalat a japánok építették 1905-ben, ám az 1950-es évek elejére már meglehetősen elhanyagolt állapotba került, ami a környékre is rossz hatással volt. A park utolsó szakaszának 2016-os megnyitása óta azonban számos étterem, kávézó és bár nyílt a szomszédságban. A park egyes részei tematikusak: a Hongik Egyetem közeli részét, a Central Parkhoz hasonló légköre miatt, Jontral Parknak hívják, népszerű piknikező hely (noha egyáltalán nem kényelmes a műfüvön ülni), a közelben számos helyen lehet kézműves-sört fogyasztani, míg kissé lejjebb vonatkocsihoz hasonló könyvesboltok találhatók.

A park szakaszos megnyitása és a telekárak alakulásának követése 2010 és 2015 között, a hosszúkás park vonala mentén egy kilométeres körzetben, száz méterenként vett mintával, egyértelműen kimutatta, hogy az ingatlanárak növekedése a szakaszok megnyitását követte, míg annak mértéke a parktól való távolsággal csökkent. A harmadik szakasz megnyitásával egyidőben egy lakópark is épült a Szogang Egyetem közelében, ami azon a szakaszon nagyobb távolságra is megemelte az ingatlanárakat. A park létrehozásának azonban ennél jóval nagyobb

körzetben volt hatása az ingatlanfejlesztésekre, így nem csupán a közvetlen közelében fekvő ingatlanok drágulása, hanem a tágabb területre gyakorolt hatását is sikerült kimutatni. A szakaszos átadásnak köszönhetően azt is sikerült megfigyelni, hogy a beruházás előrehaladtával annak hatósugara is nőtt. Az első szakasz még csak 500 méteres sugárban befolyásolta közvetlenül az ingatlanárakat, a második és harmadik hatósugara már 700 méter volt. (Kwon et.al. 2017)

Az ingatlanárakra gyakorolt közvetlen hatása mellett a park kialakításának első szakaszában a környéken megnőtt az éttermek száma, miközben az olyan személyi szolgáltatások, mint a javítóműhelyek száma radikálisan csökkent. A környékre gyakorolt hatás azonban az ott élőkben is eltérő reakciókat váltott ki: a többség, a bérleti díjak emelkedése miatt nem örült a változásoknak, míg az ingatlantulajdonosok és egy kisebb, főként fiatalokból álló csoport üdvözölte azokat, az előbbi a növekvő bevételei és az esetleges értékesítési esélyek növekedése miatt, az utóbbi az új üzleti lehetőségek miatt. Voltak olyanok is, akik ellentmondásos érzéseket tanúsítottak: részben egyetértettek, vagy megértették a változásokat, esetleg tudtak is hozzá alkalmazkodni, mint pl. az optikusok vagy állatorvosok, ám a családi vagy egyéb szoros kötelékek – akár egy megszokott vásárlóköz – felbomlását ők is rossz szemmel nézték. (Yeong, Heo & Jung 2015)

Szöul mára elkötelezetten gyalogosbarát város lett: a hatvanas évektől egyre több felszín fölött épült autópálya és autóút igyekezett Szöul rohamosan növekvő forgalmán enyhíteni, ám az elmúlt években egyre nagyobb területet alakítottak át a fővárosban autóforgalom helyett gyalogos közlekedésre. A négysávós Kvangcsin-ku utat leszűkítették kétsávosra és számtalan autómentes kerületet alakítottak ki városszerte, ezek közé tartozik az imént említett Hongik Egyetem környéke is. Ebbe a folyamatba illeszkedik a Skygarden<sup>16</sup> is, egy 17 méter magasan a felszín fölött húzódó közösségi tér. A 2015-ben lezárt autópályaszakasz átalakítása parkká kávéházak, kiállítások és egy piac megjelenését eredményezte, de a szabadtéri élet számtalan más apróságot is magával hozott: trambulinok, lábfürdők színesítik a látványt. Több mint kétszáz fa, bokor és virágfajtát ültettek el – összesen 24 ezer példányt –, hogy a parkot igazi látványossággá tegyék. (Cervero, Guerra & Al 2017: 156)

2006-ban biztonsági okokból döntöttek úgy, hogy az építmény semmiképpen sem maradhat autóút. Az átalakítási munkálatok 2015 kezdődtek, és az egy kilométer hosszú park, amit a New York-i High Line és párizsi sétányok alapján terveztek, a következő év májusában nyitott meg. A Skygarden Szöul központi vasútállomása fölött húzódik, és a mindössze 40 millió dolláros költségvetésből, két év alatt felépített projekt városépítészeti szempontból kifejezetten sikeresnek mondható – különösen, ha a londoni 2017-ben végleg elvetett Garden Bridge tervével vetjük össze. (Moore 2017)

*14. Kép. Szöul Skygarden a felújítás előtt és után (Seoulo 7017 hivatalos weblap)*

---

<sup>16</sup> Hivatalos nevén Seoulo 7017 – aminek első tagja a Szöul felé és a Szöul utca jelentésekre utal, a második pedig az autópálya építésének (1970) és a park befejezésének (2017) évéből tevődik össze. (Hong 2018)



A felüljáró-park tervezésekor és kivitelezésénél egyértelműen pozitív hatásokkal számoltak: a gyalogosforgalom növekedése számtalan kiszolgáltatott társadalmi csoportnak – nem utolsósorban a gyermekeknek – jelent biztonságos kikapcsolódást és közlekedést. A növekvő gyalogos forgalom növeli a környéken a gasztronómiai ágazat forgalmát, de a közelben található történelmi városkapu fejlesztése, mint turisztikai célpont és a szomszédos vásárlónegyedhez igazodó kiegészítő tevékenységek, a piac, a pláza a szomszédban mind kölcsönösen fokozzák majd az üzleti forgalmat. A zöldterület növelése és annak jótékony hatása ugyancsak számításba vett tényezők voltak. (Hong 2018; Shafray – Kim 2017)

Szung Hjo-Szang, Szöul főépítésze már az építés során 424 fölöslegessé vált hivatali épület átalakítását tervezte, többek közt könyvtárak, színházak, koncerttermek és kávéházak kerülnek a helyükre, mind a helyi közösség szolgálatában. Mindezt szintén alacsony költségvetési tervvel, fiatal, innovatív építészekről várva a megoldást. Utódja Jong Csun-Kim pedig követi Szung elképzeléseit. (Moore 2017) Skygarden esetében sokat hivatkoztak annak elődjeként, párjaként Cshonggjecshonra; kiemelve azt is, hogy a park nem fejlesztés, hanem a történelmi emlékezet felébresztése újjászületés révén, nem emlékmű, hanem a közösségi értékek megerősítése a szolidaritás megerősítése révén.

A Skygarden még meglehetősen új fejlesztés Szöulban, nem készültek alapos elemzések az érintett terület és a város egészére gyakorolt társadalmi hatásokról. Az azonban már most is látható, hogy az ingatlanárak 20-30%-kal emelkedtek a környéken, s ennek hatása a bérleti díjakra elkerülhetetlen. Ha a bérleti díjak is a magasba szöknek a szerényebb jövedelmű rétegek kénytelenek lesznek elköltözni, a helyi munkahelyek és a piac sem forrásként, sem termékeik értékesítési helyszínként nem funkcionál majd többé. A helyben gyártott ruhákat a piacra átjuttatni ma hatalmas energia és idővesztés, míg a felüljárón motorbiciklivel csak öt perc volt – mesélte egy helyi iparos. (Jackson 2017) Ha a fokozatos térvesztéssel a piac maga is bezár, a lokális gazdaság összeomlik. Ezt a költséget senki sem számította a fenti mérleg másik oldalán, s megelőző felmérés sem készült a projekt tervezése során. A média az egyetlen, ami az érintetteket és a kritikus véleményt is megszólaltatta. (Fouser 2017; Jackson 2017; Kwong 2019)

### *Homo Hill*

Egy városrész sajátos jellegét sokféleképpen értelmezhetjük a társadalmi nemek vonatkozásában is. A városok ugyanis nem csupán a társadalmi-gazdasági vagy a faji-etnikai egyenlőtlenségek területi leképeződései, hanem ugyanolyan mértékben mutatják a nemek közti társadalmi különbségeket is. A nemek kérdéséhez a területiség szemszögéből sokféleképpen közelíthetünk. Az egyik legjellemzőbb problémához a huszadik század második felében a nyugati országokban mindenütt megjelenő szuburbanizáció vezetett, amikor a kertvárosok területi hódításával a férfiak által dominált munkaerőpiac egyfajta sajátos szegregációba zárta a nőket saját otthonukban. Ez e területi-társadalmi korlát csupán a női foglalkoztatási arányok

növekedésével kezdett felbomlani, majd a belvárosi területek (újra) felértékelődésével, és a Szöul esetében is számottevő jelentőségű dzsentifikációval váltott irányt. Ugyancsak segített a „kertvárosi csapda” feloldásában, hogy a belvárosi területeken fokozatosan megjelentek az egyszemélyes, a női egykeresős és a meleg háztartások is.

A városok a nemek mentén történő strukturális és szimbolikus megosztottságát, a nők dominálta kertvárosok és a férfiak által kisajátított belváros kettősségét Susan Saegart (1980) fogalmazta meg. A kertvárosi nő szimbolikus megtestesítésében jelentős szerepet játszottak a reklámok, irodalom, televízió és a filmek, melyekben a gazdasági és városi életben meghatározó erőviszonyok nemi különbségei kaptak megerősítést. A kertváros a nők, a család és a magánélet helyszíne, ezzel szemben a városközpont a férfiak, a munka és a közélet területe – sugallta minden kulturális médium. A lakóhely és a munkahely területi elkülönülése a társadalom patriarchális strukturális alapjait fejezi ki: ebben a területi-társadalmi elrendezésben a férfiak fizetett munkája egyértelműen értékesebbnek mutatkozik, mint a nők által végzett feladatok. A közgazdaságtan a háztartásokat nem a termelés, hanem a vásárlóerő és fogyasztás helyszínékként definiálja. Még a „munkába utazás” fogalma is azt sugallja, hogy a háztartás nem a termelési helyszíne – fogalmazta meg Ann Markusen (1980).

Az ingatlanpiac társadalmi hatásain túl a személyautó-közlekedés szerepének növekedése és a várospolitika ugyancsak szerepet játszott a mára normává vált területi szegregáció létrejöttében. A kertvárosi élet az ingázással rengeteg idő és energiavesztés eredményez és a nagycsaládok, kapcsolatháló felbomlásához és társadalmi tőkevesztéshez vezet – Szöul esetében ez a zöldöv hatásaként egyértelműen kimutatható, ám nem érezhető a hagyományos nyugati gender probléma; nincs nemi megosztottság a város lakó- és munkahelyi területei, más szavakkal a nemek közti területfoglalás tekintetében. Nem mintha a koreai társadalom ne lenne patriarchális: ez jól érzékelhető a férfiak és nők által vezetett városi háztartások jövedelme közti különbségekben (Mansury – Baek 2019). Szöul ökológiai fejlődése egyszerűen nem hozott létre a nyugati nagyvárosokra jellemző területi rendszert, mint ahogy a konfucianus hagyományokra épülő társadalmi értékrendszer sem olyan mértékben individualista, mint amennyire az amerikai.

A dzsentifikáció azonban Koreában is a hagyományos városi-társadalmi rend felbomlásához vezet a megszokott térhasználati szokások és térfelfogás erodálása révén. A terület „kisajátításának” legjellemzőbb formái az etnikai szigetek, ám a társadalmi nemek vonatkozásában is találunk hasonló példát a Szöul Ithevon negyedében, Jongszan kerületben<sup>17</sup>.

Ithevon kulturális átalakulásának eredményeképp számos sajátos enklávét jött létre, s formálódik nap mint nap: itt található az Iszlám utca, közelében Szöul egyetlen mecsetével, de van itt Afrikai Utca és vigalmi negyed is. Az Iszlám Utca meglehetősen múltra tekinthet vissza: a mecset 1976 óta áll, és azóta egyfajta klub szerepet is betöltött a város muszlim lakói számára, az Afrikai Utca világa, melynek lakói nagyrészt Nigériából érkeztek, pedig az előbbi egyfajta mellékhatásaként formálódott azzá a sajátos közeggé, amilyennek ma látjuk.

Az egységesen Homo Hill névre hallgató aprócska utca<sup>18</sup> alapvetően a meleg és transgender bárók egyfajta csomópontja, ám egyértelműen saját térként is szolgál a szöuli LGBTQ közösség számára. Az utca nappal csendes, éjjel éli szórakoztató és társadalmi életét, ám nem csupán fizikai másságával sajátítja ki a környéket. Ithevon, mint társadalmi tér korlátozott lehetőségekkel rendelkezik, s ez lehetővé tette a multikulturális csoportok beáramlását. Ithevont eleve „másnak” definiálták az emberek, így a területet és a területre érkezőket kevésbé

<sup>17</sup> Ithevon dzsentifikációjáról további részleteket találhat itt: (Koudela 2020).

<sup>18</sup> Usadan-ro 12-gil

korlátozták a kirekesztő társadalmi normák. A normatív korlátok hiánya eltérő jellegű és szerepű kisebbségek számára egyaránt lehetőséget biztosított a terület használatához. Ekként vált egyfajta menedékké azok számára, akiket a társadalom megbélyegzett, s akik a szexualitásuk, a szexuális másságuk miatt marginalizálódtak a többségi városi társadalomban.

Ithevon hosszú évtizedeken át fogadta be az amerikai laktanyát, ami a környéket alapjaiban alakította át: fokozatosan a katonákat kiszolgáló bárók, éttermek, lebujok és bordélyházak váltak meghatározóvá, így a környék lakóhelyi jellege csökkent és leértékelődött. A terület egyúttal szimbolikus értelmet is nyert a szöuliak számára, szolgáltatásai, habár elsősorban az amerikai katonáknak száltak, az évek múlásával egyre inkább elérhetővé váltak a város lakói számára is; a környéket ma sokan a „nyugati hatás” által megformált területként értelmezik (Lee 2015). A nyugati kultúrához tartozás egyúttal azt is jelentette, hogy a terület kikerült a város hagyományos értékrendjének hatásköréből, ami ott történik, az nem a város felelőssége. Más szavakkal olyasmit is eltérnek, amit másutt nem – kulturális földrajzi értelemben Ithevon elszigetelődik a város többi részétől.

A koreai társadalom évszázados hagyományai és értékrendje elutasította a heteroszexualitástól eltérő szokásokat, s ennek a normának nem csupán a kirekesztés, hanem a szándékos figyelmen kívül hagyás, a láthatatlanná tétel is hangsúlyt adott. Legalábbis így volt az 1990-es évek közepéig (Seo 2001). A szexualitásuk tekintetében mások a társadalmi párbeszédéből egyszerűen kimaradtak, így egyrészt kénytelenek voltak tompítani identitásuk és beállítódásuk kimutatásán, másrészt közösségi találkozóhelyek az ezredforduló előtt egyáltalán nem, s újabban is alig jöhettek létre Szöulban. Ebben a társadalmi pusztaságban Ithevon felszabadító légköre jóval nagyobb szabadságot adott az identitás kifejezésére (Kim, J 2007).

A nyugati kultúra beáramlása Ithevonba az emancipációval együtt a hedonizmust is magával hozta, különös tekintettel arra, hogy a földrajzi elszigetelődés eredetileg a „kaszárnya-kultúra” térnyerésének kedvezett. A koreai háború után Ithevonban helyet kapó amerikai fegyveres erők határozottan a város amerikanizálódásának ösztönzőjévé váltak, ám egyúttal szórakoztatónegyeddé is alakították a környéket. A szórakoztató egységek hírnevet szereztek a városrésznek, s az hamarosan az egész város számára a hedonizmus központjává vált. Mivel egy igen kis területről van szó, s mivel a nemiség meghatározó eleme volt a helyi szórakoztatóiparnak, így ezt a karakterét máig megőrizte. A maszkulinitás és a militáris jelleg egyaránt részévé vált a dél-koreai nacionalizmust megtestesítő, a laktanya szomszédságában felállított háborús emlékműnek. Bármennyire is felszabadító érzést kölcsönöz a normakontroll hiánya, a férfiaság hangsúlyozása eredetileg heteroszexuális jelleget kölcsönzött Ithevonnak.

Ithevonban hamar létrejöttek a katonák szórakoztatására szolgáló bárók, ahol lányokat is találhattak, kialakult a mára Hooker Hillre keresztelt kis utca is. A homoszexualitás megjelenése a környéken csupán egyfajta másodlagos hatásként értelmezhető. A terület által sugallt nemi szabadosság jóval vonzóbb környezet volt a melegek számára Szöul bármely más részénél. Homo Hill csak egy-két percre fekszik Hooker Hilltől, s igazán kiváló hely a coming outra, sok amerikai katona látogatta már a múltban is – ahogy egyikük egy interjúban meg is jegyezte. „Ez egy idegen ország. Ha hazamégy az Államokba, ki tudja meg?” (Rowland – Yoo 2012) Noha a meleg- és LMBTQ bárókat a szórakoztatóipar hozta létre, létrehozásuk nagy segítség volt a közösségek formálódása számára. Az éppen csak fejlődésnek indult meleg közösségek számára a homoszexualitás jelenléte melegágyának bizonyult. Ithevon így vált funkcionális szerepkörében piroslámpás negyedből (vagy amellet) meleg városrészévé, egyúttal szimbolikusan is átformálva a rendelkezésre álló teret. Ithevon ugyan hamar a meleg identitás kifejeződésévé vált, mindez jelenleg azonban csupán a területenkívüliséget jelenti, a város egészének értékrendjén, hozzáállásán vagy szokásain mit sem változtat: a melegek továbbra is láthatatlanok és kirekesztettek Szöul többségi társadalmában.

Homo Hill, egy szűk kis sikátor, azonban különleges hely. Nem egyszerű szórakoztatónegyed, a város és az ország számára, nemzetközi szerepe is egyre erősebb a meleg közösségen belül; 1998 óta ad helyszínt a Szöuli Queer Film és Video Fesztiválnak, és 2000 óta a Koreai Mászág Kulturális Fesztivál záró mulatságainak, 2002-ben pedig az egész rendezvénynek is helyet adott (Kim, J 2007; SQCF). A nagyjából 110 méter hosszú utcában mindössze tíz bár található, mégis a meleg társadalmat reprezentálja Szöulban, sőt az egész országban. Noha melegék és leszbikusok politikai értelemben továbbra is láthatatlanok maradtak, a közösségformálódás szemszögéből a hely jelentősége kiemelkedő. Habár a Homo Hillről nem készült a Castro negyedhez hasonló vizsgálat (Castells 1983), annak tapasztalatai alapján pontosan tudhatjuk milyen fontosak a bárók a közösségek számára, a területi koncentráció és az ott zajló fontos rendezvények pedig a területiség, a területi reprezentáció, az ahhoz kapcsolódó identitás és az intézményesülés szempontjából. Társadalomföldrajzi szempontból csupán egyetlen meghatározó jellemzővel tudjuk elkülöníteni Ithevont, a városrészben élő külföldiek arányával. Még a szomszédos Hannam városrészben is csupán 3070 külföldi élt 2020-ban, ami az ott élő 23 704 fős népesség kevesebb min 13%-át teszi ki, noha ott található az ENSZ negyed. A külföldiek száma a 9222 fős Ithevon-1 (ez a déli része Ithevonnak, ahol a Homo Hill is található) városrészben 2361 volt 2020-ban, ami a népesség 25,5%-t jelenti (Yongsan Statistical Yearbook 2020: 66).

### 3. Táblázat. A népesség és a külföldiek száma Ithevonban, Szöulban és Koreában (2020)<sup>19</sup>

	Népesség	Külföldiek		
		Összesen	Férfi	Nő
Ithevon-1	9 222	2 361	1 609	752
Szöul	9 736 027	226 569	103 937	122 632
Korea	51 466 658	1 093 891	610 466	483 425

(Yongsan Statistical Yearbook 2020, KOSIS – KOREAN Statistical Information Service)

Ithevonról azonban fontosabb mondanivaló, hogy létrehozza és megváltoztatja a tér által megtestesített attitűdöket, az egyetlen hely, ahol Szöulban bárki nyíltan vállalhatja másságát (Schober 2014).

Mára Homo Hill a maszkulin, heteroszexuális és nacionalista területi jellegétől is megfosztotta Ithevont, ami a katonai jelenléttel vagy a háborús emlékművel oly erősen itta bele magát évtizedeken át a helyről alkotott képzetekbe. A bárók neve beszédes: *why n♂t?*, *SOHO*<sup>20</sup>, *Always Homme*, *Unique (UNIQ)*, *OZ*, *Miracle*, *Genie*, *Trance*, *Queen* és *EAT ME all night long*. Az utcában éjszakánként számos fiatal gyűlik össze, melegék és heteroszexuálisok egyaránt, nemcsak a bárók nevei angol szójátékok, hanem a drag queenek és a pincérek is ugyancsak folyékonyan beszélnek angolul, s másodlagos fizetőeszközként amerikai dollárt is elfogadnak. Az is megszokott, hogy a vendégek, vagy akár az arra járók az utcán fel-alá sétáló drag queenekkel fényképet készítsenek (Schober 2014). Ám a meleg, ill. LMBTQ közösséget a tér diszkurzivitásának egyéb elemei is hozzásegítik ahhoz, hogy a többségi társadalom számára fokozatosan láthatóvá váljon. Teszik ezt úgy, hogy egyúttal a sajátosságához kapcsolódó misztifikációtól is megfosztják.

Hong Szokcshon, közismert színész, televíziós személyiség volt az első közszereplő Dél Koreában, aki nyilvánosan felvállalta homoszexualitását 2000-ben (Cho 2009; Hong Suk-chun

<sup>19</sup> Szöul és Korea adatai 2021-re vonatkoznak.

<sup>20</sup> Arra utal, hogy az azonos nevű New York-i városrész volt a melegjogi mozgalmak szülőhelye.

talks). Ez a társadalom számára meglepetésszerű, új jelenség volt, s a média is egy évtizedes szankcióval reagált rá, ez idő alatt Hong semmilyen munkát, szerepet nem kapott (Chun 2001). Kénytelen volt hát más tevékenység után nézni, s a fentiek tükrében nem meglepő, hogy Ithevonban talált menedékre, ahol első barátjával, egy holland férfival megismerkedett (Schober 2014), s ahol utóbb éttermeket nyitott. Habár a kapcsolat nem tartott sokáig, vendéglői népszerűek és sikeresek lettek, Hong közismert vendéglátóvá vált, nyilvános megítélését és személyiségét mindez, legalább részben, rehabilitálta – Ithevon egyik legnépszerűbb utcáját, a World Food Street-et gyakran kezdték Hong Szokcshon utcaként emlegetni, tekintettel arra, hogy nyolc virágzó éttermet is üzemeltet benne. Elsőként egy olasz vendéglőt nyitott, Ithevon főutcájának Homo Hillre vezető lejáratainak sarkán (Kim, Y-j 2013). Ez éppen egy időben történt a bordélyházak kényszerű bezárásával, ami ugyancsak lendületet adott annak, hogy a megüresedő helyek közösségi térré váljanak a meleg közösség számára (Zatko 2011).

Hong Szokcshon végül 2010-ben visszatérhetett a média világába is, s habár mára nyilvánosan felvállalt homoszexualitását a nagyközönség is elfogadta, a mássággal szemben a koreai társadalom továbbra is igen elzárkózó maradt. Biztosan így van ez a média és a közszereplők világában. Szokcshon üzleti tevékenysége a tér jelentését azonban tovább formálta: vállalkozói sikere sokat jelent a meleg és az alternatív életformát követők és a terület turisztikai fellendülése számára egyaránt: Ithevont barátságos és biztonságos helyé változtatta a Koreában mindenképpen a társadalom peremére szoruló „mátság” számára. Televíziós szereplésével a köztudatban is oldotta a közbeszédben olyannyira jellemző Ithevonhoz kapcsolódó feszültséget, s talán nemzetközi hírneve is segített mind ebben: 2004-ben a Time magazin Ázsia Hősnéne választotta. Coming outját követően Szöul meleg éjszakai élete jelentős mértékben fellendült.

#### 4. Táblázat. A vendéglátóipar piacméretének alakulása Koreában (2000-2010)

	2000	2005	2010
Értékesítés (2000 állandó áron, millió won)	35 472 249	46 252 523	67 565 817
Vállalkozások száma (egységek)	570 576	531 929	586 297

(Koreai éttermek évkönyve 2013)

#### 5. Táblázat. Vállalkozások és alkalmazottak száma a Jongszanban iparági besorolás szerint (2012)

Kategória	Üzletek száma (%)	Alkalmazottak száma (%)
Koreai éttermek	1 277 (51.4)	4 148 (39.2)
Kínai éttermek	115 (4.6)	565 (5.3)
Japán éttermek	118 (4.7)	557 (5.2)
Nyugati éttermek	231 (9.3)	1578 (14.9)
Egyéb éttermek	69 (2.7)	357 (3.3)

(Országos Statisztikai Hivatal, Országos Vállalkozási Felmérés 2012)

#### 6. Táblázat. Üzletek és alkalmazottak száma Szöulban, Jongszan kerületben és Ithevon városrészben (2020)

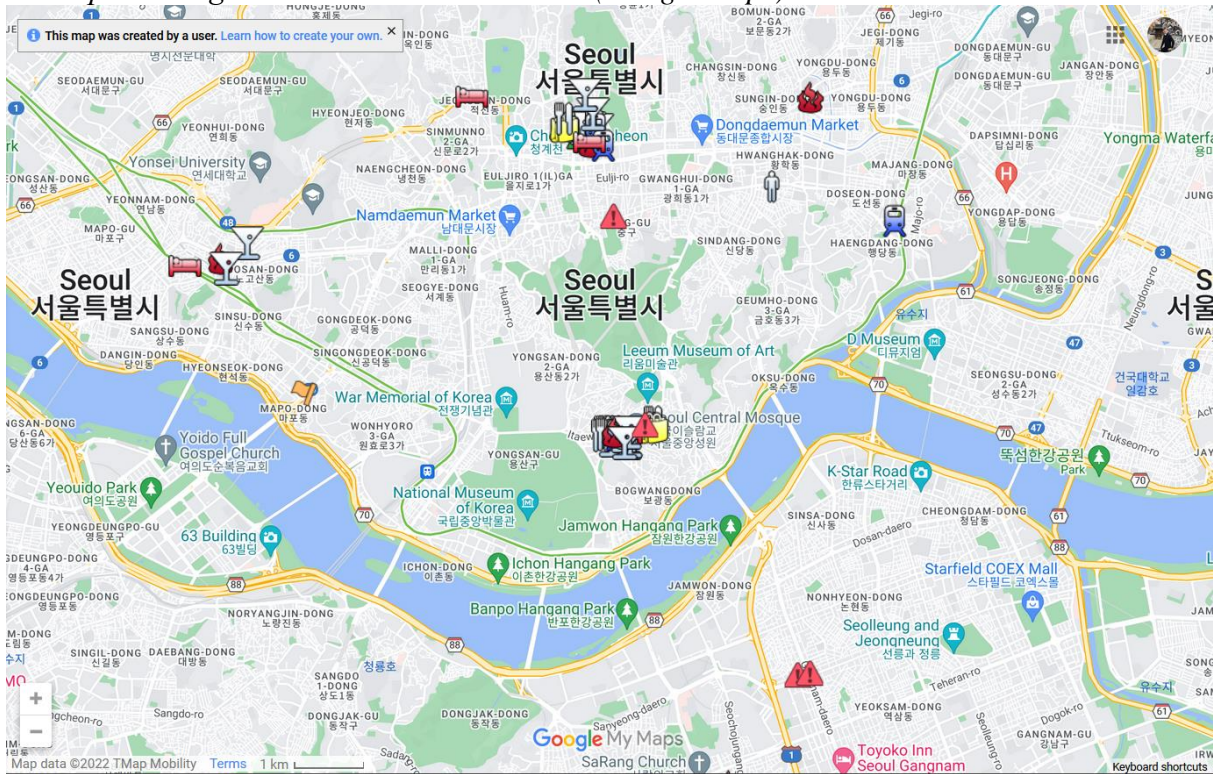
Területi egység	Üzletek száma	Alkalmazottak száma
Szöul	1 211 053	5 868 926



Jongszan	31 507	154 288
Ithevon 1	1 271	4 005
Ithevon 2	551	1 196

(Szöul Metropolitan City, lakosok regisztrációs és demográfiai adatai)

15. Kép. A meleg bárók és éttermek Szöulban (Google maps)



Sem az éttermek, sem az üzletek népszerűséghez viszonyított száma nem mutatja Jongszan, vagy akár Ithevon sajátos idegenforgalmi és társadalom- és gazdaságföldrajzi jelentőségét, ám a meleg bárók és éttermek elhelyezkedése egyértelműen kiemelt jelentőséget kölcsönöz a területnek.

Szokcsnon nem Harvey Milk, és Ithevon nem a Castro negyed. A területiség szimbolikája és a személyhez kötött társadalmi nyilvánosság azonban itt is jelentős mértékben segítette a meleg közösségnek, hogy kilépjen az árnyékból, s jelenlétével hozzájáruljon az elfogadásához is. Az ilyen markáns jelenlét ugyanakkor a térről kölcsönhatásban áll: nem csak abból nyeri erejét, egyben visszahat rá, s a terület identitását és a közfelfogásban kijelölt helyét is alakítja. A térről alkotott, a hozzá kapcsolódó retorika átformálta magát a köznyelvet is, a homoszexualitással kapcsolatos hétköznapi szóbeszéd megközelítését és nyelvhasználatát is – még ha magára az értékrendszerre nem is volt alapvető hatással (Lee 2015). Homo Hill továbbra is egy sötét mellékutca, egy kis sikátor, ami a homoszexualitás mint társadalmi jelenség kiszorítottságát is jelképezi, s habár már nem tabu beszélni róla, a közbeszédnek nem része, nem hétköznapi beszédtema, nem része a hétköznapi térről alkotott fogalmaknak és az arról való gondolkodásnak; más kisebbségi területekkel szemben semmilyen hivatalos támogatást nem kap, sem anyagi-adminisztratív, sem jelképes formában.

Homo Hillt létrejöttéhez sajátos módon éppen úgy az amerikai hadsereg meleg katonái hozták létre a történeti kontextust, mint a Castro negyedhez San Franciscóban fél évszázaddal korábban. A társadalmi intézményesülési folyamatok központi szereplői, nem meglepő módon, ugyancsak a bárók és éttermek, s a társadalom alulról történő mobilizálása éppúgy jelentős



változásokat ért el, mint ahogy a korlátai is megmutatkoztak. Persze nem hoztak létre, legalábbis egyelőre, olyan mély területi és politikai változásokat, mint San Franciscóban, és nem változtatták meg a város kulturális képét, ám Ithevon arculatának fejlődését, annak multikulturális jellegét, a szabadság atmoszféráját nagymértékben elősegítették. Noha Ithevon nagyon kis kiterjedésű terület (1.37 km<sup>2</sup>), s a városban inkább tekinthető szegregációnak, mint a környezet szerves részének, szimbolikus átalakulása egyértelműen a multikulturalizmus felé, s nem a kirekesztettség irányába halad. Mindez Szöulban többpólusú átalakulásként értelmezhető, hiszen a kerületben legalább ennyire jelentős szerepe van az Iszlám utcának, a közeli mecsettel, vagy a sztriptíz bárokkal és prostituáltakkal zsúfolt Hooker Hillnek.

## Szegregáció, társadalmi területi megosztottság

A területi szegregáció valamely társadalmi csoport, intézmények, lehetőségek vagy bármely más társadalmi szereplő térbeli eloszlásának egyenetlenségeit jelenti. (Rasse 2019) Ha nem lennének egyenetlenségek, akkor minden területi egységben, legyen az szomszédság vagy kerület, település vagy zóna, minden társadalmi csoport azonos arányban képviseltetné magát, mindenütt egyforma számú és minőségű iskola volna és ugyanannyi szegény élne, ugyanannyi park volna. Ez azonban nincs így, a társadalmi szereplők, legyenek azok személyek, személyek csoportjai, intézmények vagy akár szimbolikus javak, egyaránt valamilyen mintázat szerint rendeződnek el a társadalmi és a fizikai térben. A világ tehát nem homogén, s habár a területi különbségeket vizsgálhatjuk számtalan szempontból, az iskolák, üzletek, zöld területek, szolgáltatások és más fontos intézmények szerint, a legjellemzőbb mégis a társadalmi csoportok térbeli eloszlásának vizsgálata. Mindezek azonban nem választhatók szét egymástól mesterségesen. Ha nem ismernénk az oktatási vagy a munkahelyi lehetőségek térbeli eloszlását, és a lakóhelyi mintázatokkal való ütközését, akkor kevésbé érthetnénk meg a társadalom területi dinamikáját. (Sampson 2012) Leegyszerűsítve azt is kérdezhetjük, vajon két társadalmi csoport milyen mértékben különül el földrajzilag egymástól egy adott területen belül. (Massey – Denton 1988)

A szegregáció mértékét illetően az ritka eset, hogy egy városrészben egyetlen társadalmi csoport élne, senki más nem. Általában a koncentráció mértéke az egyik lehetséges megközelítése magának a szegregáció meglétének is – így városokat, városrészeket összehasonlítva állíthatjuk, hogy az egyik jobban vagy kevésbé szegregált, mint a másik, vagy bizonyos idő elteltével vált kevésbé vagy éppen jobban szegregálttá, mint amilyen korábban volt. Fontos ugyanakkor a társadalmi csoport jellegét is meghatározni: az első szegregációkutatások a bevándorlók és az etnikai csoportok térbeli elkülönülését vizsgálták, így W.E.B. DuBois *The Philadelphia Negro* c. munkája az 1896-99 között folytatott kutatása eredményeként az egyik legelső szegregációkutatásnak tekinthető, s Philadelphia 7. kerületében élő, a belvárosban dolgozó színesbőrű kisebbség területi elkülönüléséről szól. A bevándorlók térbeli szegregációjával foglalkozott a chicagói iskola számos kutatója, így pl. a chicagói gettóról szól Louis Wirth doktori disszertációja. Európában és Ázsiában a szegregációkutatás gyakrabban foglalkozik a szocioökonómiai státusszal. Nem elhanyagolható szempont az sem, hogy a legtöbbször lakóhelyi szegregációról beszélünk, egyrészt, mert ez a legkönnyebben hozzáférhető adat, másrészt, a lakóhely a leginkább meghatározó a társadalmi tulajdonságok közül. A lakóhelyen töltjük életünk legnagyobb részét, itt vannak a kisebb üzletek, ahol vásárolunk, legtöbbször az iskolák is, amiket a gyerekek látogatnak, ez a terület szimbolikusan is meghatározza társadalmi hovatartozásunkat.

A szegregációt számtalan ok kiválthatja, erősítheti vagy gyengítheti. Ezek közül leginkább szembe ötlenek a közvetlenül kapcsolódó, s jelenséget kezelő politikák. Nem csupán a szélsőséges társadalmi elkülönülést szabályozó, hanem az oktatást vagy az egészségügyi ellátást területileg elosztó szabályozásokra is gondolhatunk. A közvetett eszközök közül talán a legfontosabb a várostervezés és a város beépítésére vonatkozó szabályozások. Ha egy területen a beépítés alacsony népességet enged meg, pl. ha túl nagyok a felosztható parcellák, akkor a beépítés költséges lesz, így várhatóan az ott élők gazdagok lesznek. (Rothwell – Massey 2009) A lakáspolitikáé ugyancsak legalább ennyire fontos tényező. Ha az igényt követve egyszerre sok lakást kell építeni, az gyakran gyors, olcsó és tömeges kivitel vonz magával, olyan területeken, ahol a telekárak alacsonyak, ezek általában távol esnek a városi szolgáltatásoktól és az infrastruktúrától. Ez rendszerint alacsony jövedelmű családok számára is elérhető lakások egész klaszterét hozza létre, ám egyben a munkalehetőségeket is korlátozza,

így a területileg meghatározott társadalmi jellemzőket tovább erősíti. (Gilbert 2004)

Az ingatlanpiac magától is létrehozza a térbeli szegregációt: a legszegényebb háztartások csak a legolcsóbb telkeket, lakásokat engedhetik meg maguknak. Ez területi elkülönülést hoz létre, a legalacsonyabb státuszú családok a leghátrányosabb területeken koncentrálnak, ahol a szolgáltatások és a gazdasági javakhoz való hozzáférés is a legalacsonyabb. A terület homogenitását fenntartja az az egyszerű folyamat, hogy amint valaki megengedheti magának, jobb helyre költözik, így a társadalmi mobilitás területi mobilitást is magával hoz. A területi elkülönültség szimbolikus jelentést is hordoz: egyrészt bizonyos területeken az ott élők kizárják más társadalmi csoportokat, pl. Japánban a brazil-japán bevándorlók gyakran találják szembe magukat azzal a ténnyel, hogy egyes lakóhelyeken nem szívesen adnak nekik bérbe lakást, vagy ide sorolható a steering<sup>21</sup> gyakorlata az amerikai ingatlanpiacon. Másfelől bizonyos területek rossz hírével vagy éppen a túlzott jelentéstársítás miatt elriasztanak lehetséges beköltözőket. Módos háztartások nem szívesen költöznek olyan helyekre, amit szegény környéknek tartanak, de ilyenek az etnikai kisebbségi kerületek is. Ezeknek a politikáknak és kulturális jelentéseknek, szokásoknak a változása nyomán idővel az egyéni döntések is megváltozhatnak. Egy terület rekonstrukciója vagy a városrész gazdasági szerepének változása megváltoztathatja az arra irányuló egyéni döntéseket. Egy apró kulturális változás, pl. néhány jelenség, egykét új lakó vagy intézmény teljesen átformálhatja egy szomszédság szimbolikus tartalmát. Erre láthatunk példákat a dzsentifikáció kapcsán, ahol a felújítás vagy a beköltöző művészek hatására változott, egyik esetben előbb a fizikai, majd azt követően a társadalmi tér, másik esetben fordítva.

Egy adott terület szimbolikus jelentése identifikatív erővel is rendelkezik. Saját magunkat, legalább az identitás egy metszetében, a lakóhelyünk szerint is meghatározzuk. Különösen sajátos jelentéstartalommal rendelkező területek esetén van ez így, és különösen magas státuszú területek hoznak létre erős, a területhez kötődő csoportidentitást, (Lefebvre 1991) mint Beverly Hills Los Angelesben vagy West Village Manhattanben. Ilyen környék Kangnam is Szöulban. Ez az identitás kirekesztő: más, a csoporthoz ténylegesen nem tartozók nem tartoznak bele szimbolikusán sem, ráadásul az identitás megerősíti a területi-társadalmi csoporthoz tartozás érzését és a politikai és gazdasági státuszt. Az ilyen képzeteket nemcsak a csoporton belülről érkező, hanem azon kívülről is állandó megerősítés tartja fenn. (Andreouli 2010; Jenkins 2000) Ez a területi identitás végső soron társadalmi kirekesztéshez vezet. A területi csoportidentitás meghatározza a közösség határait, így azokat is, akik nem tartoznak bele, s nem részesülhetnek annak előnyeiben: a helyi parkok, oktatás vagy információk mind ezek közé tartoznak. (Lamont and Molnar 2002) A területhez tartozás ráadásul nem statikus, folyamatosan megteremt, újra és újra létrehozza, megerősíti és újra alkotja a társadalmi identitást.

A helyhez kötődő identitás külső megerősítése számtalan forrásból táplálkozik, pletykákból, eseményekből vagy tényleges tulajdonságokból, a legérdekesebb formája talán mégis a tömegmédiá. Ez utóbbi alapelve a demokratikus értékeket és az egyenlőséget hirdeti, minden társadalmi kirekesztést ellenez, mégis állandó diszkurzusával megerősíti a helyhez kötődő sajátos képzeteket. (Morley – Robins 1995) Ez a jelenség a politikai döntéshozatalra is hat: egy városrész pozitív képe megerősíti az ott élők társadalmi befolyását, egy negatív kép ugyanakkor a terület sorsát is megpecsételheti. (Schneider – Ingram 1993) A jelenség nem újkeletű, sőt évtizedek óta kétirányú. Emlékezzünk csak a bostoni West End esetére Herbert Gans beszámolójából. A slummá nyilvánítás ott külső érdek volt, a rossz imázs kialakításához a város tudatosan nem takarította a kerületet, sőt fotósokat küldött ki, akik kifejezetten a szemetet

---

<sup>21</sup> Steering az a gyakorlat, amikor az ingatlanközvetítő eltanácsol bizonyos vevőket bizonyos területekről, úgy, hogy csak más környéken kínál fel ingatlanokat. Lényege, hogy az előbbi terület társadalmi integritását megőrizze, s ezzel a keresletet, az ingatlanárakat és a saját piaci helyzetét is konzerválja vagy megerősítse.

fényképezték, s tették közzé a napilapokban. A média szerepe azóta is folyamatosan erősödik.

A szegregáció technikailag kétféleképpen jöhet létre: egyik eset, hogy egy adott társadalmi csoport vagy kisebbség tagjainak a többsége egy adott városrészben él. Ez gyakran esik meg bevándorlócsoporthoz, a dominikai Mirafloresből érkező bevándorlók 65%-a Bostonban a Jamaica Plain nevű negyedben él, a város délnyugati részén. Ugyancsak szegregációnak tekinthetjük, ha egy városrészben a lakosok többsége ugyanahhoz a társadalmi csoporthoz tartozik, pl. az adott környéken mindenki szegény. Ez nem azt jelenti, hogy minden szegény a városban ott él, hanem azt, hogy akik ott élnek, mind szegények. Az előbbi esetben a koncentráción, az utóbbiban a homogenitáson van a hangsúly. Mindezeket túl természetesen az érintett terület mérete is fontos szempont a szegregáció vizsgálatánál. Kisebbségi léptékről beszélünk egyes bevándorlócsoporthoz vagy a gazdag lakóparkoknál, ahol csak egy háztömbnyi vagy szomszédságra kiterjedő szegregációról van szó, ám egészen más a helyzet egy olyan nagyobb léptékű szegregáció esetén, amikor egy egész kerületet szegények népesítenek be.

Az előbbieket kapcsán azt is érdemes megemlíteni, hogy a gazdag lakóparkok lakói önkéntesen választják a térbeli elkülönülést, sőt sok esetben a bevándorlók is, hiszen a saját nyelvüket, szokásaikat, kapcsolathálóikat keresik, ám velük ellentétben a lakáspolitikával elősegített szocioökonómiai szegregáció korántsem önkéntes. (Marcuse 2001) Habár a gettó a velencei zsidók kikényszerített lakóhelyi szegregációját jelölte eredetileg, mára a legtöbb esetben olyan területekre használják, ahol a külső (lakás-, oktatás- és munkapolitikák) és belső folyamatok (szubkultúrák kialakulása) újra és újra megerősítik a társadalmi elkülönülést, vagy másképpen fogalmazva megnehezítik az integrációt. (Gans 2008; Wacquant 2007) A nagyvárosi gettók létrejötte és fennmaradása messze túlmutat a térbeli tényezőkön, s megértésükhöz mindig ismerni kell a történeti-politikai körülményeket. Hovatovább a város térszerkezetének szerepe (belváros vagy peremterület, a fizikai környezet jellemzői és a szolgáltatások és munkalehetőségek távolsága), az érintett csoport mérete és politikai befolyása, érdekérvényesítő képessége mind fontos tényezők a szegregáció vizsgálatánál.

A szegregáció önmagában véve nem jó vagy rossz. Az tesz előjelet elé, hogy az érintett csoport és a társadalom egésze mennyi előnyt vagy kárt szenved el a következményeként. Egy kisméretű, bevándorlóból álló szegregáció sok esetben több előnnyel jár, mint hátránnyal. A chicagói iskola által leírt és elemzett pozitív és semleges bevándorlóközösségei mind szegregációkban éltek. A bostoni North End és West End lengyel és olasz közösségei mind olyan hálózatokat alkottak, ami hatalmas társadalmi tőkét generált, így éppen lerombolásuk volt káros. Ennek érzékletes és pontos elemzéseit olvashattuk Jane Jacobs és Herbert Gans munkáiban a 20. század közepén. (Jacobs 1961; Gans 1962) Hátrányos helyzetű csoportokra azonban negatívan hat a területi elkülönülés, a nagy kiterjedésű homogén zónák is hátrányosan befolyásolják a társadalmi mobilitást és a munkaerőpiacokat – különösen így van ez akkor, ha a jóléti rendszerek hiányosak, vagy csak gyengén tudják kompenzálni a hátrányokat. A negatív hatások legfontosabb forrásai a stigmatizáció, az izoláció és a javak egyenlőtlen területi eloszlása. Ez utóbbi talán a legnyilvánvalóbb, a források egyenlőtlen területi eloszlása a városokban éppen ezért legalább annyira fontos eleme a szegregáció kutatásnak. (Galster and Killen 1995)

Szöul esetében máris szembeötlő példákat láttunk, így Kangnamban az infrastruktúra és a színvonalas oktatás kiemelkedően magas koncentrációja felértékelte a területet, ezzel jövedelmi alapú lakóhelyi szegregációt létrehozva. Ugyanakkor a jó iskolákhoz való könnyebb hozzáférés az ott élő népesség számára egyértelműen jobb lehetőségeket biztosít – nemcsak az oktatásban, hanem a jobb oktatás következtén a munkaerőpiacon is. Ennek egyik legegyszerűbb mutatója az iskolai kerületek költségvetése közti különbség. 2010-ben a kangnami oktatási kerület költségvetése 25 millió dollár volt, míg ezzel szemben a szegényebb Unphjong kerületé csupán

3 millió dollár volt. (Shin 2011) Hasonló területi különbségeket mutat a kiegészítő oktatáshoz való hozzáférés, az előkészítő iskolák száma közti különbség is. Az oktatáshoz való hozzáférés területi megosztottságából fakadó társadalmi hátrányok leküzdését a kormány évtizedek óta kiemelt feladatnak tekinti, s jelenleg is számos támogatás igyekszik az így keletkező rést szűkíteni. Ilyenek a tankönyv, tandíj és étkezési támogatások, valamint az iskolás kort megelőző mentor-programok. (OECD 2018)

A lehetőségek és hozzáférés közti különbségek a területileg elkülönülő társadalmi csoportok között azonban közvetve is tovább növelik a társadalmi távolságot – magyarán egy kangnami diák vagy munkavállaló, a szomszédsági kapcsolatai révén, eleve jobban ismeri a munkaerőpiaci, pályázati és egyéb lehetőségeket, mint bárki más Szöulban. Ha más csoporthoz tartozó emberek nem ismerik ezeket a lehetőségeket, vagy úgy gondolják, hogy az másoknak vannak fenntartva, vagy egyszerűen csak nem tudják hogyan is férhetnének hozzá, akkor valószínűleg nem is fognak megpróbálkozni velük. Szélsőséges esetben ez izolációhoz is vezethet.

Egy teljesen homogén területen, minél nagyobb annak területi kiterjedése és minél nagyobb a magában foglalt népesség, annál jobban leszűkíti a mindennapi társadalmi érintkezéseket a csoporton belülre. Hiába laknak Kujong lakói lényegében Kangnamban, hiába találkoznak számtalan segítő szakemberrel, hiába segítik egymást a lehetőségeik szerint a legnagyobb mértékben, a fizikai elzártság és a külső lehetőségektől való elzártság, mind az információ, mind az anyagi hozzáférés szintjén, egyértelműen izolálja őket a város társadalmának egészétől. Az ilyen környezetben felcseperedő gyerekek csak egyféle modellt látnak, az egyetemi oktatás lehetősége már az elképzelés szintjén sem éri el őket. A kortárs csoportok negatív példákkal megerősítik a már meglévő modelleket, igen gyakori pl. az iskolából való kimaradás már fiatal korban, elsősorban pénzkereseti célból, de gyakran csupán heccből is – ezt szomszédsági hatásnak nevezzük. (Sampson, Morenoff & Gannon-Rowley 2002)

Az ilyen izolációk gyakran stigmatizálással járnak együtt a többségi társadalom részéről. A területhez negatív értékítélet kapcsolódik, ennek következtében, a lakóhely negatívan minősíti az ott lakókat, amiért számos munkalehetőségtől elesnek, gyakran a szállítócégek, a tűzoltók, a mentők vagy a rendőrök sem hajlandók kimenni – Kujongban a lakók kénytelenek voltak a saját biztonsági szolgálatukat megszervezni. Arra is számos példát látunk, hogy a tömegközlekedést is megszüntetik ezeken a helyeken. (Wacquant 2007) A stigma, amit a hely hoz magával újratermelődik, amikor egy tanár vagy munkaadó kivetíti az értékítéletét és el sem várja a jobb teljesítményt. Végeredményben a számtalan negatív hatás valamilyen politikai reakciót vált ki. Ezek lényegében a lakhatásra vonatkozó szabályozók, mint kvóták az olcsó lakások építésére, kivételek és mentességek máskülönben korlátozott területeken, integrált lakásépítési projektek és hiteltámogatások. A tapasztalat szerint mindezek nem sokat segítenek a szegregáció megszüntetésében (Bolt, Philips, and Van Kempen 2010), így a nagy homogén tömböket végül sokszor felszámolják.

A háború óta, de különösen a 1997-es pénzügyi válságot követően a koreai társadalom egyértelműen a polarizáció felé haladt. A tömeges munkanélküliség, a reáljövedelem csökkenése és a jövedelmi egyenlőtlenségek felhalmozódása a pénzügyi válság és az azt követő gazdasági reform miatt a középosztály gazdasági bázisa összeomlott. A középosztály stabilitásának elvesztése pedig a társadalmi polarizáció gyors növekedését eredményezte Koreában is, akárcsak más piaci társadalmakban. A társadalmi polarizáció és az ahhoz kapcsolódó térbeli jelenségek különösen pregnáns jelenségként jelennek meg Szöulban, amely nemcsak az ország fővárosa, de egyben legnagyobb metropolisza is. A társadalmi széttagoltság ugyanakkor nem csupán a foglalkozás vagy a jövedelem dimenzióiban értelmezhető, hanem átfogóbb kérdéseket is magában foglal: az életmódot, a regionális különbségek felismerését és az ahhoz való hozzáállást, a közügyeket és a beruházásokat, az oktatási feltételeket és sok mást.

A társadalmi-területi szegregáció nem új jelenség Szöul számára. A társadalmi rétegződés térbeni eloszlásával már a demokratikus fordulat előtt foglalkoztak Koreában (Hong 1992), azonban – ellentétben a nyugati országokkal – a legutóbbi időkig kevés figyelem terelődött az etnikai szegregációkra, tekintettel az ország népességének homogén etnikai összetételére és a bevándorlás viszonylag kései megjelenésére és szerény mértékére. (Koudela 2017a) A szegregációkutatás természetesen Amerikában is gyakran kötötte össze a kettőt, hiszen a nagyvárosokban a lemaradó, és különösen a térben elkülönülő társadalmi csoportok a legtöbb esetben egyszerre voltak szegények és valamely etnikai kisebbség tagjai. Ezt a jellegzetességet a szegregációkutatás a kezdetektől, W.E.B. DuBois kutatásai óta magán hordozza. Szöul esetében a két kérdés szétválik, így mi is külön kezeljük.

### *Térbeni társadalmi tagozódás*

A területi egyenlőtlenségek a társadalmi megosztottság egy sajátos formája a koreai fővárosban is. Szöulban gyors és nagymértékű a demográfiai átmenet, a népesség rohamosan öregszik, s közel fele a szegénységi küszöb alatt él. Ezenkívül a merev munkaerőpiac – amely általánosságban is a koreai gazdaság egyik legfontosabb jellemzője – két csoportra osztja a munkavállalókat: rendszeres és alkalmi munkavállalókra; az alkalmi munkavállalókat határozott idejű szerződésekkel foglalkoztatják és szociális ellátásuk csak töredéke az állandó és határozatlan idejű munkaviszonnyal rendelkező munkavállalóknak. Az előbbi csoport továbbá az utóbbi órabérének körülbelül 64% -át keresi. A nők, a fiatalok, az idősek és a bevándorlók további munkaerő-piaci nehézségekkel szembesülnek: a nők a férfiak átlagbérének 63% -át keresik – ez a legnagyobb nemek közötti bérrés az OECD országok között, míg a fiatalok munkaerő-piaci inaktivitása a legmagasabb Dél Koreában, ugyancsak az OECD országok összehasonlítását alapul véve. (OECD 2018)

A nagyvárosi lakhatási körülmények teremtette térbeli-társadalmi egyenlőtlenségek az 1960-es évek óta nőnek Koreában. A 70-es években azonban, amikor az új lakótelepek építése hatalmas méreteket öltött, mindez a korábbinál is jobban elősegítette az osztálykülönbségek térbeni kifejeződését – a nagy lakókomplexumok kifejezetten hasonló társadalmi attribútumokkal rendelkező lakókat vonzottak egy-egy újonnan beépített területre, ezzel a lakhatáson alapuló társadalmi szegregációt elősegítve, egyúttal magának a városi társadalomnak a szerkezetét is átformálva. A családfő foglalkozási státuszával meghatározott társadalmi helyzet alapján, az 1975-ös és 1985-ös körévekben a népszámlálások 2%-os mintáját elemezve, területi egységként pedig a legkisebb adminisztratív egységet (tong<sup>22</sup>) véve alapul, az alapos elemzés kimutatta, hogy az új lakóhelyek gyors kialakítása homogén klasztereket hozott létre, a közép- és munkásosztályok közötti fizikai szegregáció 1975 után egyre kézzelfoghatóbbá vált. (Hong 1992) A homogenizáció alapvetően nem szükségszerű velejárója a koncentrációnak: a középosztály megerősödésével az adott területen nőhet az alacsonyabb státuszú lakosság száma is, pl. a kiszolgáló személyzet révén. Szöulban azonban a koncentráció egyértelműen homogenizációt hozott magával.

Hong Tu-Szung kutatása alapján a 70-es évek közepét követő évtizedben a térszerkezet átalakulásának egyik legfontosabb eleme a Szöul északi felén csökkenő középosztályi jelenlét. 1975-ben a az „új középosztály”<sup>23</sup> teljes területhez viszonyított aránya 27 kerületben (tong) volt 40% fölött. Ezeknek a területi egységek száma 1985-re 12-re csökkent. A déli oldalon, ezzel ellentétben a magas disszimilitású kerületek száma 12-ről 44-re nőtt ezen időszak alatt.

---

<sup>22</sup> 1975-ben 343 tong volt Szöulban, 1985-ben azonban már 453 területi egységet tartottak nyilván.

<sup>23</sup> Új középosztályként definiálta a kutatás a következő foglalkozási csoportba tartozó családfőket és családjukat: üzleti felső vezetők, magas rangú kormányzati tisztviselők, önálló vállalkozók, műszaki vagy alacsonyabb szintű hivatásos munkavállalók.

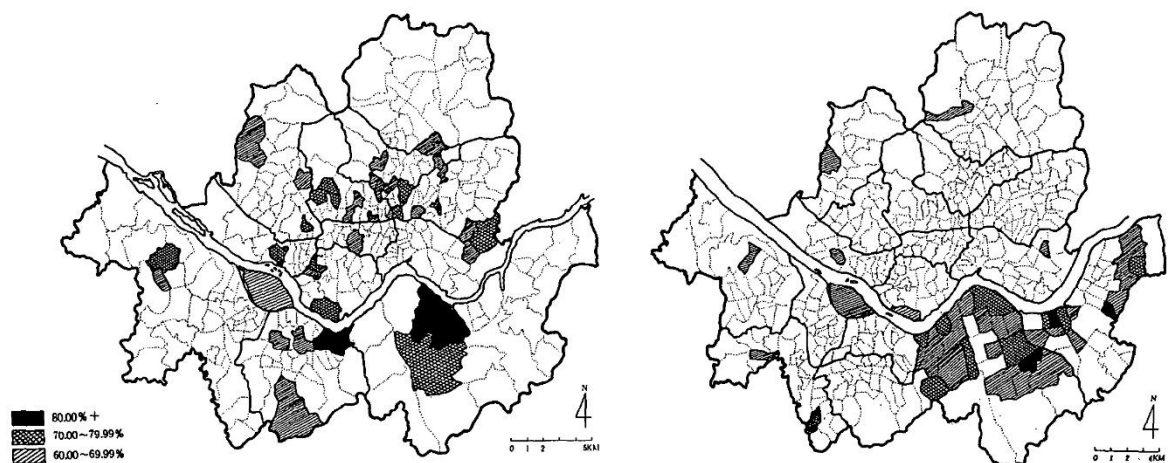
9. Ábra. A középosztály térbeli eloszlása Szöulban 1975-ben (bal) és 1985-ben (jobb) (A középosztályi háztartások aránya, 60% fölött, közigazgatási egységenként) (Hong 1992)



A homogenitás növekedését mutatja, hogy azon kerületek száma Szöulban, ahol a középosztályi háztartások száma egyidőben 20% alatt volt, 29-ről 3-ra csökkent. A középosztályi kerületek áthelyeződését délre még érzékletesebben mutatja a nagyobb szegregációs (80%) arányokkal való kombinálás. Ebben a bontásban a középosztályt koncentráló kerületek száma az évtized során északon 34-ről 5-re csökkent, míg délen, Kangnamban és Kangdongban ez idő alatt 2-ről 37-re nőtt a számuk.

Ezeket a déli városrészeket ekkoriban kezdték üzleti és lakóhelyi beruházásokkal fejleszteni, a középosztály pedig éppen azokra a területekre költözött, ahol az új apartmanházakat építették fel. Az új apartmanok és a felsőfokú végzettségűek területi elhelyezkedése közötti korreláció 1985-ben 0,723 volt, az előbbi és az „új középosztály” foglalkozási kategóriája között pedig 0,678. Az apartman lakóhelye és a tulajdonosi forma között is igen erős az összefüggés – a bérleti forma nem jellemző ezekre a kerületekre, s 1985-ben már nyolc olyan kerület volt, ahol másfajta lakástípus nem is volt, csak apartmanházak. Mindez csupán a középosztály koncentrációját mutatja, magát a területi homogenitást még nem bizonyítja, de egyértelmű irányát mutatja Szöul társadalmi-területi átrendeződésének, mely a mai napig tart.

10. Ábra. A középosztály térbeli eloszlása Szöulban 1975-ben (bal) és 1985-ben (jobb) (A középosztályi háztartások aránya, 60%+80% fölött, közigazgatási egységenként) (Hong 1992)



A hatvanas évek diverzifikált területi rendszerét a rákövetkező két évtized építkezési rohama alapvetően megváltoztatta, s a középosztályi lakóhelyek fokozott koncentrációját hozta létre.

Egyúttal maga a középosztály foglalkozási összetétele is megváltozott, a hagyományosan főként önálló nagy- és kiskereskedőkből, vendéglátósókból és önfoglalkoztatókból álló régi középosztályt kiegészítette a nagy- és kisvállalatok menedzseri rétege, az értékesítési szupervizorok, a technológiai cégek értékesítési szakemberei, vendéglátóiparban dolgozó menedzserek, viszont kiszorultak a gyártási folyamatban résztvevő önállók. Kangnamot csak 1963-ban csatolták a városhoz, azelőtt káposztaföldek húzódtak arra. A hetvenes években az új híd, majd a vasút, buszvonalak és a metró kiépítése közlekedési csomóponttá változtatta, az adókedvezmények pedig számtalan középosztályi és luxus lakásépítési projektnek kedveztek.

Valójában egy paradox helyzet állt elő; a középosztály általában hajlamos a saját pozíciójának megerősítésére, a status quo fenntartására, ám ezen időszakban Koreában nagyrészt éppen az a motiváció vezérelte az urbanizációt, ami az alacsonyabb státuszú rétegek felfele mobilitását csatornáztta. Más szavakkal a legtöbben azért költöztek Szöulba, hogy társadalmi helyzetükön javítsanak, s maguknak vagy gyermekeiknek fehérgalléros munkákat, vagy annak lehetőségét biztosítsák. Ennek egyik legbiztosabb eszköze a megfelelő oktatás biztosítása, ami az egyetemek nagyrészt koncentráló Szöulban mindenképpen könnyebben volt elérhető. A középosztály szegregációja tehát egybeesett a középosztályosodási folyamattal, a leggyorsabban pedig éppen a jó iskolák kerületeiben nőttek az ingatlanárak – különösen Kangnamban.

A területiség sajátos jellemzőket hoz létre az ingatlanárakon túl. Megjelennek az életforma sajátosságai, az azokhoz kapcsolódó intézmények, ami ugyancsak pozitívan hat vissza az adott terület szegregációjára. Az adott területhez kötődő szolidaritásérzet és identitás alakult ki, amik tudatos cselekvési formákat hoznak létre, azt az érdeket követve, hogy a lakosok megőrizzék a terület integritását és középosztályi jellegét. (Cox – Mair 1988; Logan – Molotch 1987) A korábbi fejezetekben bemutatott dzsentrifikáció, a városfejlesztési programok pedig csak tovább növelik a társadalmi szegregációt.

1997-ben élte át a koreai gazdaság a legnagyobb válságot modernkori történelme során. A 80-as évek óta folyamatosan pozitív gazdasági növekedés 1998-ban negatív rekordot döntött mínusz 5,8%-kal, a hazai kereslet drámaian csökkent, a háztartások jövedelme számottevően csökkent, s jelentős munkanélküliség keletkezett. A reáljövedelmek az előző évihez képest 3,2%-ot csökkentek. A gazdaság a válságot követő néhány év alatt visszazökkent eredeti kerékvágásába, ám a fogyasztás és a reáljövedelmek csökkenése tovább tartott, és az egyes társadalmi osztályok közötti jövedelmi különbségek is tovább nőttek az ezredforduló után is. Habár majdnem minden jövedelmi csoportot hátrányosan érintett a válság, a jövedelmi szint csökkenésével a szegmentáltság mértéke nőtt, s a felső húsz százaléknál nagyobb mértékű növekedést figyeltek meg. (Cho – Keum 2004; Kang 2001)

Alighogy kiheverte a 20-dik század utolsó krízisét, 2008-ban újabb, immár világméretű gazdasági válság sújtotta Koreát. Ám a társadalmi polarizáció növekedésében egy folyamatosan ható tényező is szerepet játszott: a globalizáció. A koreai nemzetgazdaság – akárcsak más gazdaságok – egyre inkább vált kiszolgáltatottá a globális tőkének, beruházásoknak és kereskedelemnek és munkaerőpiacoknak. Ráadásul a globális gazdasági kényszer liberális gazdaságpolitikai reakciókat vált ki, privatizációt és deregularizációt, aminek a társadalmi költségei az alacsonyabb társadalmi státuszú csoportokon csapódnak le – tovább növelve az egyenlőtlenségeket.

Az a megfigyelés, hogy a liberális gazdaságpolitika hosszútávon gazdasági növekedéshez vezet, rövidtávon azonban a jövedelmi különbségeket növeli, meglehetősen általános a fejlett gazdaságokban, és még csak nem is újkeletű, Stolper és Samuelson már a 40-es években modellt állított fel rá. (Stolper – Samuelson 1941: 58) A jelenség a szabadkereskedelem bővüléséhez köthető. Ez ugyanis az export növekedéséhez vezet, különösen a fejlett



technológiájú IT ágazatban, ahol magasabban képzett, jobban fizetett szakemberek dolgoznak. Az alacsonyabb státuszú munkákat, akárcsak a kevésbé fejlett ipar által előállítható termékeket, a kevésbé fejlett országokból importálják, ennek következtében a fejlett országokban a magasan képzett munkaerő iránti kereslet nő, míg az egyébként is rosszul fizetett munkák iránt csökken, s mindez a jövedelmi különbségek erősödéséhez vezet. A társadalmi egyenlőtlenség elsősorban a középosztályok gyengüléséhez vezet, ezzel a fogyasztói piacok sérülését előidézve, s paradox módon a fejlett, fogyasztásalapú gazdaságokat gyengítve. A külföldi tőke beáramlása és a külkereskedelem bővülése az ezredfordulón és azt követően is hasonló hatást váltott ki a fejlett gazdaságokban, s akárcsak a 20. században, ma is bizonytalanságot, ellenérzéseket és feszültségeket generál a sérült társadalmi csoportokban. (Gottschalk – Moffitt 1994: 38–42; Hays 2009; Scheve – Slaughter 2004; Schmidt 1999) A nagyobb jövedelmi különbségek ugyanakkor kisebb teljesítményhez, nagyobb instabilitáshoz vezetnek. Ennek enyhítésére általában erősebb szociális hálót javasolnak, és vezetnek be, ami viszont újabb költséget generál, tovább lassítva a növekedést. (Alesina – Perotti 1996)

Pontosan ez történt Kelet Ázsiában az 1997-es, nagyrészt a globalizáció okozta válságot követően. Koreában is neoliberais eszközökkel liberalizálták a piacot, (pl. az ezredfordulón az adócsökkentésekkel) a gazdaság ismét növekedési szakaszba lépett, ám a társadalmi egyenlőtlenségek rohamos fokozódása immár nem csak a foglalkozási és jövedelmi csoportok közt, hanem az ágazatok közt és az oktatásban is éreztette hatását. A társadalmi polarizáció pedig a középosztályok gyengülését váltotta ki Koreában is. Azzal, hogy a válságot követő pár évben kevesebb mint egymillió középosztályi állás emelkedett a magas jövedelmű csoportba, ugyanakkor 1,8 millió csúszott az alacsony jövedelmű harmadba, a középosztályra alapozott gazdasági csoda reménye szertefoszlott. (Im 2018)

A középosztály gyengülése azt eredményezte, hogy a 21. század első évtizedeiben a lakástulajdonlás egyre nehezebbé és egyre kevésbé általános gyakorlattá vált, a felfele mobilitást pedig a növekvő oktatási költségek akadályozták. A kisebb magánvállalkozók közül sokan voltak kénytelenek csődöt jelenteni, a munkanélküliség nőtt – Korea az USA mögötti második helyet foglalta el az OECD országok jövedelmi egyenlőtlenségi rangsorában. (OECD 2009) Az oktatási költségek emelkedése ugyancsak a polarizációt erősítette, egyben a termékenység csökkenéséhez is vezetett. A Kim Dedzsung alatt a válságból kivezető, ám erős társadalmi megosztottságot eredményező neoliberális politikát I Mjongbak alatt egy szociálisan érzékenyebb rezsim váltotta fel. A foglalkoztatás stabilizálása, az oktatás és a lakhatás támogatása a meggyengült középosztályokat igyekezett támogatni. Ez a politika mindazonáltal inkább a keresleti oldalt erősítette, fő célkitűzése a munkahelyteremtés volt, így a sok kritika ellenére továbbra is neoliberálisnak volt mondható.

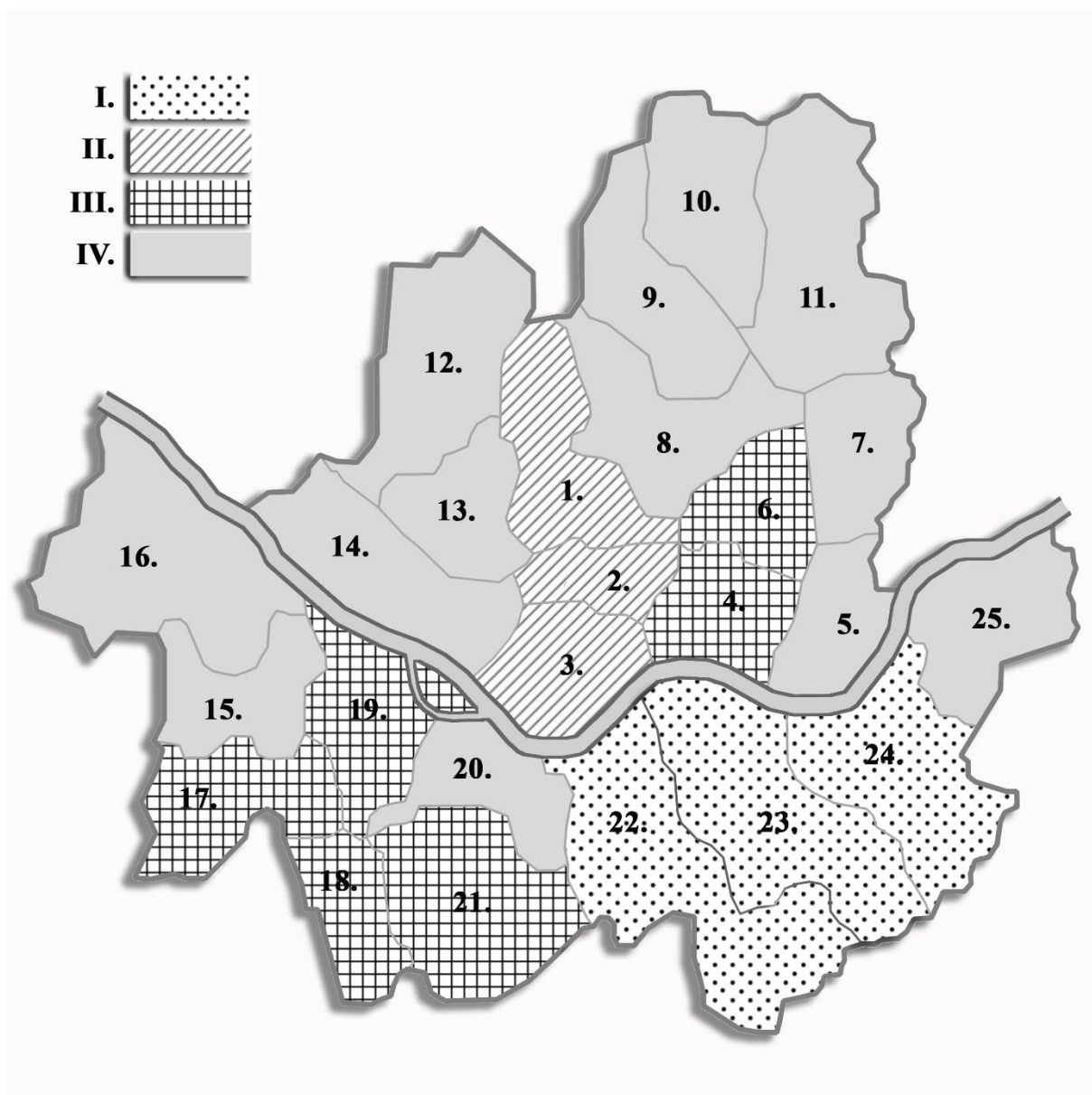
Valójában nem az 1997-es válság változtatott Korea társadalmi polarizáltságán, ill. Szöul szegregációján. A folyamat a 90-es évek elejétől egyértelmű: a globalizáció és a gazdasági növekedés hozta, hozza magával a strukturális változásokat, s ennek térbeni leképeződését Szöulban. A válság csupán egy lökést adott mindennek. A társadalmi egyenlőtlenség a jövedelem formájától is függ: az ezredfordulón Koreában a munkajövedelmek alapján a Gini koefficiens 0,286, míg a járadékok szerinti jövedelmek megoszlása szerint 0,535 volt. A fenti mérőszközzel mérve a föld és ingatlantulajdon megoszlását azonban már 0,875-ös értéket kapunk – közel a teljes egyenlőtlenséghez. (Yim 2003)

A területi-társadalmi különbségek a lakóhelyi differenciálódás következményei, ami a város egyes foglalkozási csoportjai által elfoglalt területek és az adott területek karaktere közötti létrejövő kapcsolat eredménye. Mindez Szöulban négyféle funkcionálisan elkülönülő területtípust hozott létre. Az elsőbe (I.) a tervezett, új, ipari kerületek tartoznak, mint Kanganam három kerülete: Kanganam, Szognpha vagy Szocsho: ezekben a kerületekben koncentrálnak a magasjövedelmű rétegek, az üzleti és technológiai szakemberek, az államigazgatás magas

beosztású hivatalnokai és a vezető beosztásúak általában. A második típusba (II.) Szöul régi belvárosi kerületei tartoznak, ahol a népesség száma csökken, ilyenek Csongno, Csung és Jongszan. A harmadik típusba (III.) az ipari termelés hagyományos központjai tartoznak; az ezekhez kapcsolódó lakóterületek váltak a munkásosztály lakóhelyévé. Szongdong és Tongdemun a belvárosban található, de többségük a város déli felében helyezkedik el. Végül a negyedik típusba (IV.) olyan területek tartoznak, amik hosszú idő óta lakóhelyként funkcionálnak, nagyobb részük a Han folyótól északra fekvő kerületek, de a déli városrészben is található néhány. (Yim 2003)

A tagolódást meghatározó legfontosabb tényezők egyike az ingatlanárak: az első típusba eső három kerületben a legmagasabbak. Az ingatlanárak közti különbségek egyfajta mobilitási gátként is működnek: megakadályozzák az alacsonyabb státuszú társadalmi csoportokat, hogy a drága kerületekbe költözhessenek. Ezáltal egyfajta területi monopólium alakul ki, ami a társadalmi különbségeket területi különbségekké alakítja át. Ráadásul az állami és városi beruházások éppen Kangnamban a legnagyobbak: az első metróvonalat ide tervezték, s azóta is az összes vonal áthalad ezeken a kerületeken. Ezek a fejlesztések egyértelműen vonzóbbá tették már a 70-es években Kangnamot, ami annak társadalmi átalakulását megindította, további fejlődést indukált. Fontos utalni a már említett iskolai kerületre is, ami éppen egybeesik Kangnammal és Szocshoval, s ami szintén jelentős mértékben hozzájárult ahhoz, hogy ezek a kerületek fejlődjenek a leggyorsabban Szöulban, de említhetnénk a mozik, színházak, múzeumok és egyéb kulturális létesítmények nagy számát is ezekben a kerületekben, mint a fejlődést és szegregációt meghatározó faktort.

*11. Ábra. Szöul kerületeinek (ku) típusai I.–IV. (Saját szerkesztés Yim 2003 alapján)*



*Jegyzet: A kerületek nevei típusok szerint:*

*I. típus: 22. Szocsho; 23. Kangnam; 24. Szongpha.*

*II. típus: 1. Csongno; 2. Csung; 3. Jongszan.*

*III. típus: 4. Szongdong; 6. Tongdemun; 17. Kuro; 18. Kumchshon; 19. Jongdungpho; 21. Kvanak.*

*IV. típus: 5. Kvangdzsin; 7. Csungnang; 8. Szongbuk; 9. Kangbuk; 10. Tobong; 11. Novon; 12. Unphjong; 13. Szodemun; 14. Mapho; 15. Jangcshong; 16. Kangszo; 20. Tongdzsak; 25. Kangdong.*

Kangnam ugyanakkor nem egyszerűen magas jövedeleműek által lakott kerület, ahol az infrastruktúra kiemelkedő, az iskolák számosak és színvonalasak. Kangnam társadalma politikai nézeteit tekintve konzervatív, az oktatás iránt szélsőségesen elkötelezett, ám ami ennél is fontosabb sajátosság, hogy a területhez kötődő egyéni identitás jött létre. Ez nem csupán az ott élők sajátja, a város, az ország, sőt mára a világ számára is jól ismert jelentést hordoz: a luxust, az elitet és magát a szegregációt. Mindez ráadásul meglehetősen rövid idő alatt jött létre: a kilencvenes években Korea és Szöul népességén belül is még viszonylag kisebb mértékű polarizációról beszélhettünk a nyugati nagyvárosokhoz viszonyítva. (Kim – Kang 2011) A területi polarizációt nagyrészt a telekspekulációval magyarázhatjuk (Shin – Kim 2016), ami így az ország kapitalista fejlődésének egyfajta negatív hozadékaként értelmezhető. Ezért lehetett dzsentrifikációként leírni a terület fejlesztését és a következőképpen kialakult lakóhelyi szegregációt, a lakhatási, oktatási, egészségügyi és számtalan egyéb különbséget, ami a terület

lakóit megkülönbözteti a város népességének egészétől.

Ugyanezek a tényezők, az ingatlanpiac, a társadalmi kapcsolatok, a sajátos életstílus és az oktatás létrehozták a helyhez kötődő identitást is, ami a felfele mobilitást segíti, s ezzel a terület társadalmi szegregációját erősíti. Ezt a sajátos képet megerősíti a tömegmédiá is – ezt látja és hallja a kívülállók többsége is, erre épülnek a kritikák és a megbecsülés egyaránt. Nem számít, hogy tényleges jellemzőkről van szó vagy sem, a területhez, a területen élőkhez kapcsolódó képzetek tényleges véleményformáló és cselekvéseket befolyásoló tényezők. A mások véleménye mindenütt az identitás és az önértékelés fontos eleme, Koreában, ha lehet, még inkább így van. (Bae – Joo 2019)

Kangnamban él a legnagyobb járadék és ingatlanadó fizetők egyharmada, a leggazdagabbak 18%-a, miközben az ország népességének csupán 0,03%-át teszi ki a három kerület népessége. Itt található a Samsung és a Lotte központja, s itt épül a Hyundai Global Business Center is, ami egy 105 emeletes felhőkarcoló lesz, ha elkészül. Nem meglepő, hogy a politikai elit is ebben a városrészben összpontosul, ami egyúttal rengeteg vitát és feszültséget generál a médiában – ezzel újra megerősítette a területhez kapcsolódó képét is. Nem meglepő, hogy a 90-es évek közepe óta a terület szavazóbázisa egyhangúlag konzervatív, hiszen szüksége van a fennálló társadalmi rend megerősítésére, egyfajta politikai legitimációra.

### *Etnikai szigetek Szöulban*

Korea hosszú évszázadokon keresztül őrizte etnikai és nyelvi homogenitását, ami jelentős mértékben meghatározta/meghatározza a nemzeti identitást is. (Koudela 2015) A 90-es évektől egyre nagyobb számban érkeznek bevándorlók az országba, s noha számuk még most is alacsony (nagyjából kétmillió fő), a bevándorlás csatornáinak és jellegzetes formáinak megfelelően társadalmilag és térben is jól elkülönülő csoportokat alkotnak. (Koudela 2016) A legfontosabb bevándorlók a koreai diaszpóra tagjai közül kerülnek ki, ám ők sem tekinthetők egyértelműen koreainak a befogadó társadalom szemével, sőt önmagukban sem alkotnak homogén csoportot. Alapvető különbség van az ázsiai országokból visszavándorló, alacsonyan képzett munkaerő és a nyugati országokból hazatelepülő magasan képzett és magas jövedelmű koreaiak között. Az előbbi csoporton belül is jelentős, a munkaerőpiaci helyzetet meghatározó és kulturális jellemzők közötti különbség van a Kínából, Japánból vagy a közép-ázsiai országokból érkező koreai bevándorlók közt, ez utóbbira nézvést a bevándorlási szabályozás is kivételt tesz.

A további csoportot alkotnak a nyugati országok állampolgárai, akik zömében magasan képzett szakmákat képviselnek, kutatók, ipari és technológiai szakemberek, angoltanárok és más fehérgalléros munkákban dolgoznak. Érdemes megemlíteni a Kínából és a délkelet-ázsiai országokból érkező nőket, akik a vidéken maradt koreai férfiak feleségeiként nyernek tartózkodást, ám ők túlnyomórészt az ország rurális területein telepednek le, így Szöul szegregációinak elemzésekor nincs szerepük. Fontos azonban kiemelni a délkelet-ázsiai országok szakképzetlen vagy alacsonyanképzett munkásait. Ők teszik ki a bevándorlók állományának egyik legnagyobb részét, s egy etnikailag vegyes csoportról beélhetünk, s noha az iparban foglalkoztatott bevándorlók számára többnyire mindenütt a nagyvárosok jelentik a célpontot, Korea esetében ez fokozottan érvényesül. Szöul népességének 4,5%-át teszik ki a bevándorlók – ez nem nagy arány, de az országos átlaghoz képest magas, és a bevándorló közösségek természetére jellemző módon a városon belüli területi koncentrációjuk szintén magas.

Hogy mit is jelent a közel félmillió bevándorlók területi koncentrációja azt a következő kritériumok alapján határozhatjuk meg. Egyrészt Szöulban laknak, másrészt kulturális és/vagy

etnikai értelemben eltérnek a többségi társadalomtól. Ezen két viszonylag egyértelmű feltétel mellett fontos kiemelni, hogy a Szöulban található etnikai szigetek önkéntes együttélés, s nem kormányzati tevékenység eredményeképp jöttek létre. Ilyenformán a Szöulban található enklávék<sup>24</sup> vagy etnikai szigetek száma húsz és harminc közötti. (Cho 2018; Oh 2017) A legnagyobbak a koreai kínai (Csozoncsok<sup>25</sup>), a tajvani (Kiskína), a francia (Szore falu), a mongol enklávé (Mongol város), a muszlim közösség (Iszlám falu), a Kis Tokió, a filippínó enklávé (Vasárnapi piac), és egy középázsiai enklávé, amit Kis Oroszországnak hívnak, (Oh 2017) de él még olasz, indiai, amerikai és német közösség is Szöulban, ezek azonban nem tekinthetők szegregációnak a fenti definíció szerint. Két alapvető típust különböztethetünk meg: lakóhelyi és kulturális szegregációt, melyek négy dimenzió mentén jönnek létre. Így különböztethetjük meg az iskolák környékén, az 1970-es évek óta letelepedő külföldiekből álló közösségeket (a két legjelentősebb a japán és a kínai), az egyházi intézmények, lakóhely és kereskedelem által létrehozott területi szegregációt, valamint olyan nem állandó, ám újra és újra formálódó közösségeket, amik elsősorban kulturális alapokon szerveződnek. (Kim E.M. – Kang 2007)

Legfontosabb a kínai negyedeket, szegregációkat vagy etnikai szigeteket kiemelni, hiszen a Koreában élő bevándorlók közel fele kínai – vagy legalábbis Kínából érkezett, aminek a jelentősége akkor is nagy, ha etnikai koreai csoportról van szó. A kínai koreai (Csozoncsok) közösség tagjai 1992 óta vándoroltak Kínából Koreába. 2015-ben 262 545 kínai koreai élt Szöulban, ami az összes, a fővárosban élő bevándorlónak az 57,3%-át tette ki, ők nyolc többé-kevésbé szegregált területen helyezkednek el, ezek között a legnagyobb bevándorló közösség Jonpjonban található. Többségük a Szöul délnyugati részében fekvő Kuro, Jongdungpho és Kvanak kerületekben él. Jonpjon Karipong tongban, Kuro kerületben található. (Cho 2018) A közösség eredetileg a kilencvenes évek bevándorlási hullámával jött létre Kvanakban, amikor a kormány a fokozatosan jelentkező munkaerőhiány pótlására a Kínában élő koreai etnikumú munkások bevándorlását kezdte támogatni. Kuroban az ipari parkban sok munkalehetőség adódott, és a környék ingatlanárjai is alacsonyok voltak. A kínai negyed a közeli Terim tongban jött létre, a szomszédos Jongdungpho kerületben, s ma is különleges, központi szerepet játszik a közösség életében: vallási épületek üzletek kavalkádját találja az arra utazó. Habár etnikai/nyelvi korlátok nem szigetelik el őket, hiszen a Csozoncsok tagjai koreai származásúak, mégis elkülönülnek a többségi társadalomtól: a szöuliak bevándorlóknak vagy idegeneknek tartják őket, akik sokszor valóban máig megőrizték kínai állampolgárságukat. (Oh 2017) (A címkézés abszurditása, hogy a kínai állampolgárság megőrzése valójában a kirekesztő koreai bevándorláspolitikai eredménye, s nem a bevándorlók identitásának sajátossága. (Seol – Skrentny 2009))

A két szomszédos kerületre is kiterjedő közösség központja az 500 méter hosszú Janbian utca. A közeli piac, az egyházi épületek, üzletek közösségi teret, olcsó lakásokat, jó tömegközlekedést és munkahelyet is biztosítanak a bevándorlók számára. Ugyanakkor nincs iskola, s ezzel összhangban az iskoláskorú népesség aránya is alacsony ezen a területen. A három templom viszont a gyülekezeti élet számos területét lefedi: spirituális jelentőségük mellett közéleti szerepet is betöltenek, és a kisebbség sajátos problémáira segítenek megoldást találni. Egy 2006-ban végzett interjú vizsgálat szerint sok templomba járó számára ez utóbbi tevékenység, beleértve az ételosztást is, fontosabb, mint az eredeti egyházi szerep. (Kim E.M. – Kang 2007) A nagyjából harminc, az utcában található üzletet túlnyomórészt kínai koreaiak

---

<sup>24</sup> Enklávéről (nagyvárosi etnikai enklávé értelmében) akkor beszélünk, ha a gazdaságilag zárt, közös területtel rendelkező etnikai vagy egyéb társadalmi dimenzió mentén létrejött szegregáció által elfoglalt területhez kapcsolódik egy természetes folyamat során kialakult identitás is, (Abrahamson 1996) míg az etnikai sziget lényegében az etnikai szegregáció településföldrajzi tényezőkre szűkített változata.

<sup>25</sup> Csozon az utolsó koreai császárság nevéből ered, míg a csok szó törzset jelent.

vezetik, s vásárlóik is közülük kerülnek ki. Noha jelentős részük visszahonosítás vagy házasság révén már koreai állampolgár, a vegyes nyelvhasználat továbbra is jellemző. Az itt kínált portékák és ételek többsége Kína észak-keleti tartományaiból származik, ahol a koreai kisebbség nagyrésze is él. Sem fizikai, sem a közösséget érintő etnika/nyelvi elszigeteltség nem jellemzi ezt a területet, az itt élők és fogyasztók mégis főként egymással tartanak mindennapi kapcsolatot, míg a szomszédos területek lakóival alig vagy egyáltalán nem. Nincs kereszthatás sem, vagy csekély mértékű, így ezt a területet szomszédsgon túl szegregációnak is tekinthetjük.

A tajvani kínai közösség két központ körül koncentrálódik: az egyik Jonhi tongban található, Szodemun kerületben, Szöul nyugati részén, a másik Mjong tongban, Csung kerületben, a város központi részén található – ez utóbbi Szöul legszegényebb kerülete. Az utóbbi keletkezése egészen 1882-ig nyúlik vissza, a Japánbarát Kodzsong császár ellen frissen kitört felkelés leverésére érkezett kínai katonák állomásoztak ezen a helyen. (Seth 2011: 236) Ebben a régi kínai negyedben alig voltak lakók, főként a nagykövetség rövid idejű jelenléte és a sok kínai üzlet vonzott ide napi látogatókat a város többi részéből. A város nyugati felén jóval később formálódott a kínai negyed, csak 1997-ben, amikor a tajvani Hanszung Hvakjo Középiskola átköltözött Mjong-ból Jonhiba. Ez utóbbi azonban hamar túlszárnyalta méretében a régebbi kínai negyedet, s mára a Kis Kína nevet is ő érdemelte ki. Kár lenne azonban hatalmas tömegeket elképzelni, hiszen a kerület teljes kínai népessége is csupán két és félezer főt tesz ki, nagyjából a teljes szöuli kínai közösség egyötödét. Tekintettel a szegregáció lakóhelyi jellegére, s arra, hogy kialakulását közvetlenül az iskolának köszönheti, az iskoláskorú tajvaniak 30%-a lakik itt. A környék így is kínai éttermekkel zsúfolt, amik kínai ételeikkel, felirataikkal, tulajdonosaikkal és felszolgálóikkal sajátos szint kölcsönöznek az utcáknak. Mindez igen sikeres turisztikai attrakciónak is vált, elsősorban a Kínából érkező utazók számára, így idővel egyre nagyobb területre terjedt ki, egészen a szomszédos Jonnam tongig, s a tevékenység is diverzifikálódott. Létesült itt házasságkötőtől kínai természetgyógyászatig sokféle színes szolgáltatás.

A jonhami tajvani közösséget (mintegy 4-5 ezer fő) érdemes külön is megemlíteni. Az 50-es, 60-as évek óta beáramló tajvaniak számára itt egy államilag tervezett kínai negyed szándékoztak létrehozni, ám sikertelenül. Található ugyan kínai iskola, nagykövetség és éttermek is, ám mindez alapvetően eltér az incshoni kínai negyedtől. Jonnamban először 2002-ben, a futball világbajnokság idején próbáltak hivatalos kínai negyed létrehozni. A „hivatalos” azt jelenti, hogy állami vagy városi támogatással, az építészeti és egyéb korlátozások feloldásával egy idegenforgalmi látványosságot hoznak létre. Ez történt az Incshon kikötőjében lévő kínai negyeddal, melynek története még a kínai koncessziós időszakra, az 1880-as évekre vezethető vissza. Incshon, ahol máig látványos építészeti és gasztronómiai elemeket találhatunk, azonban a lakók megítélése szerint igencsak felszínesre sikerült. Az ott élő kínai népesség (alig 10%-a a negyedben lakóknak) szerint hiányzik az autentikusság: az épületek csupán a turistáknak szólnak, minden koncepciót nélkülöznek, s habár sok látogatót vonzanak Kínából (ez volt a beruházás célja is), a helybéliekben semmilyen támogatás vagy területi identitás nem alakult ki. A világbajnokság remek alapnak tűnt egy hasonló turisztikai fejlesztéshez Jonhi és Jonnam kerületekben is, azonban konkrét tervvé a városvezetés és a lokális közösség közt kibontakozó konfliktus miatt nem vált. A környéken villákban élő középosztály aggódott a tervezett projekt ingatlanárakra gyakorolt negatív hatása miatt. 2008-ban ismét felvetődött egy elkülönített kínainegyed kialakításának gondolata, amit támogatott is a helyi közösség, ám egy évre rá a városi tervezőiroda meggondolta magát és inkább egy lakóhelyi fejlesztést (apartmanok építését) kezdeményezett, ami azonban már ellenállásra talált a helyiek körében: Jonnam látványos kínainegyeddé történő alakítása elmaradt. (Lee 2014)

A francia Szore falu Panpho és Bangpe tongban, Szocsho kerületben, Szöul délkeleti részén

található. Ez az enklávé is egy iskola, mégpedig az egyetlen szülői francia iskola, a L'Ecole Française de Seoul áthelyezése nyomán jött létre a 80-as években – az iskolát követték a francia családok. A negyed egyik felében, Panpho tongban üzletek, bankok és éttermek találhatóak, míg a másik felében, Bangpe tongban, a Monmartre utca mentén, a Palace Hotel mögött él a több mint 500 főt számláló mintegy 130 francia család. Ők a Szöulban élő francia népesség 40%-t jelentik, az egyetlen iskola közelsége miatt az iskoláskorúaknak azonban a háromnegyede itt élt. A Petit France vagy Monmartre névre hallgató negyed szintén népszerű látványosság mind a hazai, mind a külföldi lakosok számára, francia stílusú bisztróival, kávéházaival, pékségeivel, sajt- és borüzleteivel egyedi látványt nyújt, népszerű találkahely a fiatalok körében. A kerület támogatja a francia stílusú szolgáltatásokat, kulturális programokat, sőt a járdákat is a francia trikolor színeire festette, így az alapvetően lakóhelyi szegregáció kereskedelmi-szolgáltatási jelleget is kapott és a kulturális interakció részesévé is vált. Ezért hallhatunk itt koreai és francia nyelvet is, s nem azért, mintha sok francia beszélne koreaiul.

Mongol bevándorlók az 1990-es évektől kezdték létrehozni saját közösségüket Szöulban, ami 2017-ben már 5420 főt számlált, az ország mongol lakosainak egynegyedét. Habár lakóhelyük tekintetében erősen dekoncentrált népességről beszélhetünk – a mongol bevándorlók szeretnek munkahelyük közelében letelepedni, vagy ott, ahol olcsó szállást találnak –, mégis van a társadalmi érintkezéseknek egy lokális központja Gvanghi tongban, a legalacsonyabb jövedelmű Csung kerületben, a város közepén. Ez az enklávé csupán a 2000-es években jött létre a két ország kereskedelmi kapcsolatainak megélénkülése nyomán, a középpontjában álló huszonkilenc emeletes Kumho Torony tele van mongol üzletekkel nagykereskedő és közlekedési vállalatok központjaival és élelmiszerboltokkal, melyeknek mind tulajdonosai, mind közönsége túlnyomórészt mongolokból áll. Lényegében ezt a toronyházat tekinthetjük a szülői mongol közösség központjának. Itt a mongol nyelv mellett az oroszul is találkozhatunk, részben az Oroszországból hazatelepült koreaiak jelenlétének köszönhetően, akik a mongolokkal leginkább oroszul tudnak kommunikálni.

Az Iszlám falu a már említett, 1976-ban épített mecset körül alakult ki Hannam tongban, Jongszan kerületben, a város középpontjában. A környék különösen péntek délután, a közös imádkozás idején élénkül meg, majd az ezt követő hétfővégeken, a különböző muszlim országokból érkező, eltérő nyelvű és kultúrájú bevándorlók és turisták találkozóhelyévé válik, akik a nyelvi korlátok miatt sokszor koreaiul vagy angolul beszélnek egymással. Többségük azonban nem itt lakik, Szöul más kerületeiből érkeznek, főként a mecset és a közel-keleti éttermek és üzletek, pénzváltók és könyvesboltok, valamint a kapcsolattartás vonzza őket ide a hétfővégeken. A 4-500 hétfővége ide látogató muszlim többsége Bangladesből és Indonéziából származik, ugyanakkor a Halal éttermek többsége koreai tulajdonban van, ahol csupán néhány séf érkezett a Közel-Keletről, közönségük pedig szintén vegyes, helyi koreaiak és turisták ugyancsak gyakori vendégek itt. A templomban az istentisztelt arab nyelvű, s a fiatalok számára oktatást is szervez, de itt is jellemző a résztvevők vegyes etnikai összetétele, így ezt a területet leginkább az interkulturális kapcsolatok és az integrációs folyamatok uralják.

A Kis Tokió Icshon tongban, Jongszan kerületben fekszik, s 1965-től indult fejlődésnek, a háborút és megszállást követő, a Japán-Koreai diplomáciai kapcsolatokat újra megindító első egyezmény következményeként. Habár van egy japán óvoda és egy hétfői egyházi iskola, valamint üzletek (szépségszalon, étterem, mosoda, élelmiszerbolt), Icshon tong japán közösségét mégis elsősorban lakóhelyi szegregációnak tekinthetjük, kereskedelmi jellege nem hangsúlyos. Az itt élő ezer japán, a Szöulban élő japánok mintegy egyhetede, nem igyekszik kimutatni etnikai hovatartozását, vélhetően az csak provokáció lenne, s talán konfliktusokat is szülne a két ország közt ma is meglévő történelmi feszültségek miatt. Egyrészt időnként valóban előfordulnak idegenellenes atrocitások japánok ellen Koreában, másrészt a kisebbség és a befogadó társadalom közötti, fizikai és kulturális hasonlóság kevésbé hangsúlyozza a

látható idegenséget, mint más csoportok esetén.

Szöulban mintegy 3500 filippínó él, ami más bevándorlócsoporthoz képest alacsonyabb koncentrációt jelent, tekintve, hogy az országban 45 ezer főt is meghaladja a filippínó közösség száma, ráadásul ők a fővárosban is meglehetősen szétszórtan élnek. A két legnagyobb enklávét, a belvárosi Jongszan és Szungbuk kerületekben csupán 664 és 258 főt számlál. Történetük 1992-ben kezdődött, amikor a nyugat szöuli Csajang tongban a katolikus egyház misét kezdett celebrálni számukra, majd a szomszédos Hjhva tongban, az azonos nevű katolikus templom körül létrejött a legnagyobb szegregáció. A gyakran Vasárnapi Piacnak vagy Kis Manilának is becézett környék csak vasárnap délutánonként válik szemmel láthatóvá: ilyenkor kétezer filippínó találkozik a templom körül, ahol utcai árusok teherautók hátuljából fülöp-szigeteki termékeket (fűszereket, zöldségeket vagy éppen filmdrámákat) árulnak, s egymással saját nyelvükön vagy angolul érintkeznek. A filippínó enklávét jellemzően a muszlim közösséghez hasonlít, hiszen csupán időszakosan és egy templom vorzaskörzetében jelenik meg.

Kis Oroszország a mongol közösség mellett, Gvanghi tongban található, számos cirillbetűs üzlettel és étteremmel, de neve ellenére főként közép-ázsiai bevándorlókból áll – Üzbegisztánból, Kazahsztánból és Kirgizisztánból. Szovjet örökségként azonban a lingua franca számukra az orosz, s az utódállamok kereskedőinek megjelenése is a Szovjetunió felbomlásának volt köszönhető a 90-es évek elején, akik eleinte főleg bőrárúval kereskedtek a helyi piacokon, és környékbeli olcsó szállodákban laktak. Mára forgalmas környékké vált egzotikus árukkal és turistákkal. (Oh 2017; Kim E.M. – Kang 2007)

Amint a fenti rövid bemutatásból is kitetszik, a lakóhelyi szegregáció is együtt jár közös kulturális aktivitásokkal. Ezek a formák hasonlítanak leginkább az olyan hagyományos bevándorló országok, mint az Egyesült Államok, által tapasztalt bevándorló szegregációkhoz. Ugyanakkor a csupán kulturális közösségeket alkotó csoportok is meghatározzák az adott terület jellemzőit, formálják, átalakítják, még ha csak időlegesen is, az elfoglalt városrészt. Korea nem bevándorló ország. Noha egyre inkább elfogadja a bevándorlás tényét, az integrációt, sőt, az utóbbi években törekszik is erre, hivatalosan meghirdetett politikai állásfoglalása ellenére sem tekinthető multikulturális társadalomnak. A sajátos bevándorló csoportok területi jellegét olyan más hasonló országokhoz hasonlóan, mint Hongkong vagy Szingapúr, itt is erősen befolyásolják az adott terület pillanatnyi sajátosságai, legyen az egy park vagy templom elhelyezkedése. Ezek azonban könnyen változnak, ami a közösség mozgását is kiváltja.

Jellemző példa a muszlim közösség által formált mecset környéki terület. A sajátos jelleg leginkább a korábban már említett dzsentrifikációban játszott szerepet, s hagyományos izolálódó jellege nem alakult ki. Különleges jelenséget hoztak létre a szöuli olaszok is: mindössze százegynéhányan élnek a városban, nagyobb részük Hannam tongban, Jongszan kerületben, a város középpontjában. Az ott található ferencesrendi templom környéke vasárnaponként a mise után megélnéül, a templomhoz tartozó nemzetközi óvoda és a nyelvtanfolyamok, olasz ételkostolók és a festők kiállításai, az Olasz Kulturális Központtal közösen szervezett filmvetítések erős és sajátos közösséget hoztak létre. Mindezek a jelenségek együtt és külön sem jelentenek azonban tartós társadalmi integrációt, vagy az annak hiányából fakadó problémát. A mongol, kínai, filippínó, muszlim vagy olasz kulturális alapon szerveződő közösségek egy része ugyan nem keresi a többségi társadalommal a kapcsolatot, szerepük azonban időleges, egy konkrét gazdasági jelenséghez kapcsolódik. Más esetekben a turisztikai jelleg van a hangsúly, ami eleve kiemeli a társadalmi mobilitási problémák közül az adott csoportot, s a francia, japán vagy kínai lakóhelyi szegregációk sem küzdenek sem valódi kirekesztéssel, sem komoly társadalmi konfliktusokkal.

Noha jelentős bevándorlási hullám még nem érte el Koreát, sem Szöult, s nagyszámú etnikai



szegregáció sem alakult ki, a 2010-es években a fővárosban élő félmillió idegen mégiscsak kilencszerese volt a 90-es évek végén mért idegen népességnek. Ez a radikális növekedés, legalábbis részben, a krízis utáni liberális politika és az azzal kapcsolatban álló gyorsuló globalizáció következményének tekinthető. Persze nem szabad figyelmen kívül hagyni a 80-as évek második felétől meginduló rohamos munkaerőpiaci kínálatcsökkenést sem, a Lewis-i fordulópont valamikor ezután következett be Koreában, amikor az urbanizáció vidéki utánpótlása kifogyott. A regisztrált idegenek egyharmada vendégmunkás, további egyharmada is valamilyen globalizációs csatornán (nagyvállalat, agglomerációs gazdaság, piaci folyamattá váló oktatási és házassági piacok) érkezett a városba.

Jelenleg a lakóhelyválasztásukat elsősorban anyagi helyzetük határozza meg, s a nagyvállalati tulajdonosi és vezető réteg a belvárost és a város dél-keleti negyedeit preferálja, míg a délkelet-ázsiai feleségek vagy a kínai vendégmunkások az alacsonyabb státuszú területeket keresik. A kritikus tömeget meghaladva azonban a szegregáció vagy területi közösségformálódás egyéb jellemzői is megjelennek. Nagyobb tömeg nagyobb területről vonz bevándorlókat, így vegyesebb összetételű eredményez. Ennek következtében megjelenik a strukturális differenciálódás, melynek középpontjában jellemzően munkahelyek, intézmények vagy érdekcsoportok állnak. A társadalmi érintkezések száma is nő, s mind a saját csoporttal, mind a másik csoporttal történő kapcsolatok, beleértve a súrlódásokat is, identitáserősítő hatásúak. (Fischer 1976) A méret egy megfelelő szint elérésével tehát lehetővé teszi a szubkultúrák megerősödését és elkülönülését.

A liberális demokrácia erősödésével a civil társadalom is megszilárdul, a helyi szintű kormányzás szerepe megnő Koreában, ami Szöul inkluzív, változatos és barátságos térére alakítja át. Pak Vonszun polgármesterré választása remek példa minderre: egy független jelölt, aktivista, minden korábbi politikai tapasztalat nélkül olyan nagy támogatást kap, főként a fiatal szavazóktól, hogy kilenc évre tölthette be pozícióját, Korea egyik legfontosabb és legbefolyásosabb politikai tisztségét. Progresszív politikája erősíti a közvetlen választói részvételt, redistributív mechanizmusokat (közösségi gazdaság, részvételi költségvetés-tervezés) segít, közösségi szervezésű társadalmi és kulturális eseményeket támogat és új közösségi tereket hoz létre. (Douglass 2008, 2016)

A lakhatási feltételek mellett tehát a társadalmi tőke hasznosításai közti különbségek mikroszinten hatással vannak az etnikai alapon szerveződő mindennapokra. A mikro és makro szintek közti feszültség pedig eltérő alkalmazkodási és közösségépítési formákat hoz létre. Mindez azon múlik, hogy az egyéni és intézményi szereplők, köztük a bevándorlók, és befogadók, önkormányzatok és NGO-k, együttesen milyen mértékben adnak teret a közösségen belüli inklúzió iránti diszkurzív elkötelezettség számára. (Cho 2018)

A szülői szegregációk egy sajátos folyamat eredményeként jöttek létre, s formálódnak jelenleg is. Ez a globalizáció velejárója: a bevándorlás bipoláris jellegével jár együtt. A globális gazdasági hálózatok megteremtették a keresletet és a koncentráció pontjai közötti átjárás lehetőségét, ezzel a munkaerőpiac egyik végén magasan képzett és fizetett szakemberek, másik végén a szakképzetlen, egy vagy kétéves szerződéssel a fogadóországba érkező fizikai munkások határozzák meg a bevándorlást. Mindez némileg eltér a hagyományos bevándorlási mintázatokról, amelyet pl. az Egyesült Államok tapasztalt meg a századfordulón, s ami a hagyományos etnikai szigeteket létrehozta az ottani nagyvárosokban. Eltér a mai, a bevándorlók által létrehozott etnikai szegregációktól is, elsősorban a migrációt mozgó erők különbsége és az etnikai csoportokon belüli társadalmi megosztottság miatt. Ugyanakkor fontos a hasonlóságokat is észre venni, a csoportképződés eltérő feltételek között is létrejön.

A Szöul belvárosában, vagy frekvenciált dél-keleti városrészében élők, az iskolákat vagy más intézmények nyújtotta előnyöket hasznosító területválasztás és -foglalat nem kényszerű, hanem

önkéntes jellegű, még akkor is, ha az adott iskola helyváltoztatása mozgatja a továbbvándorlást. Ezekre a területekre már egy globális, ha úgy tetszik „kozmetopolita” életstílus jellemző, s nem sajátja a hagyományos etnikai szigetek tradicionalitása. Az etnikai színezet ezeken a szigeteken keresztül is egy globális multikulturális területi mozaikot hoz létre Szöulban, s nem valódi szegregációkat. Ha párhuzamot keresünk a nyugati világban, akkor a revitalizált, reurbanizált belvárosi kerületek etnikai karakterének felelevenítésében találhatjuk a legközelebb álló példákat. Egy hajdani New Yorki belvárosi kerület, mely mára felértékelődött, ám ahol újra lazacos bagelt vagy olasz húsgombócot árulnak. Nagyjából meg is felel a dzsentifikáció általánosításának, annyi különbséggel, hogy nem a kertvárosba kiköltöző generáció visszaköltöző gyerekei, vagy más városrészekből átköltözők, hanem bevándorlók hozzák létre. (Pamuk 2005: 296) Ez a gondolatmenet erősen eltér a szokásos elemzésektől, de a nagyvárosi etnikai csoportok sokszínűsége miatt érdemes egy általánosabb sémán is elgondolkodni.

### *Jonpjon – koreai negyed Korea fővárosának peremén*

Nem hasonlítanak teljesen a 20. eleji városszociológiai vagy a bevándorlókkal foglalkozó elemzések nagyvárosi szegregációira a délkelet-ázsiai vagy kínai segédmunkások által lakott területek sem. Sokkal inkább emlékeztetnek azokra a bevándorlókra, akik ma érkeznek az Egyesült Államok vagy Európa nagyvárosaiba. A bevándorlók többsége mára egyik helyre sem letelepedési szándékkal érkezik, Szöul esetében sokszor még az etnikai koreaiak sem. Ez utóbbiak ugyan a többi bevándorlónál kedvezőbb vízumfeltételekkel utazhatnak be, ill. tartózkodhatnak az országban, ám jellemző, hogy idővel továbbvándorolnak az Egyesült Államokba vagy Európába, míg a nem koreai többség csak a munkaszerződésében kijelölt egy vagy két évet tölti az országban, így Szöulban is. Ezt maga a törvényi feltétel garantálja, ami kötelezi őket arra, hogy munkavállalásukat hazautazással szakítsák meg. A bevándorlók saját szándéka is gyakran a hazatérés, miközben a nyelvtudás megszerzésének hiánya eleve megnehezíti a beilleszkedést. (Koudela 2016) Ha a nyugati párhuzamot keressük, leginkább a dominikai bevándorlók beilleszkedési stratégiáit említhetjük Bostonban. (Lewitt 2001)

Habár a magasan pozícionált enklávék, mint amilyen a francia negyed is Szöulban, nagyobb fokú inkluzivitást mutatnak, az olyan munkásnegyedek, mint a kínai koreai Jonpjon, multikulturálisabbak, és a lakók az önkormányzattal való együttműködése sokkal erősebben hangsúlyozza a „városhoz való jogot”. (Lefebvre 1968; Harvey 2003) Jonpjon a Kína északkeleti Csilin tartományában elhelyezkedő Janpian Autonóm Területről kapta a nevét, arról a Koreai félszigettel szomszédos területről, ahol jelenleg is a legnagyobb koreai diaszpóra él, mintegy két- két és félmillió fő. A Szöul dél-keleti, munkásnegyedében fekvő környék hasonlatossága az azonos nevű kínai városhoz ugyancsak kézenfekvő magyarázat a névadásra. A Jonpjont is magában foglaló Karipong tong volt Szöul első exportorientált ipari parkja, s még a 60-as években épült. A két ország 1992-es diplomáciai és gazdasági kapcsolatfelvételét követően ez a terület vált a bevándorló kínai koreai munkások fókuszpontjává. Jelenleg mintegy harmincezer bevándorló él a környéken, ám ez a népesség, ahogy korábban már említettük, több kerületre is kiterjed, viszont a Karipong tong 23 ezer fős lakosságának 43%-a csoszoncsok, vagyis kínai koreaiak. (Cho 2018)

A városrész jellemzően alacsony státuszú munkásnegyed, olcsó lakhatással és jó tömegközlekedéssel, az itt élők évtizedek alatt jólfejlett kapcsolathálókat hoztak létre, amivel folyamatosan sikerül egyfajta láncmigrációt működtetniük. A csoszoncsok jelentős része a japán megszállás alatt Mandzsúriába hurcolt koreai kisebbség unokáiból és dédunokáiból áll, akiket részben a családjuk/származásuk, de főként a munkalehetőség vonzott Koreába. Többségük középkorú, 40-es vagy 50-es éveiben jár, s tekintettel arra, hogy jól beszélnek koreaiul, könnyen találnak munkát a belvárosi szolgáltatászektorban is, habár a bevándorlók

többsége gyári munkás a város külső kerületeiben. Ennek ellenére, akár éttermi munkát vállalnak, akár magánháztartásokban vagy gyárban dolgoznak, munkájuk így is alulfizetett, alantas tevékenység, amit a szülőiák többsége nem vállal el, s mára tipikus bevándorló munkává vált. Tartózkodásuk, vízumhelyzetüknek megfelelően, némileg eltér a többi alacsonyán képzett bevándorlótól, de alapjaiban hasonló: öt év után vagy visszatérnek Kínába és új vízumért folyamodnak, vagy túllépi a tartózkodási engedélyben foglalt időkorlátot, és várnak, amíg kormányzati szinten elengedik a büntetést.

Az orosz és kínai koreaiak munkavállalását hivatott megkönnyíteni az un. H-2-es vízum, vagy más néven látogató rendszer, ami munkaközvetítői díjat sem számít fel igazolt származás esetén, (ez öt-tíz millió won volt korábban). Ez a típus jelenleg a külföldi munkaerő számára legnagyobb számban kibocsátott vízum. A kínai és orosz koreaiak előnyt élveznek más országokból bevándorolni szándékozókkal szemben, élő rokont Koreában nem kell felmutatniuk, viszont nyelvvizsgát igen, ami a többségnek ugyan nem okoz nyelvi nehézséget, viszont költséget és ügyintézkést jelent. Az F-2 vízum 38 foglalkozási területet tesz elérhetővé, ami jóval nagyobb mozgási szabadságot jelent, mint ami az átlagos szakképzetlen munkás számára rendelkezésre áll, a bevándorlók ugyanis jellemzően egy adott foglalkozást tölthetnek be, egy konkrét munkahelyen, amin az 1-2 éves tartózkodás alatt változtatni sem lehet. A kínai és orosz koreaiak azonban még így is hátrányban vannak más országokban élő koreaiakkal szemben, ez utóbbiak ugyanis jogosultak az F-4 vízum kiváltására, ami szintén öt évig érvényes, de három év folyamatos tartózkodást, szabad munkavállalást, valamint korlátlan számú ki- és belépést tesz lehetővé. (Kim, H-R 2012: 130)

Jonpjon kínai koreai lakóinak 70%-a amolyan dobozszerű, egyszobás kis lakásokból álló komplexumban él, ami leginkább egy méhkasra emlékeztet – egy ilyen lakás havi bérlete 100-150 dollár, ami Szöulban kifejezetten olcsónak számít. Ezek a nemritkán húsz lakást is magukban foglaló épületek a 60-as, 70-es években épültek a vidékről városba költöző fiatal munkásoknak, s miután elhagyták őket, sokáig üresen álltak vagy hajléktalanok laktak bennük. A 90-es évektől helyüket kitöltő kínai koreai bevándorlókat a magára hagyott és kiüresedett helyi gazdaság és korábban kereslet nélkül maradt vállalkozók örömmel fogadták, így nagyban hozzájárultak a hely vonzó jellegének, és a sajátos szegregációknak, ahogy Koreában nevezik: multikulturális tereknek a kialakításához. (Cho 2018) Meg kell jegyezni, hogy Szöulban az alacsony jövedelmű kerületekben nem ritkák a 20m<sup>2</sup>-es lakások, ahogy a kormány erőfeszítései és beruházásai ellenére az illegális lakhatás sem. (OECD 2018)

Jonpjon összetettségéhez az is hozzájárul, hogy az itt tartózkodó kínai útlevelel rendelkező bevándorlók mintegy 20%-a kínai-kínai. Számukra már csak azért is vonzó a környék, mert a koreai kínaiak kínaiul is beszélnek. Jelenlétük ugyanakkor erősíti a terület kínainegyed jellegét. A terület fizikai fejlesztésére 2003-ban jóváhagytak egy tervet, ám azt 2014-ig halogatták, amikoris végül törölték, így viszont lehetséges területfejlesztés híján az izoláció mértéke az utóbbi években jelentősen megnőtt. A házak fizikai romlása erős szelekciót indukál, a tehetősebbek elköltöznek, így a területen élők nemcsak etnikai, hanem társadalomszerkezeti vonatkozásban is egyre jobban szegregálódnak. A fent ismertetett lakhatás azonban nem olyan rossz, ha más bevándorlók helyzetéhez hasonlítjuk, Szöulban ugyanis gyakori, hogy a vendégmunkások gyárakban vagy bevásárlóközpontokban laknak, ahol egy szobán hárman is osztoznak, ezek a szegény bevándorlók átlagosan csupán 1750 dollárt vagy annál is kevesebbet keresnek (OECD 2012; OECD 2015) (éppen mint egy egyetemi tanár Magyarországon).

Jonpjon igazi bevándorlóközösség, a lakók háromnegyede az országba érkezését követően telepedett le itt. Egy 2012-es interjú kutatás során a válaszadók 27,1%-a az olcsó lakhatást, 25,7%-a a közeli munkahelyeket és 22,9%-a a közelben lakó ismerőseit nevezte meg a lakóhelyválasztás indokának. (Cho 2018) Ezek a legáltalánosabbak jellemzők mindenütt, ahol bevándorlók alkotta szegregációk jönnek létre, s ebben a tekintetben sem a nyugati, sem a

nyugati 20. századi bevándorlástól nem üt el a szülői helyzet. Az itt élő kínai koreaiak havi átlagkeresete ezer és kétezer dollár között mozog, ez jóval alatta marad a szülői átlagkereseteknek, ami 2016-ban közel háromezer dollár volt. (Statisztikai Évkönyv 2017) A fent bemutatott apró lakásokban olcsó a bérlet és az alacsony jövedelmekből ezen a környéken a megélhetés is kifizethető, ráadásul a bevándorlók jellemzően egyedül, család nélkül érkeznek, s a rákövetkező években ez általában így is marad, tehát jövedelmük és lakhatásuk lényegében megfelel az időleges körülményeiknek. Társadalmi kapcsolatokat lényegében ebben a közösségben, különösen a szorosan összezárt lakóházak lakóival tartanak fenn, általában jellemző, hogy magáról a lehetőségről is a szoros kapcsolathálón keresztül értesültek odahaza Kínában.

Az itt élők 78,4%-a alkalmi munkából él, s a közeli metróállomás aluljárójában minden hajnalban toboroznak is munkásokat. Egy átlagos nyári napon 2014-ben 280 főt, 2018-ban már ezer főt vett fel a minden reggel megjelenő kétszáz fejevadász, ezzel az Korea egyik legnagyobb utcai munkás-piacának számít. A másik nagy munkalehetőséget a többségében kínai koreai tulajdonban lévő helyi üzletek jelentik. Az enklávé létrejöttének hajnalán az éttermek szolgáltak erre helyszínül, ma már az egész közösség egy hatalmas informális munkaközvetítő a kínai koreaiak és a kínai bevándorlók számára. Jonpjon közösségi összetartóereje a lokalitásban rejlik, a diverzifikált hétköznapi munkavégzés a hétvégi közösségi élet megerősödésével jár, s a kiterjedt kapcsolatrendszer, a munkalehetőség és a vízumtúllépőket is segítő környezet végül a barátokat és családtagokat is bevonzza. A jövedelmek és a megélhetés stabilizálódásával a 2010-es évek vége felé már a terület kínai vonásai (éttermek, színházak, üzletek, játékterem) és a szoros közösségi formák (együtt éneklés, utcai nyelvhasználat, oktatás) is megerősödni látszottak. A terület lakói és intézményei rugalmasan reagálnak a környezeti változásokra: 2002-ben, a kormányzat türelmi időszakot hirdetett a vízumtúllépőknek, ekkor rengetegen érkeztek Kínából, új üzletek nyíltak, a terület túlszűfoltta vált. 2003-at követően, a szabályozás és az ellenőrzések szigorításával sokan költöztek szomszédos kerületekbe, s az üzlet is pangott Jonpjonban, mígnem 2006-ban újabb hullám érkezett. A korábban hazautazásra kényszerülők megújított vízummal, s immár családotól költöztek vissza Kínából Szöul legnagyobb kínainegyedébe.

*16. Kép. Garibong piac (Seoul Urban Regeneration Center)*



*Ezt a piacot az 1970-es és 1980-as években a Kuro ipari komplexum alkalmazottai látogatták, egy tipikus helyi piac volt, ahol elsősorban húst, halat és zöldségeket árusítottak, ám a közelmúltban kínai éttermek és üzletek nyíltak itt. Magát a piacot, az utakat és jelzőtáblákat is felújították, az elektromos energiát napelemek biztosítják a tetőn.*

A terület egy jellegzetes szegregáció, s ez hatással van az itt élők identitására is. Noha a lakók többsége származását tekintve koreai, s Kínában különleges kisebbségi jogokat élvezett, Szöulban a kirekesztés és a kínai kínaiakkal való sorsközösség megerősítette hibrid identitásuk kínai elemeit. Csupán a koreai nyelvhasználat nem jelent számukra egyértelmű etnikai identitást is: azt tapasztalják, hogy ez, akárcsak a származás, kevés a többségi társadalom részéről a teljes befogadáshoz, ezt a helyzetet jobb híján maguk is elfogadják. A közösségi terek hiánya szintén erősíti a családi és a Kínához kötődő kapcsolatokat. Nincsenek kulturális vagy jogvédő intézmények, de még közparkok sem a környéken, így a bevándorlók saját szervezeteket hoztak létre már a 90-es években: a Kínai Munkavállalók Szövetségét 1996-ban, a Csozoncsok Szövetséget 2002-ben, és számtalan másik a jogi, munkaerőpiaci helyzetüket védő vagy az oktatást segítő szervezetet, sőt van saját hajléktalanokat segítő szervezetük is Kuroban. A társas aktivitáson, együttműködésen és kommunikáción túl az autonóm intézményesülés ilyen széles spektruma a közösségi szolidaritást és a lokális identitást is erősíti. A szervezetek nem általános, nem etnikai, hanem helyi közösségi szervezetek, céljuk az állampolgársággal nem rendelkező kínai koreai bevándorlók segítése, márpedig többségük ebben a kerületben él.

Az NGO-k és önkéntes szervezetek között is külön figyelmet érdemelnek az egyházak, melyek elsőként hoztak létre helyi szervezeteket Jonpjonban a kínai koreai bevándorlók segítésére. Köztük is legelső volt a Kínai Koreai Egyház 1996-ban, amit mások követtek. A közösségi élet mellett karitatív és egészségügyi feladatokat is ellátnak, a Szöuli Csozoncsok Egyház adja ki a helyi Észak Kelet Újságot, ami kifejezetten közösségi híreket közöl. A civilszervezetek közt tipikus példa a Korea Kína Városközpont, amit helyi aktivisták 2003-ban alapítottak. Saját újságot ad ki, és rengeteg szociális feladatot lát el a munkahelyi problémák támogatásától a bevándorlást érintő, jogi, üzleti és utazási segítségig bezárólag. Még a legnagyobb globális

NGO-knak is van helyi szervezetük, amit kifejezetten a bevándorlók problémáinak kezelésére tartanak fenn. Koreában különösen jelentős a szerepe a civilszervezeteknek. A kormány 2011-es felmérése szerint összesen 594 civil szervezet foglalkozott a külföldiekkel és bevándorlókkal, ezek közül 132 egyházi intézmény volt. (Felmérés a külföldi lakosok helyzetéről 2011) Ez a civil összefogás már nyomásgyakorlásra is képes: 2008-ban Szöul Fővárosi Önkormányzata megnyitotta a Szöul Globális Központot, ami negyvenkét bevándorlókkal foglalkozó ügynökséget fogad be, s aminek p2014-ben egy helyi irodája is nyílt a város déli részén, ami Karipong tong ügyeit is felkarolta. (Seoul Global Center; Choi 2014)

A bevándorlóközösség érdekérvényesítése további szintet lépett, amikor 2012-ben Pak főpolgármester a városházán találkozót szervezett száz kínai koreai részvételével. A találkozón számos, a közösséget érintő problémát tárgyaltak, s a polgármester részéről megfogalmazódott egy ígéret a Csoszoncsok Központ felállítására is. 2014-ben, amikor Karipong tong lebontással járó felújításának tervét végül elvetették, s egy a helyi sajátosságokat megőrző felújítási programba kezdtek, a központ számára is megvásárolták az épületet. A felújítás inkluzív jellegét és a városhoz való jogot is kifejezte, hogy a lakókat tulajdonosként hívták meg, vegyenek részt a tervezési folyamatban. 2015-től rendszeressé váltak a polgármesterrel folytatott megbeszélések is.

Miközben a terület multikulturális jellege megerősítést kapott az intézményesülési folyamat által, a felújítás inkluzív jellege, a párbeszéd a helyi kisebbséget a befogadó társadalom partnerévé tette, a vegyes etnikai identitás egyre jobban fordult az egyöntetűen kínai felé. A gazdasági lehetőségek megteremtése nem a lokális integrációt erősítette, hanem lehetővé tette a visszautazást, a magasabb végzettséggel rendelkező bevándorlóknál számos más ország – főként Japán és Hongkong – munkaerőpiacainak a bevonását is. Ezzel a résztvevők kozmopolita jellege vált meghatározóvá, a hagyományos etnikai-nyelvi beilleszkedés helyett. Mindez Jonpjora is kihat: a terület nemcsak fizikai értelemben újulhat meg, a területi identitás is a multikulturalitás felé halad, magában foglalva nemcsak a sokszínűséget, hanem az elfogadást és az elfogadás iránti elkötelezettséget. Az etnikai-kulturális identitás alkalmazkodása a mobil életmódhoz nemcsak a túlélést segíti, hanem ráadásul összhangban van az elmúlt évek koreai és kínai kormánypolitikájával. (Koudela 2016; Koudela 2018a)

Habár kialakulásának kezdeti időszakában a koreai kínai szegregációban lezajlottak a gettósodásra jellemző változások, a 2010-es éveket követően azonban sem izoláció, sem asszimiláció nem követte azt. Az asszimiláció kényszerű integrációt, az identitás, autonómia és a mobilitás elvesztését jelentené. Jonpjon helyzete nem a modern ipari városok etnikai szegregációival, hanem a posztmodern nagyvárosok elszigetelődő és együttélő területi közösségeivel mutat hasonlóságot. Anyagi helyzetük továbbra is hátrányos, a többségi társadalom nehezebben fogadja el sajátosan kettős identitásukat, ugyanakkor magukkal egyenlőként sem kezelik őket. A kínai koreai közösség egyre inkább a koreai diaszpórával azonosítja magát, csoportidentitását, hovatartozását nem a befogadó társadalom határozza meg, ám önálló csoportként sem definiálja magát, így egy igen sajátos formát ölt.

Az asszimiláció hiánya, a külföldi kapcsolatok és a megfelelő infrastruktúra iránti igény, a fentiekkel együttvéve egy „ethnoburb” (Li 1998) létrejöttét mutatja Szöul délkeleti részén. Az ethnoburb kifejezést Wei Li használta először a Los Angeles-től keletre fekvő San Gabriel Völgyben élő kínai közösségek jellemzésére, erről korábban írtunk részletesen. A hagyományos belvárosi szegregációkkal ellentétben a posztmodern városokra jellemző, hogy a bevándorlók a város körüli területeken telepednek le, keresve a jó közlekedést, őrizve a kibocsájtó országgal az intenzív kapcsolatot. Közösségi integrációjuk sajátos identitást is termel, ami nehezíti a többségi társadalomba való asszimilációt. (Li 2009) Jelenlétük és társadalmi-gazdasági szerepük jelentősége fokozza a hinterlandok jelentőségét, s mint később látni fogjuk a városi szétterülésben is jelentős szerepet játszik. Noha Jonpjon nem szuburbia, az

itt található etnikai szegregáció funkcionálisan hasonló jelleget ölt.

A közösségi érdekérvényesítés és nyomásgyakorlás ugyan még nem hozott létre árnyékkormányt (Garreau 1991) Jonpjonban – ebben a gyenge források is korlátozzák a területet –, viszont a kínai koreai és kínai kisebbségek egymásra hatása, egymást formáló jellege a „kisebbségiesítés” (Jencks 1993: 84) jeleit mutatja, mely jelenleg legalábbis abba az irányba fejlődik, amikor a lokális társadalom minden csoportja hatni fog egymásra. Szöul poszt-fordista urbanizációja az elővárosok ágazatok szerint fürtökbe rendeződött fejlődését hozta magával, s Jonpjon már egy véletlenszerű helyi változásként értelmezhető benne. Szöul talán távol áll attól, hogy a városrészek kapcsolatát egyöntetűen az információs csatornák határozzák meg, s hogy a területek fejlődése kvázi-random jelleggel következzen be, (Dear – Flusty 1998) ám a Jonpjon fejlődési iránya mindenképpen hasonló posztmodern jeleket mutat.

## A globális város metszetei

A globális város koncepciója, szűkebb értelemben Saskia Sassen (1991) innovációja, a Peter Halltól eredő városi tőkekoncentráció és az abból levezethető településhierarchia egy új rendszerét írja le. Globális város csak hálózatban létezik, többedmagával összekötve, és az egyes városok globalizációjának vizsgálata, csupán globális hálózatba való integrációjuk mentén adekvát. A városok ezirányú fejlődése azonban együtt jár azok fizikai dezintegrációjával, így a korábban csupán lakóhelyi vagy ipari-szolgáltatási dezintegráció mellett ma már az alapvető funkcióknak is az agglomerációba történő kiterjedésével. Szöul esetében különösen jelentős a főváros környezetében elhelyezkedő nagyvárosi terület. Ugyancsak fontos globalizációs tényezők az okosvárosokra jellemző fejlesztések, melyek eleve nem csupán saját területük technológiai fejlesztését, hanem globális integrációját – és persze versenyképességüket – is célozzák, ezért Szongdóról ebben a fejezetben esik szó. Hasonló a helyzet a város fenntarthatóságával, egy globális város nem csupán saját területének és népességének fizikai környezetéért és energiagazdálkodásáért felelős, hanem a hinterlandokért is, ami a fejlődés mai szintjén lényegében az egész bolygót jelenti (s ami azt illeti már annak környezetét is, ha az űrszemétre gondolunk). A fenntarthatóság Gro Harlam Brunland gondolatára és az ökológiai lábnyomra (Rees – Wackernagel 1996) épülő koncepciója ezért szorosan összeköthető a nagyvárosok globális szerepével. Mindez azonban Szöul esetében nem képzelhető el a fővárosra vonatkozó (és a háttérben meghúzódó nemzetgazdasági) politika sajátos jellegének megértése nélkül. Nem csupán azért, mert a fejlesztő állam (Johnson 1982) sajátos regionális gazdaságpolitikát jelent, ami Szöult kiemeli a szűkebb lokalitásból, hanem azért, mert az állam, még pontosabban a különböző szintű irányító szerepkörök<sup>26</sup> elsődleges célja az ezredfordulót követően Szöul globális szerepének megerősítése lett. Mindezekért kerülnek egymás mellé ebben a fejezetben látszólag lazán kapcsolódó témakörök.

A globális városhálózat a magasan fizetett állásokat magába foglaló szektorok koncentrációját hozza létre, és egy sajátos területi megoszlást alakít ki. Már nem csupán a főváros-vidék, vagy az ipari központok és a mezőgazdasági területek között, esetleg a gazdag országok és szegény országok eltérő gazdaságszerkezete és munkaerőpiacai között alakul ki ellentmondás, feszültség, hanem a globális városok és a folyamatból kirekedő területek között is. Ilyen törésvonal kialakulhat egy országon belül (pl. Brazília esetében Sao Paulo és az ország belső területei között), vagy akár az adott globális város gazdasági folyamatába bekapcsolódni tudó és nem tudó területek között (az észak-déli tengely Amerikában, Ázsiában, vagy az egyes városok kapcsolatrendszer) és globális szinten régiók között is (a centrum-periféria sajátos városközpontú formájában). A város globális integrációja azonban nem azt jelenti, hogy az egész területe és népessége jellemezhető vele vagy profitál belőle. Éppen a globális gazdasági folyamatokba való beilleszkedési képesség osztja fel területi és társadalmi értelemben is a globális városok belső szerkezetét. A hagyományos központok tovább élése mellett az agglomerációs gazdaság, és egyéb belső, főként a posztmodernitás által meghatározott, folyamatok alakítják a térszerkezetet.

John Friedmann 1986-os modellje szerint a világgazdaságba való integrációnak mértéke és funkciói határozzák meg a városok strukturális változásait. Ez a lényegében egy Wallerstein (1974) nyomdokain haladó, globális rendszereket leíró strukturális modell, mely szerint a globális tőke a kulcsvárosokat a területi szerveződés és a termelés és piacok tagolásának bázisaként használja, így lehetővé teszi egy komplex térbeli hierarchia létrehozását, a magországokban komplexebb, a félperiférián specifikusabb formában. A világvárosok főbb pénzügyi, nemzetközi vállaltok és nemzetközi intézmények központjai, az üzleti szolgáltatási

<sup>26</sup> Szöul polgármestere a második legnagyobb politikai pozíció Koreában.



szektor gyors növekedése jellemzi őket, ám egyúttal termelő és közlekedési központok, melyeknek a népessége is nagy. Friedmann a városokat egyértelműen a centrum-periféria alapján tipizálja, ahol magországnak tekinti a World Bank 19 ipari-piaci gazdaságát, félperifériának pedig azokat a felső közép jövedelmű országokat, ahol jelentős ipar és piacok találhatóak.

A globális ellenőrző funkció tükröződik a termelői és munkaerő szektorban: néhány szektor fejlődésnek indul, a nagyobbak a pénzügyi-forgalmi-kommunikációs központokhoz kapcsolódnak – ezt egészítik ki a szolgáltatások. A világvárosok ideológiai hatása és kontrolja jelentős: információ és kultúra termelők és elosztók egyben. Ugyancsak fontos jellemzőjük a duális munkaerőpiac (Piore 1979), főleg a félperifériák nagy központjaiban, felvevőképességük viszont kicsi, s ezért jelentős az informális szektor szerepe. A világvárosok a modell szerint a nemzetközi tőke felhalmozásának központjai, ám ez nem mindenütt bizonyult igaznak, pl. Tokióban alig van külföldi tőkebefektetés, míg sok helyütt gyorsan változik a helyzet: pl. 1973-at követő évtizedekben a latin-amerikai gazdaságok adósságaik miatt kezdtek visszacsúszni a perifériába – igaz, a rendszeren belüli mozgás már a wallersteini modellben megengedett volt – a 90-es évektől azonban ismét emelkedett rendszeren belüli helyzetük.

A világvárosok a hazai és nemzetközi vándorlás fő célpontjai; a félperiférián főleg a belső vándorlás okoz területi egyenlőtlenségeket, amit a decentralizációs politika sem tud meggátolni, ráadásul az eltérő migrációs politikák tovább bonyolítják a helyzetet. A modell ugyanakkor a nemzetközi vándorlást a felülről szerveződő globalizáció következményeként írja le, a tőke és a kereskedelem mozgását, globális városhálózatba rendeződését követi. Ennek mentén értelmezve a kelet-ázsiai nagy globális központok igencsak elmaradnának a nyugati nagyvárosoktól, hiszen Kelet-Ázsiában a bevándorlók száma és aránya is messze elmarad a nyugati központoktól. A folyamat azonban, noha kisebb hatásfokkal, de fordítva is igaz: nemzetközi gazdasági kapcsolatok szerveződhetnek már meglévő bevándorló csoportok segítségével, erre Szöul Ithevon negyedének nigériai és pakisztáni csoportjai mutatnak példát. (Koh 2014)

A világvárosok természetes jellemzője a fokozott területi és osztály szegmentáció: a globális szakadék vagy, jövedelem és hatalom tekintetében, s míg a regionális jövedelmi különbségek a félperiférián tízszeresek, a magországokban csupán háromszorosak. A városökológiai területi osztálykülönbségek elsősorban a nemzetközi elit és a szegény munkásrétegek között alakulnak ki, a nagy bevándorlás a foglalkozási szerkezet átalakulását eredményezi (fogyasztói szolgáltatás és háztartás, alacsonyan fizetett nagyüzemi betanított munka, üzleti szolgáltatás).

A világvárosok növekedése akkora társadalmi költséget generál, ami jellemzően túllépi az állam pénzügyi lehetőségeit. (Friedmann 1986) Ezzel szemben Saskia Sassen (1991) a nemzetek közti versenyről a globális és lokális erők közti megosztottságra helyezte át a hangsúlyt. Visszatérő példája Miami, ami a nemzetközi rendszerbe becsatlakozva gyorsan a globális városok között találta magát, míg történelmi előzményei és korlátai máig meggátolták a világvárosi jellemzők kialakulását. Sassenél a komplex központi funkciót a globálisan kiterjedt vállalati tevékenység hozza létre. A globális városokban a funkciók központosítása olyan nagy, hogy a globális vállalati központok többnyire kiszervezik azokat speciális szolgáltatási cégeknek (számvitel, jog, PR, IT, kommunikáció stb.), a specializált vállalatok pedig az agglomerációs gazdaságot erősítik. Mindezzel együtt jár, hogy a komplex szolgáltatások és a tranzakciós sebesség növekedése bizonytalan piaci körülményekkel találkozhat, a szakértelem koncentrációja a városi környezetet információs központtá alakítja át. Minél nagyobb a kiszervezés, annál szabadabb a helyválasztás, a globalitás mérőfoka tehát a vállalat-központok száma.

A speciális szolgáltató cégek globális igényeket látnak el, globális hálózatot hoznak létre,

melynek következtében erősödő határokon átnyúló városok közti kapcsolatrendszere jön létre. A növekvő transznacionális befektetések a pénzügyi és egyéb szolgáltatásokhoz erősödő globális piacához vezetnek, ami a transznacionális városrendszer kezdete. Ilyen körülmények között a városok gazdasága egyre kevésbé függ a hinterlandjuktól, ill. nemzeti gazdaságuktól, akárcsak Sao Paulo és Brazília esetében; a globális üzleti központok fontosságukat a transznacionális hálózatoknak köszönhetik. Mindebből következik az a tézis, hogy nem létezik egyetlen globális város, csakis azok hálózata.

A magas profitú specializált cégek és a szakértő értelmiség számának növekedésével a globális városokban a társadalmi egyenlőtlenség is nő. A specializált cégek nem tudnak rivalizálni a nagyokkal ezért a közöttük zajló verseny erősíti az informális gazdaságot. Sassenél a jelentős töréspont a lokalitás erejének megmutatkozásakor keletkezik. A mobil tőke és információ szembekerül a nem mobil infrastruktúrával, cégekkel és munkahelyekkel. Szintén kiemelhető sajátossága ennek a modellnek, hogy a városok globális kapcsolatai nem csupán migrációs és gazdasági-munkaerőpiaci dimenziókban, vagy a kulturára (művészeti piacok, nemzetközi kurátorok mint osztály) terjesztendők ki, hanem a globális politikai szervezetekre (környezetvédelem, emberi jogok stb.) és a bűnöző hálózatokra is.

A gazdasági aktivitás területi dekoncentrációja megerősítette a központi irányítás szerepét. A technikai kapcsolathálókkal ellentétben, és a kommunikáció fejlődése és az immateriális termékek ellenére, a már korábban létrejött gazdasági kapcsolatháló erősen kötődtek az agglomerációs gazdasághoz. A növekvő koncentráció okai között van, hogy a számos országban működő leányvállalatok eltérő jogi/gazdasági feltételei mellett egyre nehezebb összehangolni a vállalatirányítást, de ide sorolható a globális árupiacok megerősödése, és az is, hogy az állami központok és a vállalati központok közös területen vannak jelen.

A központi üzleti kerület városon belüli szerepe Sassenél is kiemelt marad, de a technológiai és gazdasági változás jelentősen átalakítja azt. A központ egyfajta kapcsolódási pontok rácsaként kiterjed az agglomerációra, az infokommunikációs kapcsolatok és a (különösen a repterekhez kötődő) úthálózat központként tudják működtetni azt, ezért nem beszélhetünk hagyományos szuburbanizációról vagy dekoncentrációról. Aki kiesik a kapcsolatból (technikai vagy egyéb okból) az irányító-ellenőrző szerepkörből is kiesik. Transzteritoriális központok jönnek létre az elektronikus gazdasági kapcsolatok révén, ami viszont felemelkedő regionális hierarchiákat hoz létre. Az elektronikusan generált terek virtuális központokat hoznak létre, a hinterlandoktól való elszakadás pedig növeli a területi-társadalmi egyenlőtlenséget.

Mindez nem csak Saskia Sassen gondolatmenetében jelenik meg: a nyolcvanas évektől a városszociológia egyre inkább a városok térszerkezetének dekoncentrációjával foglalkozik, a peremterületeken, az úthálózat mellett koncentráló új bevándorlóközösségek, mint „ethnoburb”-ök (Li 1998), vagy maga az Edge City fogalma (Garreau 1991), akárcsak Michael Dear és Steven Flusty (1998) keno kapitalizmusa, valójában mind ugyanennek a folyamatnak eltérő aspektusait írják le. A globális városhálózatok felemelkedése révén ugyanakkor az állam szerepe is csökken, miközben a lokális szereplők hatalma nő; a globális városok a globális tőke és transznacionális munkaerő stratégiai központjaivá válnak. Transzlokális közösségek és identitás fejlődik ki, az „állampolgárság” új formája jön létre. (Sassen 1991, 2005)

Abban az évben, amikor Saskia Sassen könyve a globális város koncepciójáról világot látott, éppen akkor írta Richard Kennedy (1991: 12), hogy „... a nemzetközi összehasonlításra alkalmas adatokat gyakran elképesztően nehéz, ha nem lehetetlen összegyűjteni. A statisztikai adatok tervezése, gyűjtése és közzétevése normális körülmények között sokkal inkább szolgál nemzeti célokat, mintsem a nemzetközi összehasonlítást” A 90-es években a világvárosokról és azok összehasonlításáról már hatalmas mennyiségű írás keletkezett, ám az elérhető és elemzésre alkalmas adatok továbbra is igen gyéren álltak rendelkezésre, így ekkor számos új

forrás bevonását javasolták, (Short, Kim, Kuss & Wells, 1996: 698) s megszületett az első valóban adekvát mérési módszer, és kezdetét vette a máig meghatározó kutatássorozat is a Loughborough University-n.

Ahogy a 90-es években egyre népszerűbbé vált a globális város koncepciója, úgy terejedtek egyre nagyobb ütemben a potenciális városokat összehasonlító rangsorok, megindult a verseny a rangsorokban elfoglalt helyért. (Robinson 2002) A városok érdekeltek lettek a jó helyezésben, hiszen ezzel is vonzóbbá tették magukat a befektetők és a vállalatközpontok számára. Az ezredfordulóra már kifejezetten vonzó lett a globális város minősítés. (Doel – Hubbard 2002) Egyúttal megindult a verseny a rangsorokat készítő kutatócsoportok között is, hiszen a hitelesnek elfogadott rangsor hatalmat ad a készítője kezébe, noha sem Peter Hall (1966), sem Friedman vagy Sassen nem ebből a célból készítette modelljét. Ennek ellenére a modell piaci sikerességét mutatja, hogy Szöul és más ázsiai nagyvárosok, pl. Szingapúr is versenyezni kezdtek a hagyományosan nyugati központokkal, New York-kal, Londen-nal, és agresszíven kezdték azokat a lehetőségeket reklámozni, amivel a központi irányító és ellenőrző funkciókat odavonzhatták.

Számunkra itt kevésbé fontos, hogy az általános, összehasonlításra és rangsorolásra alkalmas világvárosi mutatókat és jellemzőket felsoroljuk, hiszen azok évszázadok óta halmozódnak fel, sokkal jelentősebb az a Friedmann által bevezetett szempont, miszerint a nemzetközi munkamegosztás új rendje a világvárosokban jön létre, általuk formálódik. A kettő természetesen nem választható szét egymástól, ám a globális hálózatba szerveződő, bekapcsolódó városok helyzete különleges, globális ellenőrző funkciójuk révén különleges gazdasági és társadalmi szerkezetet hoznak létre. Noha mindezt Friedmann elméletileg megalapozta, mérésre alkalmas módszert és adatot nem mutatott fel, így az őt követő kutatások csupán a felhalmozott előnyök, ill. a nagyvárosok tulajdonságainak kompozit mutatóival voltak képesek összehasonlítani és rendszerezni; a városhálózatba való kapcsolódás jellegéről és erejéről nem tudtak kimutatni semmit. (Beaverstock et.al. 2000)

Sassen ugyan máshová helyezi a hangsúlyt: szerinte a nagyvállalti központok koncentrációja önmagában nem kritérium a globális hálózati szerepkörhöz, nála sokkal inkább a globális tőkeszolgáltatások határozzák meg a globális jelleget, az oly sokat hangoztatott tranzakciók azonban itt is csupán a rangsorolást segítik, az integráció és kölcsönös összeköttetések mérésére valódi módszertant ő sem szolgáltat. Ha ugyanis a hálózaton van a hangsúly, akkor valóban nem a felhalmozott, rögzített tulajdonságokat kell figyelembe venni, hanem a városokon keresztül áramló információt, pénzt és kulturális gyakorlatot. A világvárosok tehát olyan folyamatok, amelyek révén a fejlett szolgáltatások előállításának és fogyasztásának központjai és a hozzájuk kapcsolódó helyi társadalmak összekapcsolódnak egy globális hálózatban. Az elemzéshez és méréshez legfontosabb hozzájárulást tehát valójában Manuel Castells tette. (Castells 1996: 38)

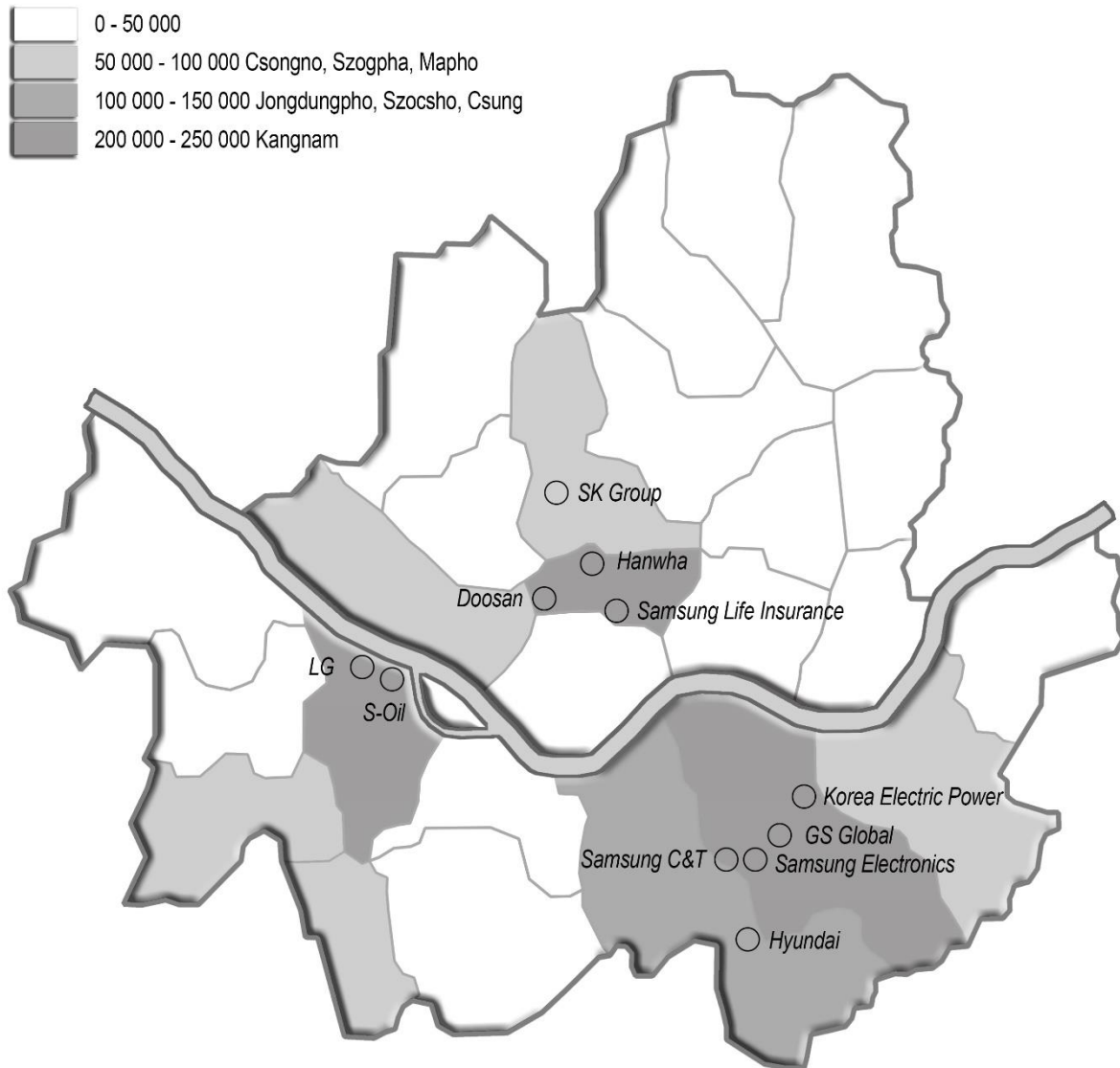
A városok tulajdonságait leíró adatok helyett tehát sokkal inkább a városok közti gazdasági-társadalmi áramlásról beszélünk; ilyen adatok azonban többnyire az egyes országok, semmint a városok, kapcsolatáról állnak rendelkezésre. Kivételt képeznek a repülőjáratok, a postai szolgáltatások, a telefon és internetkapcsolatok, ám még ezeknek az adatoknak az alapján is csupán általános mintázatokat lehet kimutatni. Ahogy Beaverstock és munkatársai (2000: 48) megjegyzi, a Miami-ba irányuló repülőgépjáratok számából még nem derül ki, hogy azok a város világvárosi vagy idősellátásban betöltött és turisztikai szerepkörét reprezentálják inkább. A Globalization and World Cities (GaWC) Kutatócsoport és Hálózat éppen az ilyen szabványosított adatgyűjtés ösztönzésére és megszervezése jött létre. A GaWC az adatokat olyan módon gyűjti, ami lehetővé teszi a világvárosok közötti kapcsolatok pontos összehasonlítását. Lényegében a mérési módszerek egységesítésével biztosítja, hogy ne készüljön rengeteg különálló vizsgálat, amelyekben az adatokat végül nem lehet egyeztetni. A

munkaerőpiacokat az üzleti hírek tartalomelemzésével, míg a városok közti migrációt interjú technikával mérik. Mindezt a termelői szolgáltatások irodáinak területi megoszlásával egészítik ki. A fentiek segítségével a városok kapcsolatának összetett mutatóját hozták létre, így azok rangsorát a globális hálózatba való integrációjuk mentén mérik.

Nem kétséges, hogy Szöul világváros, Kelet-Ázsia egyik központja. Ehhez a megállapításhoz elég, ha figyelembe vesszük népessége nagyságát, a gazdaság és intézmények koncentrációját, a népesség magas életszínvonalát, a város és népességének szerepét az információáramlásban és, nem utolsósorban, lokális és regionális történelmi szerepkörét. Friedmann 1986-ban a 30 általa legbefolyásosabbnak ítélt városok végére helyezte Szöult, míg a kilencvenes években már a tizenötödik helyre sorolta. (Friedmann 1995) Friedmann ekkor még Dél-Korea lokális zártságát, szűk, főleg az Egyesült Államokra korlátozódó gazdasági kapcsolatát tartotta a legfőbb gátnak, a 90-es években azonban közvetlen tőkebefektetései Kínában megsokszorozódtak: ez az érték 1990-ben még 20 millió dollár volt, 1995-re már 1 910 millióra nőtt, s 2000-ben elérte a 4 660 millió dollárt. Noha még így is elmaradt Japántól, s ezt követően a növekedés mértéke is lassult, 2004-re így is 8 672 millió dollárra nőtt ez az érték. (Kim – Mah 2006) Mindez az árucikkek és személyforgalom extenzív növekedésével járt együtt a két ország között, különösen Szöul és Tiencsin valamint Szöul és Talién között nőtt a forgalom. (Shin – Timberlake 2005) Ugyanezen időszakban Szöul fokozatosan a légiforgalom globális központjává kezdett válni: 2018-ban az Incsihoni Nemzetközi Repülőtér a személyforgalmát tekintve a tizenhatodik, nemzetközi személyforgalmát nézve az ötödik, teherforgalmát figyelembe véve a negyedik, nemzetközi teherforgalma alapján pedig harmadik legforgalmasabb volt a világon. (ACI)

Szöul a 2010-es évek közepére egyértelműen a világranglisták élvonalába került és helyzete stabilizálódott. A Brookings Global Metro Monitor Map indexén a negyedik, míg Z/Yen által készített Global Financial Centres Index-en a hetedik legfontosabb városként szerepelt. (Florida 2015) Az AT Kearney 2017-ben Szöult a tizenkettedik helyre rangsorolta világvárosok között, habár 2012-ben még a nyolcadik helyen szerepelt (AT Kearney 2017), a visszaesés még nem ingatja meg stabil gazdasági helyzetét a világgazdaságban. Szöul 2022-ben a ranglista 13. helyére lépett. A világvárosi helyzet mellett azonban Szöul globális szerepköre is nőtt.

*12. Ábra. Az irányító-ellenőrző funkciók elhelyezkedése Szöulban: a multinacionális vállalatok és termelői szolgáltatás központjai, valamint az alkalmazottak száma 2008-ban (saját szerkesztés Kim – Han 2012 alapján)*



Noha a 1990-es években Ázsia nagy központjai a nyugati nagyvárosokat kezdték utánozni, és azokhoz igyekeztek felzárkózni, mindenütt hamar ráébredtek, hogy ha saját gazdasági-társadalmi feltételeiket is figyelembe veszik, akkor még sikeresebbek lehetnek. Az ezredfordulóra, éppen ezen sajátosságok miatt, számos elemzés igyekezett Szöul és más koreai nagyvárosok globális helyzetét a korábban nem szokásos tényezők figyelembevétel is értelmezni. Ekkor került ismét középpontba a fejlesztő állam koncepciója, de javaslatot tettek egy új fogalom, a globalizálódó város bevezetésére is (Marcuse – van Kempen 2000), ami a félperifériás országok globális központjainak sokféleségét is figyelembe venné. Előkerültek a kis- és középvállalatok által kezdeményezett, alulról szerveződő globalizáció és a nemzetközi gazdasági kapcsolatok, kapcsolatháló (Mathews et al. 2012; Smith – Guarnizo 1998; Olds – Yeung 1999; Hsu – Saxenian 2000; Poon et al. 2006), ezt követte az etnikai csoportok közötti nemzetközi kapcsolatok globalizációban betöltött szerepe, a bevándorlók aktív szerepkörének pedig szintén egyre nagyobb hangsúlya lett. (Portes 2000; Yeung 2009) A bevándorlók ugyanis mindennapos tevékenységeik révén régi és új otthonukban is beágyazódnak a társadalmi-gazdasági környezetbe, így transznacionális tereket hoznak létre azok között. Az importálás és exportálás jellege nem sokban különbözik a transznacionális vállalatok ezirányú tevékenységétől, csupán sokkal több szereplőből tevődik össze, így azt tekinthetjük akár alulról

szerveződő gazdasági intézménynek is.

Saskia Sassen globális városok koncepcióját, annak elméleti fontosságát azonban máig sokan nem ismerik fel. A probléma talán abból adódik, hogy John Friedmann világváros hipotézise korábbi, s máig igen nagy jelentőséggel bír, s habár Sassen modellje annak mintegy ellenpárjaként született, a legtöbb elemzés együtt kezeli azokat, így a különbséget sem tekinti igazán fontosnak. A világvárosok rangsorolása máskülönben egészen 1966-ig nyúl vissza, s megalkotója Peter Hall (1966) volt, a városok hálózatokba történő integrálódását pedig Manuel Castells írta le, így valójában csupán az általuk létrehozott szempontokat kéne figyelembe vennünk. Hogy mégsem így teszünk, az annak köszönhető, hogy mindezeket az elemzői szempontokat Beaverstock és munkatársai pragmatikusan összedolgozták. A *Globalization and World Cities* Szöul 1998-ban Béta, 2000-ben Béta+ kategóriába sorolta, 2018-ban pedig már Alfa besorolásba esett a koreai főváros. (GaWC) Ez számunkra elégséges bizonyíték arra, hogy Szöul emelkedő helyzetű, vezető globális város.

Korea demokratizálódása a kilencvenes években, az utazási korlátozások feloldása és az exportorientált iparfejlesztés Szöul számára új kapcsolati lehetőségeket teremtett Pekinggel és Sanghajjal, valamint az észak-kínai területekkel, ahol jelentős számú koreai kisebbség él. Ugyancsak megnőtt Hongkonggal és Japánnal szövődő gazdasági kapcsolatok szerepe, Szöul számára Tokió mellett Nagoja és Oszaka is kiemelt partner lett. Szöul globális szerepkörének növekedésében tehát a 20. század második felében meggyökeresedett amerikai szövetség mellett a regionális kapcsolatok játszottak főszerepet. Az intraregionális gazdasági kapcsolatrendszer Ázsiában kiemelten fontos tényezővé vált a gazdaság fejlődésében.

A hatvanas évektől felépülő ázsiai gazdasági csoda mögött gyakran tulajdonítanak fontos szerepet az autoriter politikai rendszereknek, ám a valóságban egészen eltérő okokat kell figyelembe vennünk, hogy megértsük Korea és benne Szöul mai globális szerepének hátterét. Dél Koreában a nyolcvanas évek végéig valóban autoriter politikai vezetés irányította az országot, ám a stabil gazdasági növekedéshez szükséges környezethez együtt kellett működnie számtalan társadalmi csoporttal. Biztosítani kellett a gazdasági szereplőket arról, hogy a befektetések nem lesznek kisajátítva, a népességet pedig arról kellett meggyőzni, hogy rövidtávú áldozataik hosszútávon megtérülnek majd. Az üzleti együttműködésekhez, az elszámoltathatóság és stabilitás kialakításához tanácsadó testületekre volt szükség. A népszerűséget és megbízhatóságot segítették a földreformok, munkás szövetkezetek, valamint az oktatáshoz való hozzáférés kiszélesítése, és egy jól működő bürokrácia kiépítése, ami egyúttal ellensúlyozta a felsővezetői döntéseket és enyhített a korrupción. (Campos – Root 1996)

A nemzetközi gazdaságban meghatározó szerepű nyugati gazdaságokkal szemben Korea és a többi kelet-ázsiai ország csak a globális szerepköre szélesítésével vehette fel a versenyt, a nemzetközi piacokra való termeléshez, kereskedelemhez, sőt a fogyasztás átalakításához is új szervezeti és gazdasági szabályokra volt szükség. Ázsia gyorsan fejlődő gazdaságai mind igyekeztek a munkaerő-igényes iparágak felől elmozdulni a tőke- és technológia-alapú exportorientált termelés felé. A külföldi tőke számára az ellenőrzött munka, az adókedvezmények és a szabad gazdasági övezetek tették vonzóvá az ázsiai országokat. (Deyo 1989; Chen 1995) Ennek megfelelően a térség városfejlesztésének is érzékenynek kell lennie az állami és vállalati kapcsolatokra, az állami beavatkozásra, valamint a városon belüli jelentős gazdasági tevékenységekre és munkaügyi kapcsolatokra. (Chen 1995; Evans 1995; Song – Timberlake 1996; Cho, 1997)

Kelet-Ázsia egy nagyobb, transzregionális hálózat központja, beleértve Óceániát és az amerikai kontinens keleti partvidékét. Az APEC a világ legnagyobb gazdasági tömörülése, a föld gazdasági teljesítményének hatvan százalékát termeli, s az 1990-es évek óta a transzpacifikus

kereskedelmi forgalom és beruházások meghaladták még a transzatlantit is. Az 1960-as években Kelet-Ázsiában a régió belüli kereskedelem aránya csupán 25 százalék volt, ám ez az arány a 2000-es évekre 55 százalékra nőtt. Kelet-Ázsia és a pacifikus régióban kötődtek az elmúlt években a legtöbb szabadkereskedelmi egyezményt. Ez a folyamat az 1997-es válság után indult fejlődésnek, s 2013-ra már 107 ilyen programnak adott otthont a nagyrégió. Ugyanakkor mind a területi és az energiakonfliktusok, mind a biztonsági partnerségi kapcsolatok oly mértékben szerteágazók, s a térségen kívüli kapcsolatok is meglehetősen sokfélék és változékonyak, ami megnehezíti a térség integrációját.

Egységes gazdasági régióról nehezen beszélhetünk Kelet-Ázsia esetében. Számtalan oka van, hogy a világ egyetlen olyan területe, ami a nyugati világtól független centrummá tudott válni mégsem képes hasonló integrációra sem gazdasági sem biztonsági vonatkozásban. Bármennyire is jelentős a térséget összetartó, természetföldrajzi és történeti alapokon nyugvó gazdasági örökség, ill. bármekkora jelentőséget tulajdonítunk is a történelem formálta közös szemléletnek, mindez nem töltheti be az integráció magasabb szintjének szerepét. A feszültségek, a térség töredezettsége felülmúlja jelen pillanatban a gazdasági kohéziós erőt, ám nem elképzelhetetlen, hogy viszonylag belátható távlaton belül mindez gyökeresen megváltozzon. A területi és energiakonfliktusok vagy a történeti sérelmek és a belőlük fakadó súrlódások az elmúlt évtizedekben ugyanis korántsem akadályozták az térség országainak gazdasági együttműködését. (Koudela 2017a)

A regionális és globális gazdasági és társadalmi kapcsolatok hatása Szöul városszerkezetére és társadalmára megközelíthető ama klasszikus szegmentációs probléma felől, amit Friedmann és Sassen is kiemelten fontosnak tartott. Egyfelől a globális gazdaságba integrálódó ágazatok vállalatai, különösen az agglomerációs gazdaság kis- és középvállalatai a klasszikus duális munkaerő-piaci helyzetet termelik újra: létrehoznak egy szűk, állandó foglalkoztatású, magasan képzett és fizetett szakértői csoportot és egy jóval nagyobb, alkalmi munkából élő, alacsonyán képzett és fizetett, nagyrészt bevándorlókból álló csoportot. Ez utóbbi felelős a nagyvárosok munkanélküliségéért és szegénységéért is, a lakhatási és egészségügyi különbségekért. Az alacsony bérű foglalkozások növekedése követi a magas bérű foglalkozások növekedését, ennek oka főként az informális gazdaság növekedése az alkalmi munkaerőpiac és a részmunkaidős munka formájában. Az etnikai kisebbségek és bevándorlók csoportjai a globális városokban aránytalanul nagy mértékben tömörülnek az alacsony bérű, hagyományos szolgáltatási munkahelyekbe.

Ez a jelenség azonban korántsem új, s nehéz magyarázatot adni arra, vajon miért éppen a globális integráció váltaná ki, vagy fokozná mértékét, jelentőségét akár munkaerő-piaci, akár társadalmi szempontból. Pontosan ugyanezt láttuk a 20. század elején az ipari nagyvárosokban, akkor a modernizáció gazdasági-társadalmi hatásaként, de a hasonló polarizáció jelensége már a 19. században ismert volt. A globális városhálózatok társadalmi megosztottságot fokozó hatása jobban tetten érhető a város és háttérországa viszonylatában. A modern periódusban, nagyjából az ipari forradalmat követően egészen a 20. század második feléig, a társadalmi szegmentáció és a fenti jelenségek nemzetgazdasági és országos társadalmi problémaként jelentkeztek. Még a bevándorlók is országos problémává váltak, kapcsolataik az óhazával messze elmaradtak a mai bevándorlókéhoz képest. A posztmodern városfejlődési szakaszban, a globális városhálózat nemzetközi munkaerőpiacai lehetővé teszik a folyamatos és intenzív kapcsolattartást gazdasági és társadalmi értelemben is, és a munkaerőpiacok utánpótlását már nem csak a hiányszektorokban vagy a munkaerőpiaci hierarchia legalsó szintjén pótolják, hanem specifikus szakmunkák és a magasan képzett szakemberek körében is. Mindez legnagyobb kárt azokban az országokban okoz, ahol a globális városok hinterlandjai még potenciális munkaerő-piaci kínálatot termelnek, vagyis még van sok fiatal, aki a nagyvárosokba vándorolna. Ez azonban nem igazán érvényes Koreára, részint mert az ország népességének

közel fele Szöulban és annak agglomerációjában él, részint mert a gazdasági fejlődés a globális integráció mellett az állam konstruktív, Ázsiában is egyedülálló szerepével zajlik, s legfőképpen azért, mert a 80-as évek végén zajló rendszerváltás idejére és a rékövetkező évekre a vidéki munkaerőpótlás teljesen kiürült.

A bevándorlók szelektív megközelítése ugyanakkor egyáltalán nem ad választ erre a problémára. Mára Kelet-Ázsia összes fejlett országa igyekszik kedvezni a magasan képzett bevándorlóknak, elősegíteni bevándorlásukat és integrációjukat, miközben az alacsonyán képzettek rendszerint kirekednek vagy korlátozott jogi és szolgáltatási környezetben tartózkodhatnak csupán. Jellemző formái ez utóbbinak a gyakornoki programok Japánban és Koreában. (Koudela 2016, 2017b) Mindezzel a humántőke felhalmozását és a kreatív iparágak erősítését célozták meg az érintett országok és városok, ám a jelenlegi gazdaság szerkezetben aránytalansághoz vezet, különösen az egyébként is magasan képzett munkaerő-piaci környezetben hiányzik a fizikai munkaerő, más esetben sikertelen az egész mechanizmus. A globális város szemszögéből azonban különösen nagy hátrányt jelent az alacsonyán képzett bevándorló csoportok elmaradása, hiszen a magasan képzettek kevesen vannak, nem, vagy csak kismértékben alkotnak lokális közösségeket, hazai kapcsolathálóik gyérek. Velük szemben az alacsonyán képzett munkaerő létrehoz egy alulról szerveződő etnikai-gazdasági kapcsolathálózatot, ezzel egy sajátos globalizációs formát alkotva. (Koh 2014) Erre láthattunk példát Szöul etnikai szigeteinek esetében.

Szöulnak, ill. Koreának a 90-es évek végére nem is maradt más választása, mint hogy a világvárosi jellemzők elérésére, fokozására törekedjen. Egyik egyszerű oka ennek, hogy addigra a munkaerő alapvető dráguláson ment keresztül, így a korábbi munkaerő-igényes ipar elvesztette korábbi helyzeti előnyét. Másfelől a vezető világvárosi helyzet nem csak valóságos, hanem szimbolikus előnyökkel jár: presztízst kölcsönöz egy városnak, így az újabb befektetéseket és termelői szolgáltatásokat vonz magához. (Douglass 1998: 111) Szöul egy „primate city”. (Pacione 2005: 83) Korea népességének negyede lakik a fővárosban, egyúttal az ország kulturális, oktatási és gazdasági központja is. A nagyvállalatok központjai szinte mind itt találhatóak, 68 egyetem és főiskola (Unipage) és a legtöbb kutatóintézet a fővárosban van, a nemzetközi konferenciákat többnyire itt rendezik, a médiaszolgáltatók, a kulturális létesítmények mind itt összpontosulnak az országon belül.

Szöul egyúttal egy gazdag város, az egy főre jutó bruttó hatai termék 40 ezer dollár volt 2018-ban. (Statisztikai Hivatal 2018: 70) Ez az érték az ezredfordulón még csupán nem egészen 15 ezer dollár volt, noha az már akkor is magasnak számított. (Paquin 2001: 343) Az életminőség tekintetben Szöul 2019-ben Ázsia városainak összehasonlításában a 13-dik helyen állt, ha Kelet-Ázsiára szűkítjük a viszonyítási kört, akkor a második helyezést érte el, csak Tokió előzte meg. 2020-ra azonban hat helyet esett vissza, s csupán a 19-dik volt Ázsia országai között. Ennek legfőbb oka a megélhetési költségek drasztikus emelkedése volt. (Numbeo) Szöul helyzete lényegében nem változott az elmúlt húsz évben, ami globális pozíciójára nézve azért lehet probléma, mivel az életkörülmények vonzhatják, de akár vissza is tarthatják a tőkebefektetéseket; a székhely vagy a regionális irodák helyének megválasztásakor a vállalatok jelentős súlyt fordítanak egy adott városban nyújtott életminőségre, mivel a képzett alkalmazottakat és szakembereket költségesebb és nehezebb odavonítani, ha azok a környezetet nemkívánatosnak tekintik. Mindezt tovább árnyalhatják a Richard Florida kreatív osztály koncepciójában bevezetett szempontok. Florida 2010-ben pontosan így írt: „Pekingben, amelynek három angol nyelvű heti szórakoztató útmutatója van, és ahol egyre szembetűnőbb az angolul beszélő külföldi közösség, élénkebb nemzetközi élet zajlik, mint Szöulban. Nem mellékesen, ha a fiatal, kreatív, külföldön tanuló dél-koreaiak nem érzik saját szülővárosukban, hogy legalább közelít a véleménynyilvánítás szabadsága ahhoz, amelyet például New Yorkban vagy Londonban megélhetnek, akkor annak az esélye, hogy hazaköltöznek és vállalkozói



energiájuk visszajut a születésük földjére, erősen csökken.” (Florida 2010)

7. Táblázat. Az életminőség index összetevői Szöulban, 2020.

Vásárlóerő index	76.40	<b>Mérsékelt</b>
Biztonság index	73.17	<b>Magas</b>
Egészségügy index	81.80	<b>Nagyon magas</b>
Éghajlat index	68.39	<b>Magas</b>
Megélhetési költségek index	77.20	<b>Mérsékelt</b>
Ingatlanárak és jövedelmek aránya	24.87	<b>Nagyon magas</b>
Ingázási idő index	42.04	<b>Mérsékelt</b>
Szennyezettség index	58.17	<b>Mérsékelt</b>
Életminőség index:	130.27	<b>Magas</b>

(Numbeo)

A globális vagy világváros helyzet értékelésének fontossága messze túljutott a valódi tudományosságon. Ez gyakran megesik, amikor egy-egy fogalom önálló életre kel, s a jelenség erejéről ad számot a következő. Jamie Paquin, az ezredfordulón még a torontói York University szociológia PhD hallgatója, 2001-es munkájában határozottan állította, hogy Szöul nem világváros. Állítását John Friedmann 1995-ös munkájára, a *Where we stand-re* alapozza, valamint egy Lee nevű szerzőt idéz, az idézet után azonban Mike Douglass neve szerepel. Lee-t sajnos nem oldja fel az irodalomjegyzékben, a hivatkozott Douglass (1998) műben sem található Lee névvel jegyzett 1996-os munka, sőt Szöulról sem esik egyetlen szó sem, így csak találgatunk, amikor feltételezzük, hogy Frederick Yok Shiu Lee-ről, a Hongkongi Egyetem professzoráról van szó, az idézet és az ismert paraméterek alapján azonban nem tudunk rájönni, hogy melyik munkájáról lehet szó.

Mindezek következtében maradunk a hivatkozási lánc egyel korábbi eleménél, vagyis Friedmann 1995-ös írásánál, ami viszont lényegében a tíz évvel korábbi alapvetésének újragondolása. Nem más tehát, mint egy eszme-futtatás a világvárosokról, semmilyen empirikus kutatást vagy elemzést nem tartalmaz, így a konkrét városokról szóló elemzései (36–40) csupán ötletszerűek. Friedmann igen nagyrabecsült szakember, professzor volt a szakmájában, a 90-es évek elején olyan hírnevet szerzett, hogy Szingapúr kormánya is meghívta, tartson beszédet a világvárosokról. Mindebből két tény következik: egy jó ötlet, még annak empirikus ellenőrzése nélkül is sikerre vezetheti annak kiötlőjét, ha azt elég ügyesen tudja népszerűsíteni; másfelől a városok vezetése olyan elkeseredetten keresi a lehetséges kitörési pontokat, hogy bármilyen spekulatív ötletet képesek meghallgatni, ha az akár a legcsekélyebb reményt nyújtja, hogy annak segítségével hírnevüket vagy imázsukat emelni tudják. Valószínűleg már a tény, hogy John Friedmann, a híres szakértő előadást tart az adott városban, önmagában is segít ebben.

Mindazt azonban nem bizonyítja sem Paquin, sem Friedmann, amit állítanak: Szöulról, akárcsak a többi felsorolt városról semmilyen bizonyíték nem támasztja alá, sem azt, hogy világvárosok, sem az ellenkezőjét. Friedmann az általános részben maga is Saskia Sassen híres könyvét idézi, mint alapvető munkát. Sassen viszon 1991-ben csupán annyit ír Szöulról, hogy 11,2 milliós város, ahol a világ 500 vezető vállalata közül csupán négynek van székhelye. (pp. 170) Ehhez Sassen egy 1987-es forrást jelöl meg (Feagin – Smith 1987), ahol a Sassené is beemelt, az ő forrásával azonos táblázat eredeti forrása pedig egy 1984-es évkönyv. (Rand McNally 1984) Sassen többet nem ír Szöulról, így az ezredfordulón tett kijelentése egyetlen 1984-es adaton nyugszik, s erre hivatkozik Friedmann, őrá pedig Paquin. Jamie Paquin egyébként 2005-ben elhagyta az egyetemet és a szociológus szakmát, majd borüzletet nyitott Tokióban.

A vállalkozói tőke bevonása Szöulba, a főváros nemzetközi karakterének erősítése az elmúlt

évtizedek kormányzatainak egyik közös vonása. Az 1988-as olimpiától kezdve minden területen érvényesül a „Seoul goes global” szlogen. A globális tőkemozgás felélénkülése természetesen minden bekapcsolódni esélyes város számára új versenyhelyzetet teremtett. A versenyképesség nem csupán a közvetlen befektetések infrastrukturális és jogi környezetének fejlesztésében nyilvánul meg, hanem a globális munkaerő számára is vonzó környezet igényel. Egy olimpia vagy egy futball világbajnokság bevételt és hírnevet szerez egy városnak, akárcsak a számtalan nemzetközi konferencia és kiállítás, ám önmagában ezek a hatások rövidtávúak lennének, ha nem járnának együtt az infrastruktúrafejlesztésben érdekelt nemzetközi befektetők figyelemfelkeltésével. A turizmus élénkülésével a kapcsolódó szolgáltatások is bővültek, kölcsönösen erősítve egymást, de a tartós környezeti változást és az ezirányú elkötelezettséget az olyan programok mutatják meg inkább, mint a francia Szore falu és más, hasonlóképpen támogatott nemzetközi közösségekre irányuló fejlesztések.

A globalizáció, Szöul globális pozíciója önmagában nem mondana semmi újat a modellről, annak regionális sajátosságairól vagy éppen a koreai fővárosról. Szöul és nagyvárosi térsége globalizációjának bemutatásához két sajátos jellemzőt és a vonatkozó területet emelünk ki. Az első Szongdo okosváros, annak társadalmi hatásmechanizmusa, a második a kelet-ázsiai gazdaságfejlesztés és a városok irányítása, benne a fejlesztő állam sajátos szerepével, az állam és a magántőke sajátos kapcsolatával szolgálja majd a városi tér és társadalmának megismerését.

### *Szongdo okosváros – kapu a globalizációra*

A város és az agglomeráció épített környezetének fejlesztései, különösen az olyan nagy mega projekteknél érhetők tetten, mint a világbajnokságra épített stadion, az Incshoni Repülőtér vagy az ugyancsak a Jongcsongto szigeten elhelyezkedő Incshoni Szabad Gazdasági Övezet és az ott fejlesztendő Jongju-Mui Turisztikai Központ, mely az eredeti, 1999-es tervek szerint 2012-re készült volna el, ám ezt a határidőt kitolták 2020-ra. Az utóbbi multifunkcionális turisztikai beruházás fejlesztéséről 2010-ben tartott megbeszélésen már 200 cég 500 képviselője vett részt, köztük Korea 20 legfontosabb építőipari társasága, valamint fontos pénzügyi, építőmérnöki, jogi és szállodai vállalatok, ám a beruházás még 2020-ra sem készült el. Az Incshoni Szabad Gazdasági Övezet jelentősége nagy; itt épülne a Szongdói Médiapark, és itt épült a számunkra különösen érdekes Szongdo Okosváros.

Erről a projektről ugyanakkor azért is fontos külön szólni, mert a nagy beruházások, legyenek azok ipari parkok, lakóhelyi vagy turisztikai fejlesztések, vagy akár a Szöulban már részletesen leírt belvárosi rekonstrukciók, többnyire állami irányítással és/vagy tőkével valósultak meg, míg Szongdo Nemzetközi Üzleti Kerület magántőkeberuházás. Noha Incshon város is beruházó volt a 40 milliárd dolláros tőke nagyobb részét amerikai befektetők, a Gale International, a Morgan Stanley Real Estate, és a dél-koreai építető cég, a POSCO E&C adta. (Gassmann, Böhm & Palmié 2019) 2005 és 2014 között a tengertől elvett 600 hektáron épült fel a mára talán leghíresebb és egyben legnagyobb okosváros, ami ma is 70%-ban amerikai tulajdonban van. Központját a Central Park és Velence nyomán tervezett zöldterült foglalja el, az utcák kamerarendszerétől a hulladékhasznosításon át a lakások infrastruktúrájáig mindent egy központi irányítórendszerhez kapcsolnak, így bárki ellenőrizhető, annak előnyeivel és hátrányaival. Ha egy gyereknek nyoma vész, azonnal megkereshető a térfigyelőrendszer segítségével, ha egy idős elesik a lakásában a padló nyomásérzékelői jelzik azt, a szelektív hulladékgyűjtő önműködően azonosítja és szétválogatja a bedobott tárgyakat, a telefonok az egészségügyi szolgáltatásokhoz vannak kötve, metró, parkolás, bicikli, mozi mind egyetlen okoskártyával vehető igénybe, s minden adatot elemeznek: hulladék, víz, közlekedés, energia felhasználás és közösségi adat egy hatalmas adatbázisba kerül, ami azok működését segíti, az

eredményeket visszacsatolják (pl. az ivóvizet külön gyűjtik még a zuhanyzókból is).

Az előnyei egy ilyen rendszernek nyilvánvalók: a közvetlen segítség és szolgáltatás mellett a közösségek térhez kötöttsége nyilvánvalóan csökken, így a Wellman – Leighton féle „community liberated” vagy felszabadított közösség itt igen közvetlen értelmet nyer. Ezt a várost a városban, vagy a dicshimnuszokat zengő építészek és várostervezők szavaival Szongdot felhőkarcolóival és luxuslakásaival központi üzleti övezet gyanánt hozták létre Kelet-Ázsia fejlett gazdaságai, ill. az ott működő cégek számára. Az Incshoni Nemzetközi Repülőtér közelsége miatt csupán kétórányi utazásra van Peking, Sanghaj, Kanton és Oszaka, s három órán belül elérhető Hongkong, Tajvan és Tokió is. Más megközelítésben három és fél órányi utazással elérhető a világ népességének egyharmada. A Szongdo stratégiai tervében résztvevő cégek egyikének, a Cisco-nak korábbi alkalmazottai így írtak róla: „Szongdo tervezői felismerve annak jelentőségét, egy olyan oktatási rendszert terveznek, amely aktív és elkötelezett polgárokat hoz létre, megfelelő készségekkel és hajlandósággal arra, hogy hálózatba kapcsolt környezetben dolgozzanak, éljenek és tanuljanak. Továbbá Szongdo lakosai olyan információkhoz és szolgáltatásokhoz férhetnek hozzá, amelyek akár otthonaikban is oktatási és video-alapú szolgáltatási csatornákon keresztül történő szállítással kapcsolatos megoldásokkal gazdagítják az életüket. A hálózati együttműködést szolgáló eszközök és a videotechnológiák oktatásba való bevezetése, akár csak a város egyéb tevékenységi területein, itt is elősegíti az új város gazdaságának fejlődését és növekedését. Szongdo története azt szemlélteti, hogy mennyi minden elérhető a különféle ágazatokban és a város közösségfejlesztésében a technológia hatékony felhasználásának segítségével.” (Selinger – Kim 2015) (Mindezt a *Smart Cities as Democratic Ecologies* c. kötetben közölték, ám számomra leginkább egy Foucault féle rémálomra emlékeztet...)

17. Kép. Szongdo (Jun Michael Park)



Ahogy a huszadik század városai megtanulták „az emberek és az áruk áramlását merev, előre meghatározott módon” koordinálni (Townsend 2013: xii), századunk okosvárosai előrejelzik, optimalizálják és zökkenőmentesen, valós időben koordinálják a városon belüli mozgást – az információfeldolgozó technológiák (érzékelőhálózatok, kamerák, RFID-k stb.) beépítésével a város szövetébe (tárgyak, felületek, terek, testek stb.) valamint összekapcsolják mindezt a város központi operációs rendszerén keresztül. Az okosvárosokban, a technológiai rendszereknek köszönhetően, a polgárok soha nem akadnak el a dugókban, kevesebb szén-dioxidot termelnek, folyamatosan tudják, hol vannak személyes tárgyaik, azonnali hozzáférést biztosítanak az orvosi személyzethez és oktatási programokhoz. A technológia által vezérelt, automatikusan koordinált környezet megszabadítja őket a mindennapi élet akadályaitól, és ezzel javítja az életminőséget – a technológiai utópia ígéretének és jövőképeinek megfelelően.

Az okosváros hátrányai legalább ennyire szembe ötlenek. Bárhogyan is igyekszik azt a média és mára maguk a lakók is elhitetni a nagyvilággal és önmagukkal, Szongdo a megtettesült Nagy Testvér. Az okosváros nem kompatibilis az informalitással, ami pedig a városi lét alapja – ezt Jane Jacobsnál szebben még senki sem fogalmazta meg. A személyes biztonság a személyes kiszolgáltatottságot is jelenti: egy központi kártyával vagy alkalmazással irányított élet azt is jelenti, hogy ha az a kártya vagy alkalmazás sérül, bevonják vagy ellenőrizni akarják, azzal a

személy egész élete összes metszetét veszi el egyetlen pillanat alatt. S ahol lehetőség van a visszaélésre, az ott rendszerint meg is történik.

Az okosvárosokat nagyvállalatok hozták létre, Szongdót is, legfőképp pedig információtechnológiai vállalatok teremtették meg ideológiai alapjait. (Townsend 2013) Ahogy Saskia Sassen írja: az érzékeltből ellenőrzött lesz, „sensored to censored” – vagyis könnyen válik irányítássá az, amit eredetileg dialógusnak szántak. Az okosvárosokban a technika urbanizálása, horizontálissá tétele, ill. felhasználói szolgáltatássá válása szükséges (egyfajta városi WikiLeaks). Elengedhetetlen a bottom-up, open-source urbanizmus, ami Szongdóban egyértelműen hiányzik. A lokális közösségek, a gyerekek vagy a hajléktalanok beágyazott tudása a városról mélyebb bárki másnál, alapjaiban eltér a kormányzatok, a szakember és a nagyvárosi elit tudásától, ezen különböző tudások összekapcsolását, vagyis a társadalmi értelemben is létező és működő várost csakis egy nyílt hozzáférésű hálózat hozhatja létre. (Sassen 2013, Rouault 2013, Wakefield 2013) Hogy közelebbi képet kapjunk mit jelent az ellenőrzés a valóságban: Szongdóban minden személyes tárgyunk a csomagtól a személyautóig azonosítható egy mobilalkalmazással, ami megmondja hol hagytuk és az utat is megtervezi hozzá. De nem csak a tárgyak, hanem a személyek ellenőrzése is átfogó: a lakásokban működő ellenőrző technológiák lehetővé teszik, hogy akár kisgyerekeket is otthon hagyjanak a szülők, sőt, ha azok sétálni mennek, ötven méteres körzetben az utcai kamerák azonnal képet készítenek róluk, s a képet és egy figyelmeztetést küldenek a szülőknek.

Míg Sassen az ellenőrzésre, addig mások, pl. Richard Sennett (2012), arra hívták fel a figyelmet, hogy míg a város társadalmi értelemben egy nyílt rendszer, addig az okosváros annak éppen az ellenkezője. Kontroll és dominancia jellemzi, zárt, lineáris, statikus és megjósolható, szemben a város hagyományos társadalmával, ahol a szabadság és informalitás nyílt, evolúciós, nemlineáris és nem megjósolható rendszert hoz létre. Az okosvárosok és az informalitás összeférhetetlenségét Maroš Krivý (2018), az Észt Művészeti Akadémia építészeti tanszékének professzora foglalta össze. Krivý pontosan látja, hogy a kontroll nem csak hierarchikus lehet, hanem horizontális is.

Jane Jacobs legfőbb mondanivalója a horizontális szerveződés előnyeinek szembeállítása volt a várostervezés és -vezetés vertikális szerveződésével szemben. Jacobs számára ez lényegében a demokrácia, az alulról szerveződő társadalom lokális formában történő megvalósulása volt. Számos kritikus kimutatta azonban, hogy a Jacobs által ábrázolt vertikális-horizontális kettősség leegyszerűsítő, elfedi azt, hogy a sokat magasztalt spontán utcai életet milyen nagymértékben befolyásolják a spekulációs tőke- és ingatlanpiacok. (Laurence 2006; Zukin 2009, 2011; Tochtermann 2012; Loughran 2014) Egészen meglepő, hogy ezt a fél évszázados vitát még ma is milyen gyakran ismétlik a kritikus gondolkodású városkutatók, tekintettel arra, hogy a kreativitást, a kulturális területeket és az innovációt célzó vállalkozásorientált várospolitikát azóta alapvetően árucikké változtatta mindezt. (Leslie 2011; Colomb 2012). Az informalitás romantizálása mára túlságosan is naiv hozzáállás, hiszen a horizontális ellenőrzés különböző formái rég felülírták annak korábbi immanens előnyeit a vertikális szerveződéssel szemben.

Sassen és Sennett jacobsi szemléleten alapuló kritikája éppen ezért kevésbé alkalmazható Szongdóban, ahol nem egyszerűen a vertikális szerveződés hátrányairól, hanem a horizontálisan szerveződő, spontán és informális hálózatok ellenőrzését és hatalomnak való kiszolgáltatottságát is figyelembe kell venni. Rég túléltünk a hatalom és a demokrácia kisköreinek egyenlőtlen viszonyaiból fakadó problémakörön, mára az információtechnológiai szintre emelt biztonság és ellenőrzés kérdését kell a városok szerveződésekor is szem előtt tartani.

A komplexitás ugyanakkor minden rendszerben nő, az okosvárosban a tudás pedig

központosított, ami ellentétes a technológia által elvileg lehetővé tett kiber- és hálózati kormányzással. Nem az a probléma, hogy egy felülről irányított rendszerben lelassul a szerveződési folyamat, a komplexitás fokozódását ugyanis még itt is garantálják a kibernetikai alapelvek. A komplexitás a működés új szintjein is gondoskodik strukturális lehetőségekről. A növekvő komplexitás tengelye mentén a szabadság egy bizonyos foka jön létre, melynek segítségével fenntartható, kifejleszthető az organizációs koherencia. (Wicker 1987: 179) A komplexitás növekedésének oka egyszerűen az, hogy könnyebb azt produkálni, mint az ellenkezőjét. A fokozódó komplexitás felé vezető irányvonal a komplex rendszerek tendenciájának következménye, állítja Saunders és Ho (1984). A probléma inkább az, hogy a Big Data új általános elméletet igényel a horizontálisan szerveződő társadalom és a hatalom viszonyának megértéséhez, s nem alkalmazhatók a korábbi modellek. A probléma nemcsak az okosvárossal van, hanem az azt kritizálók szemléletének és az okosvárosokat jellemző problémák inkoherenciájában is. ott rejlik. Egyszerűen másként kell feltenni a kérdéseket. Kérdéses pl., hogy egy központosított tudás képes-e rugalmas irányítást működtetni, vagy elbukik, mint a szocialista gazdaságtervezés a szabadpiaccal szemben. Kérdéses továbbá, hogy a központosított információ által figyelembe vett egyenlőtlenségek tudják-e kezelni a horizontálisan, a központi adatokat megkerülő versenyhelyzetek szülte egyenlőtlenségeket, s ha igen, az nem csupán újabb korlátozásokat jelent-e a szereplők, legfőképpen maguk a városlakók számára.

Meglehetősen szembeötlő az is, hogy az olyan okosvárosokban, mint Szongdo, a multinacionális vállalatok hegemoniája nem alkalmazkodik a helyi igényekhez, s noha Szongdo eleve csak azokat vonzotta be, akik ezt egyrészt megtehették (tekintettel arra, hogy még szülői/agglomerációs viszonylatban is drága a lakhatás és a megélhetés is), ill. akiknek igénye volt erre a környezetre, a multinacionális vállalatok által teremtett környezet a közösségek további természetes fejlődését is megakadályozza. Másfelől a Big Data, ami ott a működtetés alapja, minden problémából technológiai kérdést csinál, szelektív és sérülékeny, ezzel viszont a magánéletet, a személyes szabadságot és az adatvédelmet is kockáztatja. Társadalmi szempontból a magasan képzett munkaerő beáramlása és térfoglalása dzsentrifikációt vált ki, ezzel az alacsonyan képzett kiszolgáló munkaerő kiszorul a területről és így az ilyen területeken a hagyományos nagyvárosi szegregáció a kezdetektől programozva van. (Hollands 2008) Tulajdonképpen ezt már maga az okosváros megnevezés megelőlegezi.

Az is különösen érdekes, hogy bár minden város, még az újonnan épített agglomerációs beruházások esetében is, a legkisebb történeti előzményt is történelemként tünteti fel, Szongdo fejlesztését mindenütt úgy állítják be, mintha a semmiből teremtett terület lenne. Hogy ez mennyire nem igaz, arra Olesya Benedikt (2016), a Frankfurter Goethe Egyetem diákja hívja fel a figyelmet, kiemelve az elpusztított természeti környezetet és a korábban a területen élő halászok kitelepítését. Szongdo létrejöttétől magában hordozza a kirekesztést, ám a szociológiai szempontból legfontosabb folyamat mégiscsak a társadalmi szelekció. Egyes várostervezői szakírók ezt kimondott pozitívumként állítják be, egy 2019-ben megjelent tanulmányban az okosváros társadalomföldrajzi képét így vezetik fel: „Milyen társadalmi-technológiai osztályt várnak Szongdába a város építői?” (Rugkhapan 2019: 13)

*18. Kép. Karikatúrák Szongdóról (Benedikt 2016)*



A baloldali képen az építészesben részt vett vállalatok és szervezetek képviselői egy halászt löknek a tengerbe a következő címkével: „Árapályerőmű fejlesztés” és azt mondva: „Csak annyit kell tenned, hogy elsüllyedsz!” A jobboldali képen egy tanár beszél a diákjaihoz egy múzeumban. A tanár arról beszél, milyen teremtmények éltek valaha ott, ahol ma Szongdo áll. A halász kihalt tengeri élőlények mellett áll.

Szongdo mesterségesen teremtett város, de mesterségesen teremtették a róla közvetített képet is. Szongdo az emberi elme hatalma a természet fölött, Szöuli Nagyvárosi Térség, és persze Korea kapuja a nagyvilágra, nemcsak a repülőtér és kikötő közelsége révén, hanem a globális gazdasági és technológiai kapcsolatok által is. Az utcák angol nevet kaptak, az angol a közvetítőnyelv, valójában már az alapító dokumentumok és minden hivatalos okirat kötelező nyelve is az angol. (Southerton 2015) A nemzetközi oktatási intézmények pedig éppúgy tudásalapú és nemzeti karaktertől mentes környezetet teremtenek, mint a munkaerőpiac homogenizáló tendenciái. Szongdo nem multikulturális, mint Korea nemzeti programja, hanem asszimiláló, mainstream jellegű. Korea multikulturális társadalmi programja – Kanadához és Ausztráliához hasonlatosan – a koreaitól eltérő kultúrák elfogadását és teljes megélését támogatja. Ezzel szemben Szongdo – az Egyesült Államokhoz hasonlatosan – egy fő kulturális áramlathoz való azonnali alkalmazkodást ír elő: bárkit elfogad, ha az megfelel a deklarált értékrendszernek. Szongdo sajátossága az, hogy nem nemzeti alapon határozza meg azt a sajátos értékrendszert, sokkal inkább globális, intellektuális és gazdasági determinánsok formálják. Szongdo egyszerre posztmodern értékrendszerű kapu a globális humántökéhez és más, hasonló elveken szerveződő globális városokhoz, egyúttal egy szinte futurisztikusan hagyománymentes társadalmi környezetet teremt.

Habár Szongdo iménti értelmezését egyértelműen a nyugati szociológus felfogásával írtam le, azt is figyelembe kell venni, hogy egy kelet-ázsiai mentális-politikai környezetben a szabálykövetés egészen mást jelent, mint nyugaton. Az, hogy egy globalizált nagyvárosi környezetben mindezek milyen feszültségekhez vezetnek, leginkább Hongkong sajátos helyzetén tapasztalható meg, ám ott egy százötven éves csúszás áll a háttérben, másfél évszázados nyugati, pontosabban brit környezet formálta át az emberek szemléletét, s az 1997-ben a hatalmat átvevő Kína sokkal inkább új ideológiai és mentális környezeti hatásnak tekinthető, mintsem tradicionálisnak. Incshon ipari parkja és a benne kialakított okosváros helyzete más, az átalakulás párhuzamos, a globalizáció, a represszív technológiai környezet és a társadalmi közeg kölcsönös egymásra hatása formálja azt. Ráadásul, miközben az emberek „formálásáról” egy szélsőségesen autoriter politikai rendszer jut eszünkbe, pl. a kínai pontrendszer bevezetése, amit a személyes szabadsággal helyezünk szembe, addig azt is figyelembe kell vennünk, éppen Foucault nyomán, hogy a szokások átformálásának vannak

pozitív következményei is: gondoljunk példaként Semmelweisre és a higiéniaára. Ahhoz, hogy a fertőző betegségekkel hathatósan szembe szálljunk, 19. században nem volt elég a városok csatornázása, a rossz hétköznapi szokásokat is át kellett alakítani.

### *A neo-liberális vezetés és a városhoz való jog*

A következőkben némely tekintetben áttérünk a tudomány világából a filozófia és politika homályosabb területére, nem lesz módunk a mérésre és az ellenőrizhető modellek alkalmazásának vizsgálatára. A városvezetés gazdaságpolitikai háttérét kutatjuk, ami évtizedek óta meghatározza Szöul globális törekvéseit. A neoliborális gazdaságpolitika a 20. században megújuló liberális gondolatból sarjadt, s lényegében ugyanúgy a szabadpiaci verseny és a szabályozásokat minimalizáló vezetés állt középpontjában. (Bloom 2017) A kontroll enyhítése, a privatizáció, a szabad kereskedelem, a kormányzati kiadások csökkentése és a globalizáció állt középpontjában, melyek együttes célja a gazdasági növekedés serkentése és a társadalmi jólét növelése volt. A fogalom túl tág, ahhoz, hogy az évtizedek során ne öltött volna sokféle alakot, s az egyes területi különbségek ne befolyásolták volna az adott körülményeknek megfelelően, különösen olyan nehéz időszakokban, mint amilyen a világválság volt.

Jelentős fordulatot azonban a 80-as években vett, ebben is figyelemreméltó Augusto Pinochet chilei diktátor szerepe. Ettől az időtől kezdve legalábbis kettős jelentéstartalom fejlődött a fogalom köré, számos liberális gazdaságpolitikus és elméletalkotó áll távol attól, hogy eredeti jelentéstartalmával használja a fogalmat, ami mára főként olyan közgazdászok nevével hozható összefüggésbe, mint Friedrich Hayek, Milton Friedman, vagy James M. Buchanan. (Boas – Gans-Morse 2009) Friedman (1965) elhíresült frázisával: „Egyfajta értelemben ma mindannyian keynesiánusok vagyunk. Egy másikban már senki sem keynesiánus.” A szlogen maga is hosszú utat járt be, Nixon-tól Margaret Thatcheren át a 2008-as gazdasági válságig, de bárhogyan vesszük, a háború sújtotta gazdaság újjáépítése már semmiképpen sem köthető a Friedman által képviselt gazdaságpolitikához, sokkal inkább képvisel egy prosperáló korszakot, olyan társadalmi-gazdasági és politikai feltételekkel, melyek a monetarizmus és a klasszikus liberalizmus összeolvadásából sarjadtak.

A neoliberalizmus olyan ideológia, amely magában foglalja a keynesi jóléti állam kollektivistá intézményeinek háttérbeszorulását, miközben megtartja az egyetemes ellátás ethosát, valamint a piaci mechanizmusoknak és a versenyképességnek a gazdasági növekedés elérése érdekében történő bevezetését és támogatását. (Peck – Ticknell 2002: 384; McGuirk 2005: 61) A neoliberalizmust azonban nem valamiféle végső állapotnak vagy feltételnek kell tekinteni, sokkal inkább egy folyamatnak, melyben a közszféra, a magánszektor és a civil társadalom közötti kapcsolat megváltozik, abból a célból, hogy a gazdasági növekedést megkönnyítse. Így jutunk el Kelet-Ázsiában a fejlesztő állam<sup>27</sup> modelljéig. (Johnson 1982)

A neoliberális ideológia dominanciája jelentős hatással van a várostervezésre is. Neoliberalis szempontból a várostervezés nagyrészt az ingatlanpiacok torzulását eredményezi a városgazdálkodás bürokratizálása és a tranzakciós költségek növekedésének révén. Ezeket a

---

<sup>27</sup> A fejlesztő állam Johnson által 1982-ben, Japán sajátos helyzetére bevezetett fogalom, lényege az állami irányítású makrogazdasági tervezés, főként Kelet-Ázsiában a 20. század végén, de mára más országok gazdaságpolitikai modelljeinek jellemzésére is használják. A kapitalizmus e modelljében az államnak független politikai hatalma van, valamint nagyobb irányítása van a gazdaság felett, mint a tipikusan liberális nyugati állammodellekben. A fejlesztő államot az erős állami beavatkozás, valamint a kiterjedt szabályozás és tervezés jellemzi. Az olyan erős állami intézmények, mint a japán Nemzetközi Kereskedelmi és Ipari Minisztérium (Ministry of International Trade and Industry (MITI)) és az olyan vállalati konglomerátumoknak, mint a japán keirecuk támogatásában játszott szerepe, vezette Johnsont a fejlesztő állam koncepciójának megalkotásában. A struktúra pedig nagyon hasonló Koreában is, a keirecukra pedig nagyban emlékeztetnek a csebolok.



terheket tehát le kell építeni, mégpedig a tervezés (dereguláció) és a fennmaradó szabályozási szféra (outsourcing) szegmenseinek privatizációjával. (Gleeson – Low 2000: 10) Mindebből logikusan következik, hogy a tervezés, ami eredendően a piaci kudarcok korrigálása és elkerülésének közvetlen eszköze volt, elveszti lényegi szerepét, és csupán a térbeli szabályozás minimalista formájává sorvad, melynek csupán általános célja, hogy biztosítsa a piaci biztonságot és megkönnyítse a gazdasági növekedést. Teszi mindezt a globális gazdasági környezetben.

A globalizációnak tehát ára van, ami Szöul és agglomerációja esetében sajátos körülmények között valósul meg. Nem csupán Szongdo példázza tökéletesen a neoliberális politika globalizációs törekvéseit, Szöul és agglomerációjának nagyvárosi környezete egyaránt teret ad a bipoláris migrációs folyamatoknak. Egyik oldalon található a globális szakértő értelmiség, életstílusukban alig valami különbséggel, legyenek bármely nagyvárosban a világ bármely táján, a másik végén helyezkednek el az alacsonyan képzett és marginalizált vendégmunkások, akik aligha tudnak megszabadulni az etnikai kötöttségeiktől, ami csak tovább erősíti diszkriminált helyzetüket. Szöul, akárcsak más globális városok, területileg is töredezté teszi a munkaerőpiacokat, létrehozva egy összetett osztály, etnikai és földhasználati mozaikot. (Davies 1992: 206; Poulsen, Johnson, – Forrest 2002: 229)

Persze a nagyvárosok etnikai töredezettsége, a bevándorlók kettős kiválasztása a gettósodás és asszimiláció pólusai közt, s mindezek eredményeként az erősödő területi-etnikai szegregáció már a 19. század végétől ismert jelenség, amire már W.E.B. Du Bois kutatása is érzékletesen mutatott rá Philadelphiában. Mára azonban a globális nagyvárosi környezet megváltoztatta a korábbi kettőségből fakadó területi szegregációs folyamatokat: már nem csupán az asszimiláció vagy az etnikai kirekesztődésen keresztül elvesztett, vagy megcsorbított városhoz való jog választja szét a nagyvárosi társadalmi csoportokat. Az etnikai csoporthoz tartozás mellett a regionális származás, míg a jövedelmi különbségek mellett számos kulturális jellemző és ökológiai folyamat is meghatározza a nagyvárosok mozaik jellegét. Transznacionális és hibrid területek jönnek létre, melyeknek csupán egyetlen példája az ethnoburb. Mindezt a multikulturális kormányprogramok az etnikai és egyéb csoportok párhuzamos együttélésének támogatásával nagyban elősegítik, de a globális városok akár a nemzetállammal szemben is képviselni tudják ezirányú érdekeiket és értékrendjüket.

Számos esetben felmerült már az a kérdés, hogy vajon a kelet-ázsiai nagyvárosok és/vagy nemzetgazdaságok illeszkednek-e egy egységes globális elméleti keretrendszerbe. Az egymás rovására vagy segítségével, de mindenképpen egységes rendszerben alakuló centrumok és perifériák modelljében az önállóan centrummá váló kelet-ázsiai országok a modell finomítását kívánják. A megkésett iparosodás, ami ezeket az országokat jellemezte, egészen más fejlődési útra terelte városaik globális szerepkörét is. Mindez azonban magának a felülről szerveződő, egységes hierarchiába rendeződő modellnek is kérdésessé teszi az alkalmazhatóságát és univerzális jellegét. A globális város nem csak a nemzetállammal áll szemben, ugyanakkor nem is csupán egyénekből, családokból vagy szomszédságokból áll, helyzetének meghatározásakor a történeti sajátosságok és a regionális és transznacionális kapcsolatai legalább annyira meghatározók, mint a nemzeti szintű, de nem kormányzati szereplőkhöz fűződő viszonyaik. (Kim 2004; Hill – Kim 2000)

A legfontosabb különbség, amit Hill és Kim (2000) kihangsúlyoz, hogy a nyugati országokkal szemben Korea (akárcsak Japán) nem piacorientált és bürokratikus, legalábbis nem a hagyományos weberi értelemben. Ezek az országok sokkal inkább állam központúak, míg bürokráciájuk politikai jellegű. Noha maga a fejlesztő állam koncepciója is (Johnson 1982) a kelet-ázsiai megkésett iparosodás körülményei közt sajátosan alakuló állami szerepkörre keresett választ, az nem feltétlenül a neoliberális, a globalizáció kihívásaival szembeforduló szerepkört jelentette, csupán a 20. század második felében a nyugati országoktól lemaradt

gazdaságok felzárkózásának sajátos, gyors és a helyi történeti hagyományokba és értékrendszerbe illeszkedő megoldását vezette be. Ideológiai okokat firtatni pedig félrevezető lenne, ha egyszer pragmatikus gazdasági célok vezérelték.

A globális városhálózatba történő integráció most sem a nemzetállam ellen irányul, éppen az segíti, célja pedig a nemzet és a város – esetünkben Szöul – versenyképességének növelése. A különbség lényegében az, hogy nem (nem csak) egyszerű beavatkozással vagy támogatással, hanem a piacok manipulálásával ér célzt. Dél Korea helyzete annyival bonyolultabb Japánnál, hogy a nemzetközi gazdasági versenybe úgy kellett becsatlakoznia, hogy nem csak a fejlett nyugati országokkal kellett felvennie a versenyt, hanem a nála jóval nagyobb és több tartalékkal rendelkező Japánnal is. Szöul esetében ez a japán nagyvárosok mellett Hongkonggal és Tajvannal is kiegészül, ráadásul a versenyben lévő kelet-ázsiai globális városok gazdasági profilja között lényegi átfedések is vannak.

Egyfelől a neoliberális politika Koreában sosem vesztette el teljesen eredeti mondanivalóját. A gazdasági korlátok csökkentése hajdanán ugyanazt a célt szolgálta, mint most az állami beavatkozás, tehát nem az állam szerepének korlátozása a „liberális” tartalom, hanem az egyén társadalmi-gazdasági kötöttségeinek lerombolása, vagyis legfőbb mondanivalója, célja az egyén szabadságának növelése. Koreában a legnagyobb piaci kötöttséget a csebolok egyeduralma jelentette, s jelenti tulajdonképpen a mai napig, így az állami beavatkozás, ami látszólag éppen ellentétes a liberális gazdaságirányítás alapelveivel, valójában a versenyhelyzet javítását, kiegyensúlyozottabbá tételét jelenti. Ugyanakkor a csebolok képviselik a gazdaság motorját, így segítségük ugyanazt a célt szolgálja, mint korlátozásuk.

Másfelől a neoliberális és a fejlesztő állam (Johnson 1982) ellentmondása Koreában még az 1997-es válságot követően sem volt fekete-fehér, mint azt a korábbi állami irányító politika bukását és a csebolok csődjét követő IMF-segélyre szoruló ország helyzetéből következtethetnénk. A válságot követően az elemzők előrejelzései mindkét oldalról túl pesszimisták voltak. Az állam bevezetett néhány neoliberális intézkedést, például a munkaerőpiacok deregulációját és az állami kiadások csökkentését, így Korea hírneve egybeforrott a sikeres neoliberális reformokkal, (Lim 2012: 682) s viszonylag rövid időn belül visszanyerte a nemzetközi pénzügyi lehetőségeit. A válság utáni gazdaságpolitika gyakorlata azonban sokkal jobban kötődött a válság előtti időszak szemléletéhez, mint ahogyan a statisztikusok vagy a liberális kutatók jósolták. Ahelyett, hogy úgy gondolnánk a neoliberalizmusra, mint ami elkerülhetetlenül átalakítja a gazdaságpolitikát, legalábbis Koreában, inkább olyan környezeti feltételnek kell tekinteni, amely alapvetően nem alakította át a fejlesztő államot, amihez az csupán ügyesen alkalmazkodott. (Hundt 2015)

A fejlesztő állam és város már a 80-as évektől meghatározó volt Koreában, s legalább két fontos tényező mentén játszott szerepet. Az egyik az alapvetően ugyancsak neoliberális állami hatalmi szerepkör, amennyiben az állam beavatkozik, manipulál, ám teszi mindezt a piacok alkalmazkodóképességének és teljesítményének növelésében, tehát eredendően liberális célból; a másik a gazdaságtervezésben és a polgári és helyi demokrácia fejlődését célzó reformok formájában megmutatkozó szerepkör és annak jelentősége. Mindez a városi tér fejlődésében is kétféle modellt hozott létre: egy újfajta fejlesztésben elkötelezett várost, amit nevezhetünk globopolisznak, és egy barátságos városi közeget, amit pedig kozmopolisznak nevezhetünk. (Douglass 2008) Az ezredfordulót, pontosabban az 1998-as válságot követően egyértelműen felülkerekedtek a neoliberális globopolisz jellemzői Szöulban. A neoliberális globopolisz néhány kulcsfontosságú jellemzője a következő: magántulajdonban lévő, árucikkekből álló tér; globális és képzeletbeli; vállalati vezetésű, nagy léptékű és egyúttal gazdaságilag versenyképes. Ebből a városból ugyanakkor hiányoznak a nem szabályozott köz- és polgári terek, a lakosok és a környékek területi önmeghatározása és alkotóereje, a nemzeti építészeti, az alacsony jövedelmű lakosság és a részvételi tervezés. (Douglass 2008)

Az etnikai szigetek kapcsán már emlegetett Pak Vonszun polgármesterré választása 2011-ben tökéletes példa a két szemlélet konfliktusára. Az ingyenes iskolai étkeztetésről folytatott vita a konzervatív és progresszív politikai erők közötti, a jóléttel kapcsolatos általános konfliktusává nőtte ki magát. Közvetlen hatása a gazdaságközpontú jóléti politika emberközpontúval történő helyettesítése és az államközpontú bürokratikus irányítás diverzifikálása, a civil társadalom szerepének növelése volt. (Cho 2018) A konkrét vita lényege, hogy míg a konzervatív, hatalmon lévő, neo-developmentalista<sup>28</sup> párt szelektív támogatási rendszert szeretett volna bevezetni, vagyis csak a szegény gyerekek részesültek volna ingyen étkezésben, addig a progresszív ellenzéki erők univerzális támogatást javasoltak, hogy a szegény gyerekeket ne stigmatizálja a csak nekik járó ingyen ebéd, amit csak ők kapnának a menzán. Ezt a konzervatívok populista politikának tartották, ami az önkormányzatoknak túlzott anyagi terhet jelentene.

A területfejlesztésben ez a szemléleti különbség úgy nyilvánul meg, hogy nem az adott terület gazdasági, infrastrukturális potenciálja alapján történnek az állami beruházások, hanem az ott élő népesség igényei és jólétük fejlesztési lehetőségei adják a kiindulópontot. A 2000-es évek konzervatív városvezetésének egyébként is kevésbé támogatták, és sokszor anyagi problémákkal küzdő megaprojektjeit egy emberközpontú vezetés váltotta fel. Ez az új vezetés teremtette meg a kisebbségekkel és természetesen a város összes polgárával az új dialógust, amit nyugodtan értelmezhetünk a városhoz való jog érvényre jutásának is. A neo-developmentalista politika egyik jellemző példája a 2002-ben bevezetett Új Városfejlesztési Projekt volt. (Cho 2017) A projekt célja az elmaradott és fejlett szülői területek közti egyenlőtlenségek kiegyenlítése, egész pontosan az északi Kangbuk városrész fejlesztése volt. A déli Kangnammal és más fejlett városrészekkel szemben Kangbukra főként alacsony minőségű lakóházak és elavult infrastruktúra volt jellemző. A program tehát új lakóhelyi és infrastrukturális beruházásokat hozott létre, ezzel új munkahelyeket is teremtett, s a városrész gazdasági versenyképességét is növelte. Az évek során egyre több városrész került a programba, 2010-ben már harmincöt új város fejlesztése zajlott. A kudarcuk azonban eleve kódolva volt, a közérdek, a társadalmi igényeket kielégítő infrastrukturális fejlesztések és a lakókkal való egyeztetés kimaradása miatt.

A 2010-es években a szakpolitikai tevékenység eltérő irányt vett. 2012 szeptemberében Szöul Városi Kormányzata<sup>29</sup> 975 községi jellegű közösség létrehozását tűzte ki célul 2017-re és 8000 szövetkezet megalakítását 2022-ig. A tervek szerint mindez a regionális gazdasági teljesítmény öt százalékát adná. 2013 májusában 13 multikulturális közösség és hét globális falu-központ tervét hozták napvilágra, ez utóbbival kifejezetten a bevándorlókat segítő. A város létrehozása ilyen progresszív módjának az a lényege, hogy az emberek városhoz való jogát erősítse, hogy a lakók főszereplők lehessenek saját tereik kialakításában, mind társadalmi, mind fizikai értelemben. A nagyvállalatok uralta, elidegenedő nagyvárosban a civil társadalom mozgósítása a lakosság részvételét erősíti és jólétét növeli. Az egyre inkább multikulturális világban az inkluzivitás a progresszív városalkotás egyik kritikus alkotóeleme, ami elsősorban a bérlőket, a kedvezőtlen társadalmi helyzetű családokat, az időseket, az ifjúságot és a bevándorló munkavállalókat célozza. Ezzel a fokozatos városi reformmal Szöul neoliberais globopoliszból egyre inkább vonzó kozmopolisszá válik.

A neoliberális városvezetés, ill. országos szintű politikai rezsím Koreában sajátos formában jelenik meg, s Szöul globális városhálózatban betöltött alfa pozícióját is egészen egyedi körülmények között érte el. Mindez már az ország gyors gazdasági átalakulásából is

---

<sup>28</sup> A neo-developmentalizmus egyértelműen az IMF és a Világbank által fémjelzett szabadpiaci gazdaságpolitikával áll szemben. A nemzeti kapitalista fejlődés ezen programjának fő célja a teljes foglalkoztatás elérése az ár és a pénzügyi stabilitás körülményei között.

<sup>29</sup> A Szöult és agglomerációját is magában foglaló önkormányzat.

következne, tekintve, hogy a 60-as években még a legszegényebb országok egyikéből mára a világ egyik vezető gazdaságává nőtte ki magát. A társadalmi változások nemcsak a nagy léptékű toronyházas fejlesztést tették lehetővé, mintegy ésszerűen reagálva a népesség növekedésére, hanem a sokemeletes apartmanházak is teret adtak Szöulnak a növekedéshez, és persze hogy egyre jobban kiterjessze a térségben városi hatását.

A külső nyomás, különösen a Japán megszállás (1910–1945) és a koreai háború (1950–1953), rákényszerítette Koreára a társadalmi kontextus átalakulását, s részben közvetlenül, részben a városiasodásra gyakorolt hatásán keresztül, egyre függőlegesebb szerkezetet adott a privatizált piacnak a 20. század során. Ennek oka egyaránt visszavezethető a gyarmati kormány a koreai lakosság iránti közömbösségére, és arra, hogy a felkészületlen kormány az 1945-ös függetlenség és a háborút követő évtizedek során képtelen volt reagálni az újonnan létrejött kihívásokra, eszköztára megrekedt az egysíkú állami lakásberuházások és a 30-as évek városfejlesztői eszményeinek szintjén.

Mindezeket a történelmi körülményeket figyelembe véve, a kereskedelmi, a közszolgáltatási, a lakó- és a rekreációs tér keverékét képező, sokemeletes lakóépületeken alapuló nagyszabású városi fejlesztéseket a koreai kormány költséghatékony válaszként értelmezhetjük, melyet az 1960-as években zajló gyors urbanizációra adott. (Park, J 2019) A Le Corbusier (1960) szabványosított minőségen és a modern technológián alapuló tömegtermelést megteremtő modernista ideológiája, és a híres várostervező és szociológus Clarence Perry<sup>30</sup> (1929) által az 1900-as években bevezetett gondolat, hogy a szomszédságok önálló közösségeknek tekinthetők – egyaránt fontos szerepet játszottak Szöul fejlődésében. A 20. század második felében az egész országban általánossá váltak a hatalmas építőipari fejlesztések és lakóhelyi beruházások olyan nagy építőipari vállalatok, mint a Hyundai, Samsung, Daewoo és LG bevonásával. Nem kétséges, hogy az ilyen nagyszabású városi projektek hozzájárultak Korea gazdasági növekedéséhez – a lakásépítés az 1990-es években az építőipar 68,1% -át adta ki. (Park, J 2019)

Mindez nagyjából abba az ideológiai kontextusba ágyazódik, amely szerint a szociális célú lakhatásfejlesztés és -segítés helyett a nagyszabású projektek, a beruházások és a gazdaság növekedése révén kívánják elősegíteni a népesség életkörülményeinek javítását. A piaci szereplők állami támogatása (föld és adókedvezmények) növekvő kínálat mellett csökkenő árakat eredményezhet, ám láttuk, hogy még a nagy népsűrűségű beépítések mellett is jelentős társadalmi egyenlőtlenségek keletkeznek, melyek megemelik a rejtett és közvetett költségeket. A közvetlen gazdaságösztönzőket alkalmazó gazdaságpolitika Koreában máig meghatározó, ám a városfejlesztés társadalmi hatásait nem önállóan befolyásolja, azt számos egyéb tényező összetett hatásaként kell értelmeznünk.

Érzékletesen szemlélteti ezt annak a sajátos bérleti rendszer szerepe, ami Koreában egyfajta informális privatizációként az elmúlt évtizedek alatt egyre inkább beépült a tulajdonosi rendszerbe és a formális privatizáció alakította ingatlanpiaci helyzetbe. Hogy érthető legyen miről van szó, tudnunk kell a következőket. A közszolgáltatások, így a lakhatás is privatizált tevékenység Koreában, melyek működését informális hálózatok egészítik ki. Ennek van egy sajátos koreai formája a csonsze. A csonsze lényegében azt jelenti, hogy a bérlő nem havidíjat fizet a lakásért, hanem a bérleti szerződés megkötésekor egy átalányösszeget, általában a lakás piaci értékének az 50%-át fizeti a tulajdonosnak vagy ingatlanközvetítőnek, ám az összeg elérheti az ingatlan értékének akár a 80%-át is.

A törvény szerint a csonsze szerződéseket két évre kötik, a szerződés végén a letétbe helyezett

---

<sup>30</sup> Ebenezer Howard és Patrick Geddes mellett Amerikában ő volt leginkább hatással a 20. század első felében zajló decentralizációs törekvéseknek, az ő kezdeményezésére épült Radburn is. Perry elképzelései adtak keretet azoknak a várostervezőknek, akik megpróbálnak funkcionális, önálló és kívánatos környékeket kialakítani a 20. század eleji iparvárosokban. Hatása jelentős az Új Urbanizmusra is.

összeget pedig visszatérítik a bérlőhöz. A szöuli önkormányzat szerint (SMG Housing) egyes tulajdonosok azért részesítik ezt a módszert előnyben, mivel így kamatot szedhetnek a bankban letétbe helyezett összegből, részben pedig azért választják, mert maguk is így vásárolták az ingatlant, s más lehetőségük nemigen maradt. Másfelől a banki kamatok alacsonyak, így ez is indokolja, hogy az egyösszegű bérleti díjakat gyakran további ingatlanok vásárlásába fektessék. A bérlői oldalon vannak, akiknek nem tetszik ez a módszer, mivel egy ilyen nagy összegű befizetés kockázattal jár, nem is beszélve arról, hogy nehéz egyszerre nagy pénzüsszeget előállítani. Ugyanakkor a letétbe helyezett teljes összeget a szerződés végén visszatérítik, ez mindenképpen előnyt jelent, s az alacsony banki kamatokkal és a nem biztonságos magánkölcsonőkkel szemben olcsóbb és biztonságosabb megoldás a megtakarítások felhasználására. A cél egyébként is a legtöbb esetben az, hogy a bérlők maguk is tulajdonossá váljanak. A csonsze átlagos összege Szöulban, 2020 első negyedévében 375 000 dollár volt, (Kim, Y-w 2020) s bár havi bérleti díj nincs, a közmű költségek a bérlőt terhelik. Az ilyen bérletek persze még így is rengeteg kockázatot rejtenek mind a bérlő, mind a bérbeadó számára, a csonsze hitelek és az állami tartós csonsze bérletek ezt a piaci bizonytalanságot és kiszolgáltatottságot igyekeznek enyhíteni a 80-as évek kezdete óta. Az állam piaci szerepvállalása azonban, legalábbis elvileg, ugyancsak versenyhelyzetet teremt, amiben a megbízható állami partnerekkel szemben a korábbi visszaélésekre hajlamos piaci szereplők háttérbe szorulnak, ill. kénytelenek alkalmazkodni, hogy versenyben maradhassanak, így elvileg a bérlők kiszolgáltatottsága csökken.

Az a gondolat, hogy a lakhatási problémákat az állam nem közvetlenül, hanem a gazdaság élénkítésébe építve oldja meg, már a háború után megjelent Koreában, noha csak olyan egyszerű elképzelésként, mely a gazdasági teljesítménnyel együtt a jövedelmek növekedését várta, melynek eredményeképp pedig az egyéni lakásvásárlások és az ingatlanpiaci kereslet emelkedését várta. Ahogy azt korábban már bemutattuk, az 50-es és 60-as évek állami lakásépítési programjai sikertelenek voltak. Ezek többsége állami alapokra vagy külföldi segélyekre támaszkodott és kifejezetten alacsonystatusú, kislakások építésére korlátozódott – a 60-as évek végéig ugyanis a középosztályi lakás-preferencia egyértelműen a családiház volt. (Gelézeau 2003) Mindezen nem segített az sem, hogy 1970-ben az egyik ilyen apartmanház, a Vau-apartman, három hónappal az építése után összeomlott, 34 halottat és 40 sebesültet temetett maga alá. Sajnos az épületek Szöulban gyakran omlanak össze. (Kong 2014)

*19. Kép. Az összeomlott Vau-apartman 1970-ben. (서울특별시 소방재난본부 - Szöul Tűz És Katasztrófa Központja)*



A tragikus esemény fordulópontnak tekinthető, melytől kezdve a nagyszabású lakásépítések inkább középosztályi célcsoportokat céloztak és egyre inkább igyekeztek magánberuházókat is bevonni a projektekbe. Így épültek az első lakóépületek Kangnamban 1971-ben. Ezek továbbra is kormányzati programok voltak, ám már nem állami alapokból finanszírozták. 1972-ben pedig egy tízéves hosszútávú fejlesztési terv is napvilágot látott, 2,5 millió lakás építését célozva meg. Az ezt követő időszak várostervezése már a középmagas (hat emeletnél magasabb) épületek építését támogatta, s a 80-as és 90-es években mindvégig ez maradt a jellemző épülettípus. A húszemelet feletti lakóépületek csak a 90-es évek végétől váltak népszerűvé Szöulban.

A hetvenes éveket követően a nagytőke bevonása, a csebolok ingatlanpiaci fejlesztésekben való érdekeltté tétele elsősorban úgy történt, hogy a beruházási konstrukciókba beépítették a lakások értékesítés előtti kivásárlásának lehetőségét. A nagyobb kivitelezők, akik évi húsz lakás fölött építettek, piaci ár alatt vásárolhatták meg a lakóingatlanokat, ezáltal az építkezések alatt fizetett részletek egyfajta kamatmentes alappá váltak a nagy építkezési vállalatok számára. Mindemelllett a kormányzat a megtakarítási rendszerből alacsony kamatú kölcsönöket nyújtott a kivitelezők számára. (Park J 2019) Az így felépített Kangnam negyeddel a belváros túlszűfoltóságának enyhítését és általában a lakásgondok megoldását célozta a mindenkori kormányzat. Az első piaci beruházó a Hyundai volt a 70-es évek második felében.

*20. Kép. A Hyundai lakótelep (1975-82) 1996-ban. (Gelézeau 2003)*





A nagyvállalati tőke bevonása a 70-es évektől általánossá vált a lakóhelyi fejlesztésekben, ám a csonsze bérleti rendszer révén ugyancsak jelentős összegek kerültek a rendszerbe, különösen mivel a közszolgáltatások igen kis részt képeznek az ingatlanbérleti piacon. 1980 és 2010 között Szöulban a csonsze bérletek aránya 13%-ról 55%-ra nőtt, miközben a tulajdonosi arány 82,8%-ról 41,2%-ra csökkent; a havi bérleten alapuló lakáshasználat mindvégig 1-2% maradt csupán. (KOSIS) Mindez azt jelenti, hogy a lakáseladásokból származó bevételt egyre jobban helyettesíti a csonsze bérlet, tehát annak szerepe a beruházásokban is tovább nő, ugyanakkor az apartmanházak egyre inkább meghatározó lakástípussá válnak.

8. Táblázat. A lakástípusok megoszlása Szöulban 2010-ben. (%)

	családiház	többcsaládos lakóház	apartman	bérház	többháztartásos lakóház	lakások nem lakóépületben
2000	25,3	-	51,2	11,2	9,3	3,1
2010	4,9	32,8	43,7	4,3	13,6	0,7

*A többcsaládos lakóház 3 szintnél alacsonyabb különálló épület, egyfajta családiház, melyben lehet több önálló lakás kialakítva, de mindenképpen 19-nél kevesebb, s bruttó alapterülete is kisebb mint 660nm. A bérház 4 szintnél alacsonyabb, de alapterülete meghaladja a bruttó 660 nm-t, míg a többháztartásos lakóház is egyfajta bérház, de alapterülete 66nm-nél kisebb. Az 5 szintnél magasabb lakóházak az apartmanházak.*

*(The Seoul Institute (2015) Seoul Statistical Series. Housing.)*

A 60-as években még meghatározó családiházakat felváltották az apartmanházak Szöulban. 1970-ben még a házak 85%-a volt családiház, s csupán 4%-a apartmanház, mára a családiházak aránya kevesebb mint 5%, s az apartmanházak 43,7%-ot tesznek ki. A többháztartásos lakóházak és a többlakásos családiházak ma is a legalacsonyabb státuszú csoportok lakóhelyei, ezek a régebben épült épületek, ahol a csonsze/ingatlanár arány is a legalacsonyabb; az első, 1971-ben épült kangnami lakóegyüttesben, Panphoban ez az arány mindössze 7%, de még a Hyundai lakótelepen is csupán 27%. (Park J 2019)

Ahogy a neoliberalizmus nem változtatta meg jelentősen Korea gazdálkodását a 90-es éveket követően, úgy az állam és a társadalom közötti kapcsolatok demokratizálásának lehetősége is

korlátozott maradt. Elméletben a neoliberalizmus egy demokratizálódó erő, amely fellazítja az összefonódó gazdasági kapcsolatokat, így az állam és a csebolok közötti kapcsolatokat, egyúttal decentralizálja a gazdasági és politikai hatalmat. A gyakorlatban azonban a neoliberalizmus új indokokat adott az állami elitnek a politikai és gazdasági befolyásuk folyamatos uralmára. Az állam egyfelől alávette a csebolokat az eladósodásuk csökkentését célzó reformoknak, másfelől a tradicionális fejlesztési partnerek közötti szoros kapcsolatok tovább éltek (Hundt, 2009) Ezenkívül az állam válság idején új kapcsolatot alakított ki a civil társadalommal is. (Hundt 2005; Kim et al. 2008) A progresszív társadalmi erők, mint például a szakszervezetek, számos fontos szimbolikus célt értek el, ilyen volt a legitim politikai szereplőként történő elismerésük és egy univerzális, bár kezdetleges jóléti állam felépítése. (Song, 2003) A civil társadalommal folytatott stratégiai együttműködés ellenére az állami elit megőrizte vezető szerepét – a koreai állam pedig megőrizte a politikai tevékenység olyan formáit, amelyek fenyegetik kormányzat irányító szerepét. (Hundt 2015)

A neoliberalizmus és szociáldemokrácia dichotómiájának határai még inkább nyilvánvalóvá válnak a klasszikus nyugati liberális gazdaságokon és politikai rendszereken kívül eső államokban. Az illiberális fejlesztő állam modellje Koreában megkerüli a nyugati világ klasszikus liberalizmusát, ehelyett közvetlenül a neoliberalizmus egy olyan formája felé halad, amelyet a gazdasági vezetés aktivista stílusával jellemezhetünk. Koreában a fejlődés vagy a „nemzet megerősítése az iparosodás által elért gazdasági növekedésen keresztül” (Suehiro 2008) minden esetben kormányzati beavatkozást von maga után a gazdasági fejlődés előmozdítása érdekében, az állam egyúttal együttműködik a csebolokkal, akár segíteni, akár korlátozni akarja azokat. A politikai elit állandó hozzáállása szerint a piacok hajlamosak a kudarcra, így nemzeti érdek a beavatkozás. Koreában tehát a globalizáció „állam által vezérelt, felülről lefelé irányuló stratégiai és politikai doktrína, amelyet az állam hozott létre a súlyos hazai gazdasági feltételek, például a növekvő munkabérek, a kamatlábak és a földárak leküzdése érdekében” (Lee – Kim 2010: 315)

Nem szabad szem elől téveszteni, hogy Korea egészen a 80-as évek végéig diktatúra volt, ötéves tervekkel és államilag kinevezett városvezetőkkel. Az 1997-es válságig pedig csupán egy bő évtized telt el, nem csoda, ha ebben az időszakban a neoliberalis gazdaságpolitika inkább csak egyfajta hibrid, intervencionalista formában nyert teret. Koreában az állam a „globális szabványnak” megfelelően megkönnyíti, nem pedig vezeti a vállalati irányítású gazdaságot. (Douglass 2008)

S hogy mindez hogyan mutatkozott a városfejlesztésben? 1995-től, az állami hatalom helyi szintre történő átruházásával párhuzamosan a helyi önkormányzatok fejlesztő szerepe egyre inkább szembetűnővé vált. A fejlesztés érdekében decentralizált hatalom szerepe egyaránt megmutatkozik a várostervezésben, és abban, ahogy a helyi önkormányzatok és megválasztott vezetőik is részt vesznek a hatalmas léptékű piacorientált városfejlesztési versenyben, beleértve a lakhatási és kulturális fejlesztéseket, a város belvárosának megújítását, vagy akár a városi természeti környezet helyreállítását. Mindezek a városi tér újraértékelésére irányulnak. A városi versenyképesség fokozásának érdekében a városfejlesztési projekteket úgy tervezték, hogy a várost a központi állam és a piac által jóváhagyott új növekedés motorjává tegyék, és az érdeklődés formájában működjön. Noha a nyilvános konzultáción és az értékelésen alapuló tárgyalási folyamaton keresztül kell esniük, ezeket nyilvánvalóan a helyi növekedésben érdekelt koalíció irányítja, amely az állam és a piac egymással társult és a civil társadalommal szembeni érdekeit tükrözi.

Noha a neo-developmentalista önkormányzati vezetők azt állíthatják magukról, hogy a hatalom alkalmazását tekintve progresszívek, s teszik mindezt a jobb lakhatás, jólét, környezet és egyéb anyagi előnyök biztosítása érdekében, a helyzet a valóságban korántsem olyan fényes. Ezt mutatja az egyre növekvő egyenlőtlenség, a munkahelyi instabilitás növekedése, a nyilvános



terek a privatizáció nyomán történő csökkenése, a szomszédságok, lokális közösségek hanyatlása és a romló ökológiai állapot, valamint a polgárok kizárása az önkormányzati kormányzásból. Az új fejlesztő szerepű városban alapvetően hiányoznak az emberekkel kapcsolatos városi elemek, mint például a lakók bevonása a közéletbe, a nyilvános és a polgári tér alakításába, a lakosok és közösségek lokális önmeghatározása, a szövetkezeti gazdaság, és a polgári elkötelezettség. A közösségek helyett az épületekbe történő befektetés az új fejlesztő várospolitikai legnagyobb hibája. Innen nézve a neo-developmentalizmus megkérdőjelezhető városvezetési politika. (Douglass 2014)

A 2011-et követő, Pak polgármester nevével fémjelzett, progresszív önkormányzati vezetés egy emberközpontú várospolitikát valósított meg, mely szembefordult a korábbi politikai irányvonallal. A megaprojektekről a civil szervezetekre, a városi térről a város népességére, míg a bürokratikus kormányzásról a demokrácia szélesítésére került a hangsúly. Az inklúzió megvalósítására elégséges példa az a párbeszéd, amit Pak polgármester Jonpjon polgáraival folytatott, s amit már említettünk a városrész kapcsán. 2014 közepére 47 új polgári bizottság jött létre, amelyek mindegyike városi rendeleten alapul, ezek a bizottságok megbízást kaptak a polgármester kampánytámogatási projektjeinek, például az „Egytel kevesebb atomerőmű”, a szociális gazdaság és a részvételen alapuló költségvetés végrehajtására. A korábbi városvezetéssel ellentétben Pak bizottságai felhatalmazást kaptak arra is, hogy a polgárokat bevonják a várostervezésbe, így a passzív részvétel helyett a társadalmi innováció kezdeményezőivé válnak, kifejtve a városhoz való jogukat. (Cho 2018)

Szöul önkormányzata a 2010-es évtizedben a megaberuházásoktól elvont pénzből a jóléti rendszereket fejlesztette: a költségvetésben 30%-ra nőtt a jóléti kiadások aránya. Egyebek közt fejlesztette az egészségügyi ellátást, 80 ezerrel növelte az állami bérlakások számát, kiterjesztette a pénzbeli támogatások körét, bővítette az állami óvodai ellátást, a mozgáskorlátozottak közlekedését pedig speciális taxiszolgáltatással segítette. A jólét nem jótékonyosság, hanem a polgárok alapvető joga – fogalmazta meg a polgármester alapeszméjét a polgárok jogáról a befogadó élethez a közösségekben és a városban.

Százával nyíltak a helyi könyvtárak, múzeumok, workshopok, kiállítótermek és egyéb közösségi kulturális létesítmények Szöul szerte. Pak polgármester elképzelése a boldog város volt, melyben a gazdasági, jóléti és kulturális összetevői mellett a szuverenitás és a fenntarthatóság is fontos alkotóelemek. Az ő eszmei hátterét nem Richard Florida kreatív osztálya, hanem egy ahhoz hasonló másik koncepció adta: a dán Rolf Jensen „álom társadalma”. Jensen a The Copenhagen Institute for Future Studies korábbi igazgatója, a Dream Company alapítója és több mint száz nagy nemzetközi vállalat és kormányzat tanácsadója, 1999-ben fogalmazta meg modelljét, egy, az információs társadalmat követő városfejlődési szakasról. (Jensen 1999)

Elképzelése szerint fejlett és gazdag társadalmak számára a „történet” válik meghatározó tényezővé, ez irányítja a piacokat: jó példa erre a dán tojás piac. A Dániában értékesített tojások közel 50%-a szabadon tartott tyúkoktól származik, a nem fogságban, hanem a napfényen, a ragyogó kék ég alatt élő tyúkoktól. Ezek azonban sokkal drágábbak (20%-kal), mint más tojások, miközben az ízük azonban pontosan ugyanolyan. Miért vásárolnak az emberek mégis szabadon tartott tyúkjást? Mert azoknak jobb a történetük – mondja Jensen.

Sporttörténetek uralják a kalandpiacot; az összetartozás, a barátság és a szeretet piaca pedig olyan történetekről szól, amelyek közelebb hozzák az embereket egymáshoz. A szociális piac a tudományos helyett az alternatív gyógyászat színterévé vált, csupán az utóbbi által eladott érdekesebb történetek miatt. A „ki vagyok?” piac az oka annak, hogy a fogyasztók meghatározott ruhákat vásárolnak, vagy bizonyos neveket előnyben részesítenek. A szellemi béke piacán a mesemondók egy dinamikus korban megpróbálnak biztonságot nyújtani az

embereknek. A meggyőződés piacán a fogyasztók azért vásárolnak bizonyos termékeket mert az azokat előállító vállalkozások a profitszerzés elé helyeznek jól hangzó magasztos okokat, mint pl. a globális felmelegedés. Mindez új típusú vállalatokat és még újabb típusú közösségeket eredményez. A vállalatok már nem hierarchikus struktúrákba rendezve, hanem törzsekre emlékeztető szervezetek formájában működnek. Már nem bizonyos típusú készségekkel rendelkező egyének, hanem közös értékekkel rendelkező közösségek egyesítésére törekszenek. És az internetnek köszönhetően ezek a közösségek máris körülvesznek minket, és akár a nemzet hagyományos kohéziós ereje ellen is hathatnak.

Habár Jensen nem hivatkozik sem Benedict Anderson (1983) képzelte közösségeire, sem Desmond Morris törzsi társadalmára, elképzelése – noha főként üzleti szemszögből –, mégis sok közös vonást mutat velük. A nagyvárosokban a méretgazdaság jelenti a fentiekhez hasonló kontextust. Az olyan metropoliszokhoz, mint London, Párizs, New York vagy Berlin, melyek máris kulturális központok, s a látogatók tömegeit vonzzák magukhoz, a jövőben csatlakozik majd Moszkva, Peking és Sydney is. Jensen itt globális városokról ír, ám elképzelése inkább Michael Sorokin, Ed Soja vidámpark-városait idézi, ahol a virtuális és bálványozott (Disneyland) terek kapcsolat és kommunikáció, így közösségek nélkül formálják a társadalmi környezetet. Párizs az ingyencek, Berlin a történelem és politika, New York 10 000 életforma, míg London a szórakozás és vásárlás városa. A város vezetőinek ehhez kell a városfejlesztési stratégiákat is igazítani. (Jensen 1999: 180) A nagyvárosokban elsőként elterjedő értékrendszer mintaadóvá válik a világ kevésbé fejlett városai és a vidéki területek számára is. A nagyvárosokban magasabb az életszínvonal, az ott élő népesség társadalmi jellemzői alapján kedvezőbb helyzetben van, a globális piacokért folytatott verseny lényegében itt zajlik majd a 21. században. (Jensen 1999: 191)

Mindezeket követően Jensen (1999: 206-210) egy Tönnies és Wirth korára emlékeztető modernista városfelfogást fejt ki, szerinte nagy lélekszám, rengeteg érintkezés és heterogenitás határozza meg a nagyvárosi létet, ami a statikus falusi életmóddal szemben dinamikát kölcsönöz a nagyvárosnak. A fejlett országok népességének háromnegyede máris ilyen városi környezetben él, s a fejlődő országokban is rohamos urbanizáció zajlik, ami a globális népesség életvezetési szokásaiban bekövetkező alapvető változást sejteti elő. Az igazán vonzó központok szerinte az egymillió főnél nagyobb városok, ahol népességarányosan lehetőséget kapnak az egészen kis érdeklődőre támaszkodó szolgáltatások is – ez egy egyértelmű kapcsolódási pont Claude Fischer „kritikus tömeg” modelljéhez, noha bárminemű utalás nélkül. Mindez Jensen számára egy Patrick Geddes majd Jean Gottman által megálmodott megalopolisz víziójába torkollik, ahol a középosztályi életforma és a középosztályok által dominált piacok határozzák majd meg a fejlődés irányát.

Jensen nem is próbál olyan elemzési szempontokat kidolgozni, mint Richard Florida. Mégis közvetlen hatása van, s Szöul vezetése is támaszkodik rá – talán éppen azért, mert jó történetet mesél. Pak Vonszun kedvencei közé tartoztak Andersen meséi, többször is (2011, 2014 és 2015-ben) járt Dániában a szociális rendszert tanulmányozni, azt a szociáldemokrata önkormányzati felelősséget, ami végigkíséri a város lakóit egész életük folyamán. Pak 2014-ben Dániában találkozott Jensennel. Pak szerint Jensen elmélete pontosan illik Szöulra, az egyéni kreativitáson alapuló fejlődéshez szükség van a fiatalok megszólítására és buzdítására, s a gazdasági (főként munkahelyi<sup>31</sup>) bizonytalanság, az oktatásban való verseny által létrehozott társadalmi nyomás és a társadalmi izoláció megszüntetése csak egy boldogabb társadalomban elképzelhető. Mindez csupán számos tényező együttes javításával változtatható, így a munkaerő-piaci helyzet javítása és a szociális támogatások mellett szükség van a társadalmi-

---

<sup>31</sup> Koreában a teljes foglalkoztatás nagyjából fele bizonytalan vagy időszakos (szezonális, részmunkaidős vagy határozott idejű).

gazdasági élet egyéb területeinek fejlesztésére is, beleértve a kultúrát és a városi mezőgazdaságot is. Mindezekon túl azonban jó történetekre is szükségünk van – nyilatkozta Szöul polgármestere 2014-es dániai látogatása során – s Dánia tele van jó történetekkel. (Andersen 2014)

Hogy Jensen milyen mértékben járult hozzá, azt nehéz megítélni, de a 2010-es éveket Szöul kulturális identitásának kialakítása, újraformálása jellemezte a várostervezés terén is. A megaprojektek jelentős mértékben ritkultak, de emellett át is alakultak. A lakóhelyi és revitalizációs beruházások mellett, a történelmileg értelmezhetetlen belvárosi felújítások helyét átvették a nyugati példákra alapuló zöld és kulturális projektek. Ilyen volt a New York-i High Line mintájára tervezett Skygarden, vagy a londoni Tate Museum példáját követő<sup>32</sup> Dangin-ri Power Plant, ami egy 1930-ban készült hőerőmű Mapho kerületben, melynek kulturális központtá és kiállítási térré alakítása legkorábban 2022-ben nyeri el végső formáját. (Shim 2019) A lokális közösségek és az általuk elfoglalt terek kulturális identitásának megőrzése, ennek önkormányzati támogatása ugyancsak a város identitásának és élhetőbbé tételének elvét követik – minderről már esett szó az etnikai szigetek kapcsán.

A város szimbolikus jelentésének előtérbe kerülése a korábbi materiális-gazdasági értelmezéstől eltér ugyan, de nem jelenti egyúttal a gazdasági célok feladását. Ha mentális térként új jelentéseket kap a város egésze vagy annak egyes részei, az kifejezetten vonzóvá teheti azt, ezzel a város gazdasági, munkaerő-piaci és globális integráltságát is erősíti, ugyanakkor a lakók számára élhetőbb és elfogadhatóbb környezet nyilvánvalóan hat teljesítményükre is. Egy elhibázott és – noha népszerű – belvárosi történelmi rekonstrukció, Cshonggjecshon helyett hiteles történelmi terek kialakítása, a város történelmi atmoszférájának felépítése lett a cél. Erre irányult többek közt a városfal egészének átalakítása is, az eredeti történelmi és természeti környezet megőrzése is. A legutóbbi évtizedben a városhoz való jog egyre nagyobb szerepet kapott Szöul városfejlesztésében, s a város globális szerepkörének kialakításában.

---

<sup>32</sup> A Tate Modern egy korábbi erőműben, a Bankside Power Station-ben kapott helyet.

## Szöul fenntartható város

A fenntartható város fogalma leginkább a fenntartható fejlődéshez köthető, s ezáltal kiindulópontja és fundamentuma Gro Harlem Brundtland 1987-es ENSZ-nek tett jelentése. A rákövetkező bő három évtizedben az „olyan fejlődés, amely kielégíti a jelen szükségleteit anélkül, hogy veszélyeztetné a jövő nemzedékek esélyét arra, hogy ők is kielégíthessék szükségleteiket” mottója határozta meg a fenntartható városok koncepcióját is. Ennek az elvnek számtalan dimenziója létezik, ám mindegyiket megelőzi az ökológiai fenntarthatóság szerepe. Ennek talán legismertebb modellje az ökológiai lábnyom, William Rees és Mathis Wackernagel közös alkotása. Szinte minden a témával foglalkozó munka azzal kezdődik, hogy az urbanizáció a városok – energia és áru-fogyasztás tekintetében – központi szerepét a végletekig növelte, a növekvő globális ökológiai hanyatlás következtében azok pedig már nem önfenntartók. A városok szerepe ezáltal kiemelkedik a globális fenntarthatóságban. Továbbá, a város önmagában nem fenntartható, a város fenntarthatósága megegyezik a globális hinterland fenntarthatóságával. A város strukturált disszipatív nyitott rendszer<sup>33</sup> – saját rendjét és annak fejlődését csak a környezete fokozott degradálásával tudja fenntartani – ezt nevezte Rees és Wackernagel „entrópiás fekete lyuknak”. Összegző megállapításuk, hogy a rendelkezésre álló terület fejenként 1,5 ha – a globális ökológiai lábnyom 2013-ban 2,8 ha volt, így ha mindenki észak-amerikai szinten élne, akkor 6 földre volna szükség. A városok felelőssége csökkenteni a környezet terhelését a koncentrált szennyezés elosztása és ciklikus lokális anyagáramlás-rendszerek fenntartása (pl. foszfor) révén. A városoknak ugyanakkor vannak előnyei is. Alacsonyabb az egy főre jutó ivóvízellátási, csatornázási, hulladékgyűjtési stb. költség; jobb és több lehetőség adódik az újrahasznosítás terén (allokáció és ipar terén is); nagyobb a népsűrűség, tehát kevesebb az elfoglalt terület; a városokat méretgazdaság és kapcsolt energiatermelés jellemzi; az energiafogyasztás csökkentése a közelség révén (pl. tömegközlekedés, gyalog) könnyebben elérhető, mint más települési formáknál. A városok függőségük csökkentése érdekében maguk is fejleszthetik közvetlen forrásaikat. (Rees – Wackernagel 1996)

A fenti, jól ismert mondanivaló nem egyszerű bevezetesként szolgál, jól mutatja azt az irányt, amit nagyhatású megfogalmazói kijelöltek a városvezetés, -kutatás, -tervezés, -gazdálkodás és elemzés terén. A környezeti és ökológiai szempontok a városok fejlesztésében és irányításában azok költségvetésének alakításában, mind pedig a környezetszennyezés kezelésében, az energiagazdálkodás és infrastruktúra átalakításában, ill. fenntarthatóvá alakításában évtizedek óta meghatározó jelentőségű. Az építészet terén jól példázzák ezt az öko-ipari parkok, a városi gazdálkodás és kertészkedés, a közlekedés terén az autómentes vagy automatizált okosvárosi fejlesztések, vagy magának a környezeti diverzitásnak és fizikai elemeinek fejlesztése. Mindezek az elemek tehát a már meglévő városszerkezet átalakításának részét képezik, egy új városrész tervezésekor pedig az újonnan épülő alapvető elemek közé tartoznak, ahogy Szongdo esetében láttuk. Az alacsonyabb károsanyag-kibocsájtás vagy a zöldtetők lényegében egy általánosabb szempontrendszerbe kapcsolódnak Szöul esetében is, melyről részben már szóltunk a zöldöv kapcsán. Vannak azonban más eszközök is, amivel egy olyan nagyváros, mint Szöul fenntarthatóbbá tehető. Az átalakulás központi elemei közül csak egyik az elérhető technológia, legalább ennyire fontos az ember is. A következőkben arra igyekszünk példákat mutatni, hogyan lehet nem csupán a közvetlen szabályozókkal és technológiai innovációkkal, azok bevezetésével, hanem az értékrendszer és a szokások befolyásolásával is csökkenteni egy

---

<sup>33</sup> A disszipatív rendszerekre az jellemző, hogy a mozgás, időbeli változás során a rendszer teljes energiáját folyamatosan csökkenti valamilyen veszteségekkel járó folyamat, például súrlódás, közegellenállás, hőleadás következtében.

nagyváros környezeti terhelését.

Szöul élhetőbbé tételének egyik sarokköve a fenntarthatóság kialakítása és a természeti környezet védelme. Meghatározó program az atomenergia helyettesítése más megújuló energiaforrásokkal és az energiafogyasztás csökkentésével. Mindez természetesen a progresszív városvezetési szemléletben a lakók bevonásával történik. Ahogyan a kulturális örökségvédelem a lakókat kérdezte meg, vajon mely városi tereket tekintenek a jövő örökségének, úgy vonja be az *Eco Mileage System*, Szöul energiatakarékosági programja, a polgárokat a város fenntarthatóságába. Teszi ezt úgy, hogy ösztönzőket nyújt a tagháztartásoknak és szervezeteknek, azért, hogy legalább 10%-kal csökkentsék a havi átlaghoz képest a villamos energia, a víz, gáz és a fűtés felhasználásukat az előző két év értékeit viszonyításai alapként véve. A program neve az ecofriendly és a mileage (távolság) szavakból származik, ami arra utal, hogy a program célja egy futásteljesítmény-felhalmozási rendszer létrehozása. Az ösztönzők közé tartoznak a környezetbarát háztartási termékek, az utazási kártya feltöltés, hagyományos piacokon beváltható ajándékutalványok és hitelkártya-pontok.

Szöulban az üvegházhatású gázok kibocsátása 2007-ben 45 622 tonna CO<sub>2</sub> volt, ami az országos kibocsátás 10,9% -át tette ki; 64,4%-a az építőiparból, 21,5%-a a közlekedési/szállítási ágazatból származott. 2014-et követően 1,42 millió polgár vett részt az eco-mileage projektben. A projektben részt vevő polgárok 300 tonnával csökkentették az üvegházhatású gázokat, és 151 168 TOE (tonne of oil equivalent – olajegyenérték) energiát takarítottak meg. Ez nagyjából egyenértékű egy akkora erdő által megtakarított gázmennyiséggel, ami 93-szor nagyobb, mint a szöuli Joi-sziget, vagy 190 autó éves üzemeltetéséhez felhasznált energiamennyiséggel. (Eco-Mileage System)

Az 1908 és 2007 közötti eltelt évszázad alatt a föld átlagos hőmérséklete 0,74 °C fokkal emelkedett. Ez az érték Koreában 1,5 °C volt, Szöul átlaghőmérséklete azonban 2,4 °C-kal nőtt ugyanebben az időszakban. 2009-ben Korea 564 millió tonna CO<sub>2</sub>-nak megfelelő üvegházhatású gázt bocsátott ki, ennek 8,7%-a (49 millió tonna) Szöulból származik. Más városoktól eltérően, Szöulban az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának 94%-át lakó- és kereskedelmi épületek, valamint autók generálják, ezért Szöulban a kibocsátás csökkentésének legjobb módja, ha az energiatakarékosági programokat az otthonokra és munkahelyekre összpontosítják. Más megközelítésben, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának jellemzőire vonatkozó felmérés szerint Szöulban a háztartások és az épületek a kibocsátás 67%-át, a közlekedés pedig annak 24%-át teszi ki. Ez a két terület az üvegházhatású gázok teljes kibocsátásának több mint 90%-a, így a városban a rövid távú gázkibocsátás csökkentésének leghatékonyabb módja a háztartások és a vállalkozások önkéntes részvétele az energiamegtakarításban. (Eco-Mileage System) Egy norvég felmérés szerint az éves CO<sub>2</sub> kibocsátás 276 millió tonna Szöulban és annak nagyvárosi térségében, a koreai főváros tehát a legnagyobb károsanyag kibocsátó, s a legnagyobb ökológiai lábnyomot tudhatja magáénak a világon. (Moran et.al. 2018)

Szöulban az energiafogyasztás számítási módszerét a korábbi, egy adott időpontban mért mennyiség helyett hat hónap alatt felhasznált átlagos mennyiségre váltották át, ezzel is ösztönözve a folyamatos energiamegtakarítást. Jelenleg a város monitorozza a háztartások energiafogyasztását, és a mért hat hónapos periódusból kiválasztja azokat a háztartásokat, amelyek havi 10%-ot megtakarítottak az előző két év havi átlagához képest. Azok az apartmankomplexumok vagy kereskedelmi épületek, amelyek kiemelkedő eredményeket mutatnak az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésében, az önkormányzat 5-10 millió KRW összegű támogatást nyújt, amit nagyobb hatékonyságú eszközökre való áttéréshez lehet felhasználni.

A program bővülése és a tagság növekedése nyomán bevezették az *Eco-Mileage Kártya*

rendszer, hogy ezzel csökkentésük a program költségvetési terheit. 2018-ig 793 679 kártyát bocsájtottak ki. Szöul egyúttal más városok számára is népszerűsíteni kezdte a kártyát, ennek eredményeként országosan 3 249 252 kártyát adtak ki. A rendszer nem csak közvetlen előnyöket nyújt a polgárok számára, de egyúttal megerősíti a környezetvédelem iránti elkötelezettségüket; mindez a városi közigazgatás, a hitelkártya-társaság, a pénzügyi intézmények, a gyártók és a kiskereskedők együttműködésének eredménye. A rendszer nagyon kevés költséggel jár a városvezetés számára, miközben jelentős és tartós változásokhoz vezet.

Az ösztönzők mellett a program elősegíti a polgárokkal folytatott kétirányú kommunikációt: az Eco-Mileage weboldal közzéteszi a polgárok energiatakarékossági tanácsait, tájékoztatja a polgárokat az új városi programokról, például az Energiaklinikáról, amely ingyenes kiszállást és energiadiagnosztikai szolgáltatás nyújt a résztvevő épületek és háztartások számára. Azoknak, akik nem rendelkeznek otthoni számítógéppel, vagy nem tudják azokat használni, létrehozta egy belvárosi központot is; a felelős tisztviselők mellett az egyes központokban ideiglenes diák munkatársak segítenek az online jelentkezésben. (Eco-Mileage System) Az Eco Mileage rendszer és kártya bevezetése, a köz- és otthoni világítás fejlesztése és LED lámpákra cserélése mellett az épületek utólagos felszerelése és a megújuló energiaforrások (napelen) támogatása mind részét képezi a fenntartható város kialakításának.

Ahogy az ipar fejlődése lendületet vett a 70-es években, úgy nőtt a károsanyag kibocsájtás is Korea szerte, a kibocsájtás mértéke igazodott az ipar és népesség koncentrációjához, így különösen magas Szöulban és annak agglomerációjában. Korea fejlett gazdasággá válásával és Szöul globális pozíciójának emelkedésével, az idők során számos környezetvédelemre vonatkozó törvény látott napvilágot, melyek közé tartozik többek közt a zöldöv védelme és az üvegházhatású gázok kibocsájtásának korlátozása is. Mindez alapvetően javított is Szöul levegőjének minőségén, ám az továbbra is meglehetősen szennyezett maradt, s a többi OECD ország nagyvárosaival összehasonlítva, még a 2010-es évek második felében is itt volt a legrosszabb a levegőminőség. Főként a szálló por és az ózon okozza a legnagyobb problémát. A 2005 és 2013 közötti időszakban a légszennyezéshez köthető korai halálozások<sup>34</sup> 29%-kal nőttek Koreában, ám ha a korábbi időszak trendjét követné, 2060-ra várhatóan még ez az érték is háromszorosára emelkedne. A hosszútávú változások fontos jele, hogy a 2005-ben és 2008-ban bevezetett szabályozások hatására a 2001 és 2014 közötti időszakban a PM<sub>10</sub> szállópor és a NO<sub>2</sub> mennyisége a felére csökkent. Szöul nagyvárosi térsége azonban még így is a harmadik helyen állt a szállópor mennyiségét tekintve a 291 OECD nagyvárosi térség között. (OECD 2017a) A levegőszennyezettség ezen összetevőinek felét a helyi ipar és energiatermelés adja, ám a másik felét az oly sokszor kárhóztatott széljárás, ami főként Kínából hozza át a port. (Hu 2017) Jelentős azonban a közlekedés hozzájárulása ezen a téren is. Szöul egyes kerületeit összehasonlítva a levegő szennyezettsége jobban sújtja a belvárosi és északi, alapvetően alacsonyabb jövedelmű és idősebb népességű kerületeket.

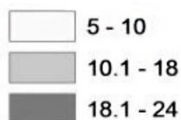
*13. Ábra. Szöul légszennyezettsége és átlagos havi jövedelmei kerületi bontásban (saját szerkesztés OECD 2018 alapján)*

---

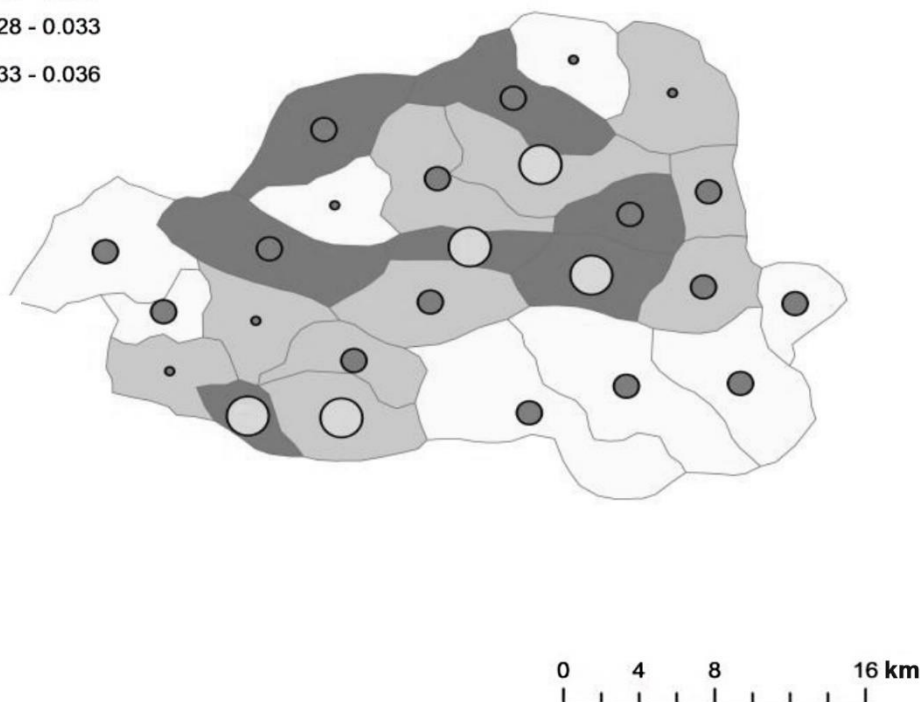
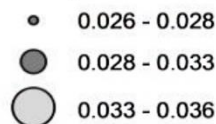
<sup>34</sup> Korai halálozás az adott populációban az átlagos halálozási kor alatti halálozásokat jelöli.

### Jelmagyarázat

#### (%) Háztartások 1800 dollár jövedelem alatt



#### Nitrogén dioxid (ppm)



2005-ben egy Szöul levegőminőségének javítását célzó tízéves terv is napvilágot látott, melyet 2015-től egy újabb tervezési időszak követett, ám ebben az szakaszban már a természeti környezet helyreállítása is nagyobb hangsúlyt kapott. Az *Environmental Performance Index* (EPI) adatközpontú összefoglalót nyújt a fenntarthatóság helyzetéről a világ minden tájáról. Az EPI 180 országot rangsorol a környezeti egészség és az ökoszisztéma vitalitása szempontjából 11 teljesítménykategória és 32 teljesítménymutató felhasználásával, s az index segítségével összetettebb és éves adatot kapunk az egyes országok környezeti problémáiról. Az EPI Dél Koreát 2016-ban még összességében a 80-adik, ám a levegőminőség tekintetében a 173-adik helyre rangsorolta (EPI 2016) 2020-ban az összesített indexérték alapján és a levegőminőség tekintetében is már a 28-adik helyen rangsorolt. (EPI 2020) Ezek ugyan országos értékek, de az utóbbi néhány év kedvező változásai kedvező irányt mutatnak Szöul számára is.

A levegőminőség melle számos egyéb terület küszködik Koreában a szennyezés okozta gondokkal. A 90-es évektől ugyancsak súlyos problémákat jelent a víz hiánya és rossz minősége; ennek szabályozása, így a vízhasználati díjak differenciálása sem oldotta meg a problémát. Nemcsak a folyók és a tengervíz ipari szennyezése probléma, de Szöulban a csapvizet is a legtöbbször csak felforralt állapotban tudják felhasználni. (Choi et.al. 2017) A károsanyag kibocsátás mérséklését célozta az atomenergiába történő jelentős beruházás is, ami paradox módon az abból származó hulladék elhelyezésének problémáját váltotta ki. Erre eleinte átmeneti megoldásokat hoztak létre, a 2010-es évek végén nagyszabású kampány igyekezett a

közvéleményt meggyőzni tartósabb megoldások szükségességéről, legfőképp további lerakók létesítéséről.

A környezetszennyezés alapvető reformokat sürget Koreában. 2010-ben Szöulban egy 8,2 milliárd dolláros szélerőmű létesítésébe kezdtek, a rákövetkező évben a kormány másfélmillió a megújuló energiatermelés területén létrehozandó munkahely támogatását kezdeményezte, és azt tervezte, hogy 2030-ra teljes energiatermelésének 20%-át tudja majd ilyen módon előállítani. (Chung 2017) Ugyancsak fontos lépésnek tekinthetők a nemzetközi együttműködésben tett lépések. 2019-ben Korea és Kína megállapodott abban, hogy mesterséges esőket hoznak létre felhővetéssel<sup>35</sup>, így csökkentve Szöul és Sanghaj levegőszennyezettségét, a várt eredmény, vagyis a nagyobb csapadékmennyiség ugyan elmaradt (South Korea Plans), ám a kölcsönösség remélhetőleg megmarad.

A városiasodás és a tékozló fogyasztói szokások általánossá válása ugyancsak nagymértékben járult hozzá Szöul mai környezeti problémáihoz. A levegőszennyezés, különösen a CO<sub>2</sub> kibocsátás a 60-as éveket követő évtizedekben radikálisan megnőtt, s ehhez Szöul túlnépesedése több szempontból is hozzájárult. Már írtunk számos környezeti kihívással kapcsolatos várostervezési megoldásról, különösen a zöldöv összetett szabályozó szerepéről és a felszíni vizeket érintő problémákról és megoldásokról, valamint ezek társadalmi vonatkozásáról. A fogyasztási szokások átalakulása mindig környezeti problémákat von magával, amit a gazdaság növekedése és a részben ebből, részben társadalompolitikai erőfeszítésekből következő társadalmi különbségek kiegyenlítődése tovább fokoz. Ha mindenki többet és erőfeszítés nélkül fogyaszt, az nagyobb környezeti terhelést eredményez. A gazdasági teljesítmény csökkenése azonban nem fordítja vissza ezt a folyamatot, hiszen az a szokásokon alig és csak lassan tud változtatni, csupán az okozott problémák kezelésére szánható forrásokat csökkenti.

A városi infrastruktúra fejlesztése azonban nem szükségszerűen ront a helyzeten. A modern várostervezés és technológia korában az úthálózat kibővítése egyet jelentett a város szétterülésével, a növekvő személyautó használatával és az abból fakadó károsanyag kibocsátással. A csatornahálózat felszámolta ugyan a fertőző betegségek jelentős részét, ám a felszíni és talajvizek hagyományos egyensúlyának felborításával azok élővilágát is súlyosan károsította. Ezzel ellentétben, a posztmodern városok problémái már egy lépéssel előbbre tartanak. Szöulban, mint láthattuk, máris az agglomeráció népessége és ipara növekszik a leggyorsabban, tehát a környezeti problémák is itt a legakutabbak. (Kim – Pauleit 2007)

Az *U-City*<sup>36</sup> célja olyan épített környezet megteremtése, amelyben bármely polgár bármilyen szolgáltatást, bárhol és bármikor igénybe vehet, mégpedig bármilyen IKT (információs és kommunikációs technológia) eszközön keresztül. (Lee et.al. 2008) A digitális kapcsolatok összetett hálózatba szervezése a város bármely részén egyszerű és gyors hozzáférést biztosít az intelligens szolgáltatásokhoz és információkhoz. A városi infrastruktúra technikai fejlesztése tehát ismét alakíthatja a városi lakosok életmódját, és ezáltal elősegítheti a környezetbarát és környezettudatos gondolkodásukat. Az *U-City* környezetre gyakorolt pozitív hatásának bemutatása előtt azonban fontos áttekinteni az alapvető technológiát. A mindenütt jelen lévő számítástechnika középpontjában az épületek és lakók közötti, a várost átszövő nagysebességű vezeték nélküli internetszolgáltatás áll. Ez egy hatalmas virtuális hálózatot hoz létre, amelyben az információk szabadon hozzáférhetők, amit vezeték nélküli eszközök, például okostelefonon és laptopokon lehet elérni.

---

<sup>35</sup> Az úgynevezett felhővetés során repülőről, vagy a talajról, juttatnak vegyi anyagokat (pl. nátrium- vagy kálium-klorid) a légkörbe, amelyek a vízfelhőkben esőcseppek kialakulását generálják, ráadásul emellett a jégeső és a köd terjedését gátolják.

<sup>36</sup> U-City: Ubiquitous City – Mindenütt jelenlévő város.



A legelterjedtebb technológia, a mindenütt jelen levő számítástechnikai szolgáltatás gerince egy 50 Mbps-tól 100 Mbps-ig terjedő sebességű, szélessávú konvergenciahálózat. Erre a kiterjedt nagysebességű internetes hálózatra építkeznek a további technológiák is, mint például a mindenütt jelenlévő szenzorhálózat és a helyalapú szolgáltatások. Mindezek révén bármilyen vezetékes vagy vezeték nélküli eszköz számára lehetővé válik, hogy akár más eszközökből, akár a környezetbe beágyazott számítástechnikai eszközökből származó információkhoz hozzáférjen. A *Connected Urban Development* (Összekapcsolt városfejlesztés) a Cisco beruházása volt, s egy 2006-ot követő ötéves fejlesztési terv keretében valósult meg elsőként San Francisco-ban, Amszterdamban és Szöulban, majd az ottani sikert követően további városok is csatlakoztak a programhoz. A fejlesztések legfőbb célja egyértelműen a CO<sub>2</sub> kibocsátás csökkentése volt, ám egyúttal a város gazdasági növekedését is támogatta, mégpedig azzal, hogy a program részeként a természeti erőforrások teljesen újszerű felhasználását vezette be. (Villa 2010: 108)

Az infrastruktúra fejlesztése természetesen szerteágazó lehetőségeket teremtett. Az egyik projekt, amely kihasználja Szöul magas internetfejlesztési ütemét, a *Personal Travel Assistant* (Személyes utazási asszisztens) rendszer. (Cisco) A PTA szolgáltatás valós idejű információkat nyújt a tömegközlekedésről, például a legkevesebb szén-dioxid-kibocsátással járó útvonalakról, a zöld közlekedési eszközök érkezési idejéről és más környezetbarát lehetőségekről. Szöul más vonatkozásokban is a legfejlettebb tömegközlekedéssel rendelkezik az OECD országok nagyvárosai között, a lakosság 80%-a tíz percen belül lakik valamely buszmegállóhoz, ami kifejezetten magas lefedettséget jelent. (OECD 2017b) Szöul közlekedésének egyik legnagyobb problémája a forgalmi torlódások kialakulása, a PTA ennek csökkentését is lehetővé teszi. A közlekedési dugók összefüggésbe hozhatók más városi problémákkal, ilyenek a szmog, a gyermekkori asztma, a magas szén-dioxid-kibocsátás és az életminőség általános romlása.

Más, újonnan bevezetett szolgáltatások is a várost átszövő internetes architektúrára támaszkodnak, közéjük tartozik a személyautók számára a legkedvezőbb költségű (beleértve az úthasználati díjakat is) útvonalat kiszámoló alkalmazás is. Az IKT-rendszer részét képező kiterjedt PTA-szolgáltatás közvetlenül hat a kibocsátás csökkenésére, ám annak révén a városi lakosság viselkedése is környezettudatosabbá válhat. A szén-dioxid-kibocsátás valós hétköznapi problémává válik, s így az ahhoz kapcsolódó nézetek megváltozhatnak, ennek következtében pedig maga a környezeti probléma is tovább enyhülhet. A PTA a fenntartható város közvetlen kezelési mechanizmusainak egyike, ám a toronyházak CO<sub>2</sub> kibocsátásának csökkentése és a városi infrastruktúra hatékonyabb szervezése érdekében más technológiák is folyamatos fejlesztés alatt állnak, ide sorolhatjuk a hulladékgazdálkodás is. Szöulban ezen a téren is alapvető változások zajlottak az elmúlt években; nem célunk minden környezetgazdálkodási fejlesztést felsorolni, de példaként megemlíthetjük a hulladék alapú energiaelőállítást. Ami számunkra igazán fontos, az a tartós attitűdökben és magatartásmintázatokban bekövetkező változás, a társadalmi célú gondolkodás megjelenése és hatása. Hiábavaló minden fejlesztés, ha nem áll összhangban a lakosság gondolkodásával és szokásaival, azok megváltoztatása teszi igazán hatékonyá a környezet hosszútávú átalakítását.

A zöldtető a fenntartható város koncepciójának egyik gyakori eleme, egyúttal megvalósításának elterjedt eszköze. Zöldtetőket állítólag már a 20. század elején installáltak Németországban. Ekkor vegetációt elsősorban azért telepítették a tetőkre, hogy enyhítsék a napsugárzás tetőszerkezetre gyakorolt káros fizikai hatásait, másodsorban ezeket a korai zöld tetőket tűzálló szerkezetekként is alkalmazták. (Köhler 2003) Koreában a zöldtető először a 70-es években, főként szállodákon és áruházakon jelent meg, az elmúlt negyven évben azonban a városi környezeti problémák kezelésének általánosan lefoglalt eszközévé vált. A felhasználás városfejlesztésbe való integrálása vélhetően még nem zárult le. 2009-ben Toronto volt az első

város, ami jogszabályban kötelezte az új intézményeket, kereskedelmi és lakóépületeket, melyek hat emeletnél magasabbak és 2,000 m<sup>2</sup>-nél nagyobb tetőfelülettel épülnek, hogy tetőszerkezetüket legalább 50%-ban zöld tetővel fedjék – 20–60%-ban a már meglévő épületek pedig pénz támogatást kapnak. Toronto példáját számos nagyváros követte, elképzelhető, hogy hamarosan Szöul is közéjük tartozik majd. Persze, hogy ez egyértelműen előnyös-e, az ma még kérdéses.

A zöldtető előnyeit gyakrabban szokták kiemelni, mint a hátrányait, ezek közé tartozik, hogy csökkenti a meleget (visszaveri a napfényt, megelőzi a hőszigetek kialakulását), részben felfogja és lassítja a nagy esőket, növeli a biodiverzitást, javítja az energiahatékonyságot, tisztítja a levegőt, csökkenti a zajszennyezést, növeli a zöldfelületet, szemet köt meg és esztétikus, sőt, oktatási eszközként vagy helyszínként is használható. (Wescott – Sundell 2016) Mindemellett, habár előállítási költsége magasabb a hagyományos tetőknél, a tető élettartamának növekedése, az ingatlan árának emelkedése és az energiamegtakarítás együttesen költséghatékony megoldássá teszi. (Bianchini – Hewage 2012; Carter – Keeler 2008)

Időnként azonban a hátrányairól is szó esik. Vannak kutatások, amik szerint a zöldtető csak a tetőn csökkenti a hőt, mert a szél elfújja a hűvösebb levegőt, mielőtt az az utcaszinten is hatna, ráadásul éjszaka nem hatékony, mert nincs párolgás és a növények is hőt adnak le. A zöldtetőknek a kiépítés drága, emellett a fenntartás is növekvő kiadást jelent. Az épületek jobb szigetelésére van szükség, ám nemcsak a víz ellen, hanem a kártevő rovarok ellen is védekezni kell. Az ilyen installációk nehezek, így további költséget teremt, s a már meglévő épületeknél statikai problémákat is okozhat. A zöld és hideg tető lassítja a tenger felől fújó szeleket, ezzel rontja a levegőminőséget, miközben melegíti a szélirányos területeket, a felszálló párák csökkenésével pedig csökkenti a csapadékot. (Currie – Bass 2008; Getter – Rowe 2006)

Az olyan városi környezetben élő társadalom számára, mint Szöul, az elérhető, közeli zöldterület alapvetően fontos, mondhatni „megfizethetetlen” előnyöket jelent: pihenést, kikapcsolódást és rekreációt – összességében akár egy egészen új életstílus kialakulását is elősegítheti. Szöul területének több mint 50%-a vízhatlan felület, ezt alig haladja meg a beépített terület aránya. A fennmaradó terület az erdők, folyók és parkok együttese. (Kim H. et.al. 2016) Szöulban az egy főre eső városi zöldterület<sup>37</sup> a legkisebb Korea városai közt, és ez az érték a világ nagyvárosainak összehasonlításában is igen alacsony: 4,38 m<sup>2</sup> volt 2019-ban. Összehasonlításképpen ez a szám Párizsban 13 m<sup>2</sup>, New York-ban 23 m<sup>2</sup> és Londonban 27 m<sup>2</sup>. (Jang 2019) A teljes egy főre eső zöldterület az ENSZ Humanitárius Ügyek Koordinációs Hivatala (OCHA 2018) OECD adatokon alapuló kimutatása szerint Szöulban 133 m<sup>2</sup>, míg Párizsban 1070 m<sup>2</sup>, New York-ban 658 m<sup>2</sup>, Londonban pedig 436 m<sup>2</sup> volt 2014-ben. Ebben az adatbázisban szerepel Budapest is, ahol az egy főre eső zöldterület 1187 m<sup>2</sup> volt 2014-ben.<sup>38</sup> A *Szöul 2030* tervben a zöldtetők hálózatának kiépítése egyszerre célozza a város energiafogyasztásának, a csatornahálózat túlterhelésének és az áradások kockázatának csökkentését, egyúttal a város esztétikai értékének növelését. A zöldtetők elterjedésének támogatása egyszerre jelent meg a zöldutak tervével, melynek lényege, hogy az elszigetelt zöldterületeket összekösse. Ennek érdekében számos helyen zajlott sávszűkítés, a járdák és

---

<sup>37</sup> A városi zöldterület a városok növényzettel vagy erdővel borított területeire vonatkozik, amelyekből kizárják a természetes erdőket vagy parkokat. Valahogyan elterjedt az a mém, hogy a WHO (2010) ajánlása minimum 9 m<sup>2</sup>/fő, amit az idézett dokumentum egyáltalán nem tartalmaz.

<sup>38</sup> Ezek a számítások önmagukban semmitmondók, hiszen csupán az adott közigazgatási területen élők és az ott fellelhető zöldterületek arányát mutatják, sem a hozzáférést, sem a környezeti szerepükről nem szólnak. A legalacsonyabb értéket így Bari képviseli Olaszországban 0,43-os értékkel, vele szemben Torontóban 9016 m<sup>2</sup> zöldterület jut egy főre. Különösebb helyismeret nélkül is egyértelmű a szélsőséges értékek tartalmi torzítása: nem élnék 21ezerszer jobb, természethez közelebbi környezetben a torontóiak, mint, aki Bariban él.

folyók felújítása, több kapcsolódó fejlesztésről írtunk már korábban. Ugyancsak a terv része volt, hogy Szöul minden iskolájában parkot alakítsanak ki.

21. Kép. Szöul Dongdaemun Design Plaza, a teljes tető, 20 000 m<sup>2</sup> zöld felületet kapott. (BRM, Building & Roof Management, Firestone UltraPly TPO)



22. Kép. EWha Womans University, Szöul (ISEP, International Student Exchange Programs)



Egy beható vizsgálat nyomán bebizonyosodott, hogy Kjonggi tartományban a potenciális zöldtetőnek beépíthető háztetők nagyobb felületet tesznek ki, mint az összes meglévő zöldfelület együttvéve. (Son 2018) A fenti előnyök hálózata tovább szőhető, ha az esztétikai élményhez hozzátesszük a kilátást, amit a tető nyújt egy földszinti parkhoz képest, ha az oktatás mellé általánosabb turisztikai funkciókat társítunk, és ha mindezt kiegészítjük a mezőgazdasági felhasználás lehetőségével a zöldtetős beruházások mérlege kedvezőbb képet mutat. Bármekkora is a hátrányok okozta többletkiadás, az előnyök kvalitatív természetük miatt igen nehezen mérhetők. A változatosság, a környezet élhetőbbé tétele olyan sokrétű kölcsönhatásokat hív életre, melyek megítélésünk szerint a városi társadalom egészére, és különösen az érintett környék lakosságára, közösségeire mindenképpen pozitívan hatnak. Különösen így van ez a zöldterületekben szűkölködő Szöulban.

A tetőtéri kertek ráadásul kulturális értéket is képviselnek, ami számos felhasználási területre kiterjed. A tetőtéri kert megfelel helyszín a természettel való kapcsolatteremtéshez és a személyes kapcsolatokra egyaránt alkalmas tér, különösen így van ez Szöulban, ahol mind ehhez nincs, vagy csak nagyon kevés a megfelelő zöld terület. Ezek a tevékenységek pedig a kiemeleten fontosak a városi élet számára.

A természet iránti vágy egyre sajátosabb formákban mutatkozik meg Szöulban. A legérdekesebb mind közül a viszonylag új divat, hogy mesterséges hegyeket építsenek a lakótelepek közepére, ezzel ugyanis történeti-kulturális kontextust is teremtenek a posztmodern nagyvárosi igényekre reagáló fejlesztésekhez. A Koreai-félszigetet 70%-ban hegyek borítják, nem csoda, ha az évszázadok alatt mitikus vonzalom alakult ki az emberekben, a Korea legősibb vallásában, samanizmus hiedelemvilágában még túlvilági erőt is tulajdonítanak a hegyeknek. Az ezredfordulót követően egyes új lakóépületek tervezésekor már mesterséges hegyeket is hozzáadtak az építmények sorához – némelyik a húsz métert is eléri és 2 millió dollárba kerül. Ebből is látszik, hogy az ilyen beruházások elsősorban a tehetősebbek számára kínálnak természeti élményt a városi dzsungelben. Az építmények műalkotások, melyek az ország híres hegyeinek vonalait követik, s amikhez igyekeznek különleges köveket és bonszaiokat kiválogatni. (Ko 2019)

23. Kép. „A tojáson ülő páva energiája” – a Szodalszan hegy (a Szöuli Nemzeti Temetőnél) mesterséges mása Szöulban, 2014. (Kim Szungku)



A műhegyek spirituális energiát árasztanak, szerencsét és egészséget hoznak a közelben lakóknak, építésük a Feng Shui hagyományát követi, a hagyományos esztétikai kategória koreai neve pedig csinkjong szanszu, vagyis valódi, valóban látható tájkép, mélyebb értelme azonban a természet folyamatos megfigyelése és a természettel való harmónia. A szent hegyek másolatai tehát nem csupán az ingatlanok esztétikai és eladási értékét növeli, hanem lelki megnyugvást is nyújtanak a környék lakóinak. Kim Szungku személyében már fotóművész is van, aki az ilyen hegyek specialistája, s tekintve, hogy húszas éveit maga is építkezéseken dolgozta végig, pontosan ismeri az építmények szerkezetét is.

Számos esetben felmerült már az a kérdés, hogy vajon a kelet-ázsiai nagyvárosok és/vagy nemzetgazdaságok illeszkednek-e egy egységes globális elméleti keretrendszerbe. Az egymás rovására vagy segítségével, de mindenképpen egységes rendszerben alakuló centrumok és perifériák modelljében az önállóan centrummá váló kelet-ázsiai országok a modell finomítását kívánják. A megkésett iparosodás, ami ezeket az országokat jellemezte, egészen más fejlődési útra terelte városaik globális szerepkörét is. Mindez azonban magának a felülről szerveződő, egységes hierarchiába rendeződő modellnek az alkalmazhatóságát és univerzális jellegét is kérdésessé teszi. A globális város nem csak a nemzetállammal áll szemben, nem csupán egyénekből, családokból vagy szomszédságokból áll, helyzetének meghatározásakor a történeti sajátosságok és a regionális és transznacionális kapcsolatai legalább annyira meghatározók, mint a nemzeti szintű, de nem kormányzati szereplőkhöz fűződő viszonyaik. (Hill 2004; Hill – Kim 2000) Mindezek fényében a fent bemutatott műhegyek jelentősége túlmutat a lokális fejlesztéseken, a főváros, az ország, sőt talán a térség kultúrájának jelentőségét is megmutatja, legalábbis azt, hogyan lehetséges a globális integráció és a posztmodern városfejlődéssel összhangba hozni mindezt.

## Összefoglalás

Szöul területi-társadalmi jellemzőit és a releváns politikai válaszokat jártuk körül az ökológiai, városökológiai jellemzőktől a szegregáción, dzsentrifikáción és a társadalmi nem kérdésén keresztül, egészen a globális integráltság és az ahhoz kapcsolódó társadalmi jelenségek, valamint a fenntarthatóság kérdéséig. Természetesen számtalan egyéb fontos értelmezési keret és elemzési dimenzió is adódik, és a már elvégzett kutatások mellett rengeteg további lehetőséget vetnek fel az itt bemutatott, vagy akár meg sem említett kérdések. Csak egy jellemző példaként utalunk arra, hogy angoltanárok számának és a nemzetközi diákcserében résztvevők számának növekedése ugyancsak fontos mutatói Szöul globalizációban betöltött szerepének, melyekről itt nem szóltunk. Koreában a 19. század végétől tanítanak angol nyelvet, de csak az 1980-as évektől vált mind a gazdasági szereplők, mind a kormányzat számára egyértelmű feladatává az angol, mint közvetítőnyelv támogatása.

Ugyancsak lehetséges elemzési szempontként a bevándorlók és a városi élet kapcsolatának pozitív megközelítését (Collins 2018) említhetjük, amire ugyan tettünk utalást az egyes közösségek kapcsán, ám mindvégig a bevándorláspolitikai rezsimek és a migráció-menedzsment kritikai ábrázolása (Koudela 2016) volt az egyes kapcsolódó témák bemutatásának háttérében. Ebben a lényegében hagyományos szemléletben a bevándorlás problémaként jelenik meg, a megoldás általánosságban az állam és a nemzetközi szervezetek kezében van, és a cél a rendezett, előrelátható és produktív szabályozás kialakítása és működtetése. Noha ezzel lényegében intézményes értelemben ellehetetlenítettük magukat a bevándorlókat és azt a társadalmi teret, melyet átformálnak, mentségünkre szóljon, hogy igyekeztünk az értelmezés ezen keretét is szem előtt tartani. Ebben a szellemben szóltunk Pak Vonszun kisebbségi közösségekre és általában a közösségépítésre irányuló tevékenységéről, s annak eredményeiről.

A fenti példa is azt a tézist támasztja alá, hogy bár egy globális nagyváros, különösen egy olyan, gyakorlatilag nemzeti szinten vezetett társadalmi egység, mint Szöul, társadalmi fejlesztése nem lehet egyöntetűen top down szerveződésű és irányítású. Az igény a települések társadalmi szerepének alulról szerveződő jellegére egyidős magukkal a városokkal, ám annak modern, Szöulban is megvalósuló eszmeisége a 60-as évek közösségi mozgalmából és a városhoz való jog koncepciójából táplálkozik. (Cho – Križnik 2017) Mindezt különösen fontos látni és kézzelfoghatóan megtapasztalni egy olyan közegben, ahol a gazdaság és a társadalom irányítása is az állam és a nagyvállalatok kezében van, s ahol a hatékonyság is az ő együttműködésük létjogosultságát igazolja. A városok demokratikus szerepköre egyszer vélhetően globális jelentőségre tesz majd szert, s ezen szerepkörük várhatóan növekedni is fog a jövőben. (Colomer 2020) Ez a forgatókönyv többszörösen is igazolhatja a jelenlegi politikai, városvezetési és -fejlesztési tendenciákat Szöulban.

Ugyancsak többrétegű társadalomföldrajzi jelentősége van Szöul azon vágyának, hogy nemzetközi tudásközponttá váljon. Ez a cél mozgatja akkor is, amikor szelektív bevándorláspolitikája egyik fontos elemeként a nagynevű egyetemek révén külföldi diákokat igyekszik mind nagyobb számban Koreába hívni, és ott tartani. A folyamatosan növekvő számú diákság szellemi tőkét és nemzetközi kapcsolatokat is jelent, ám komoly infrastrukturális beruházásokat is magával vonz. Szöulban vagy annak térségében (persze másutt is Koreában) pillanatok alatt képesek hatalmas területre kiterjedő Campusokat felépíteni és felszerelni, ahol ezt az igényt indokolja. Ez természetesen fizikai és társadalmi értelemben is jelentős mértékben alakítja át a teret. A szelektivitás itt is érvényesül, s a „kívánatosabb” szakemberek több kiváltsága, és nagyobb megbecsülése éles kontrasztot mutat a kevésbé értékes bevándorlókéval. Még akadémiai pályán is sokszor hallottam Szöulban – a pozíciójuk és európai mivoltuk okán

még mindig nagyon megbecsült – nyelvtanároktól az elmúlt évtizedben, hogy „kizsákmányolják” őket, sem szabadidejük, sem szabad mozgásuk nem mérvadó mennyiségű. Hozzá kell tenni azonban, hogy a munkaidő fogalma egészében véve is eltér a nyugati országokban általában jellemzőtől, így azt is mondhatnánk, hogy a magukat kevésbé megbecsültnek érző nyelvtanárok egyszerűen úgy kénytelenek élni, ahogy egy átlagos koreai szellemi munkás, s csupán néhány kiemelt szerepkört betöltő bevándorlót „kényeztet el” a befogadó intézményes közeg.

Az integrációhoz kapcsolódó konfliktus tovább fokozza a helyhez kötöttséget, s ezzel erősebb hatást gyakorol a helyre magára. A társadalmi interakciók földrajzi korlátjai az azonos helyzetben lévőkre szűkülnek, az így jelentkező társadalmi problémák és társadalmi dinamika szimbolikusan és hosszútávon a megváltozó kereslet révén vélhetően fizikailag is átalakítja majd a teret. Hasonló helyzet alakult ki a fenntarthatóság terén is. Az elmúlt években Kelet-Ázsia nagyvárosaiban is egyre nagyobb szerepe lett annak az univerzális felismerésnek, hogy a területfejlesztés szociális összetevői, az infrastruktúra-fejlesztés és általában a lokális közösségek bevonása a tervezésbe és fejlesztésbe nemcsak a közösségi életet fejleszti, hanem a város egészének élhetőségéhez is nagymértékben hozzájárul. Mindez hosszútávon a fenntarthatóság egyik alapeleme lehet, nem véletlen, hogy 2015-ben az *ENSZ Agenda 2030, a Fenntartható Fejlődési Keretrendszer* része lett. (United Nations 2015) A keretrendszerbe foglalt alapelv az elmúlt évtizedben nagy hatással volt arra, hogy Szöul, más kelet-ázsiai nagyvárosokhoz hasonlóan, a korábbi növekedés-orientált és piacközpontú szemlélet felől a közösségek felé forduljon. A középpontba került közösségfejlesztés egyben hozzájárul a társadalmi stabilitás, egyenlőség és kohézió megerősítéséhez is, elég itt csupán Putnam (2000) társadalmi tőkeelméletére emlékeztetnünk az olvasót.

A fentiekre nem csupán az egyes városrészek fejlesztése, a kisebbségi közösségek bevonása, hanem a közlekedési rendszer megreformálása kapcsán is láttunk példákat. A háttérben azonban nem csupán a gazdasági vagy városfejlesztési eszközöket kell vagy lehet látnunk, hiszen a régió és az ország sajátos szociokulturális jellemzői és egyedi gazdaság- és politikatörténete ugyancsak fontos tényező, amire itt szintén nem térünk ki. A fejlesztő állam elsősorban a makrogazdasági mutatók növekedésére fókuszált, s nem sokat törődött a közösségekkel, a civil társadalom alapvetően kimaradt a döntéshozatalból, Koreában azonban az állami elnyomás elleni évtizedes küzdelem igen erős civil társadalmat hozott létre, melynek eredményeképpen a katonai diktatúra 1987-ben végleg megbukott, s további utat engedett a már megkezdett társadalmi fejlődésnek. A tehetős középosztály megjelenése, amely gazdasági szabadságokat és politikai reformokat követelt, valamint a hidegháború vége, a piac liberalizációja és az élesedő globális verseny megkérdőjelezte a fejlesztő állam a piac és a civil társadalom feletti domináns szerepét. Ebben a folyamatban a fejlesztő állam kifejezetten neoliberális fordulatot vett, és a hangsúly a vezetésről a gazdasági fejlődés megkönnyítése felé tolódott. Noha mára a civil társadalom önállóságra és legitimitásra tett szert, ritkán képes befolyásolni a nemzeti vagy helyi kormányzatok döntéseit. Az intervencionista állam és a piac liberalizációjának és a kialakulóban lévő civil társadalomnak ez a sajátos kombinációját neo-developmentalista államként írjuk le, mely egyszerre jelenti a fejlesztő államtól való eltávolodást és a folytonosságot is.

Az ipari és gazdasági fejlődés nemcsak az állam és a megavállalatok fokozott szerepkörét alakította sajátos módon, hanem közvetlenül is befolyásolta a lakhatás és városfejlesztés folyamatát. A hatvanas években a lakáshiány elindította a magán-lakásépítések tömegét, melynek következtében nyomornegyedek kezdtek ellepni a főváros legkülönbözőbb területeit. Ezt a 70-es évekig tolerálta a kormány és a városvezetés – ekkor kezdtek bele a hatalmas építkezési projektekbé. A fejlesztések persze számos egyéb, az életminőséget és a lakhatási sztenderdeket növelő tényezőt magukban foglaltak – legelsőként a zöldövet –, ám minden

esetben a társadalmi szegmentációt erősítették, elég csupán Kangnam kiépítését, vagy az 1983-as egységes fejlesztési tervet említenünk. Ehhez járult még, hogy a 80-as évektől az ingatlanpiac egyre inkább a spekulációk színterévé vált, s az 1983-as egységes fejlesztési terv is a piacorientált, nagyvállalati beruházásokon alapuló, állami ellenőrzést fokozó struktúrát segítette megerősödni. A szociális helyzetet nem enyhítette állami vagy egyéb lakástámogatás, s a nyomornegyedek és alacsony státuszú lakótelepek felszámolása tovább élezte a területi-társadalmi feszültségeket. (Ha 2015) Mindezek a feszültségek azonban a civil társadalom megerősítését is elősegítették, ami végső soron a fejlesztő állam gyengüléséhez és a közösségi-szemlélet megerősödéséhez vezetett. A 2000-es évekre az inkluzív várospolitikák már a hatékonyság szem előtt tartásával is életképes stratégiává vált, így a költséghatékonyság és a szociális szempont korábbi ellentmondása is kezdett szétfoszlni, az állam és nagyvállalat együttműködése nem lehetetlenített el egy lehetséges társadalmi integrációt, a 2010-es évekre pedig konkrét közösségi politikákban öltött testet.

A 90-es évek egyre fokozódó nemzetközi munkaerőpiaci integrációt hozott, amit a korszak gazdasági nehézségei közepette (ideértve a növekvő nemzetközi tőkeáramláshoz kapcsolódó spekulációkat és az ebből következő gazdasági kitértiséget az 1997-es válság idején) főként azok ellensúlyozására lehetett kihasználni. Mindez azonban aláásta a fejlesztő állami szerepkört, s további liberalizációt vont maguk után. Harvey (2005) szerint azonban nem a liberalizáció, hanem a nemzetgazdaság ellenőrzésének, legalábbis részleges, visszaszerzése eredményezte a gyors helyreállást Korea gazdasága számára. A mi véleményünk szerint a liberalizáció Koreában egy öngerjesztő folyamattá vált, amiért nehéz az előbbi állítás mellett érvelni, főként ha figyelembe vesszük azt a folyamatos kényszert, amit a nemzetközi gazdasági segítség jelentett mind ebben. A fejlesztő állam szerepe mindenesetre egyértelműen csökkent ezen időszakban (Chang 2009, Choi 2011), és ami a legfontosabb, hogy kontrolláló helyett gazdaságtámogató szerepkört vett fel. A városfejlesztés szabályozásának átalakítása teret adott az ingatlanspekulációknak, s noha a közvetlen külföldi tőkebefektetés nem nőtt meg, a hazai nagyvállalatok, sőt velük együtt a kisbefektetők, így is nyomást tudtak gyakorolni a szabályok további enyhítésére.

Nem esett szó Szöul városökológiájáról a hagyományos elemzési keretek alapján, sem jövedelmi, sem infrastrukturális vagy akár domborzati szempontok alapját megfigyelhető területi-társadalmi különbségek jellegzetes mintázatát nem vázoltuk fel. Ehelyett a napjaink multipoláris városfejlődésére jellemző városökológiai mintázatokra koncentráltunk, a peremterületek fejlődésére, az egymástól esetlegesen elkülönülő tényezőkre, amik az egyes városrészek fejlődését meghatározzák, legyen az egy vidámpark Jonginban, egyes etnikai csoport jelenléte és tevékenysége a főváros déli, nyugati és belvárosi részein vagy a középosztályhoz kapcsolódó kirekesztő folyamatok Kangnamban. Elmaradt a város klasszikus urbanizmushoz kapcsolódó értelmezése, a városi élet pszichológiai összefüggései, a népsűrűség egyénre gyakorolt negatív hatása, holott az élet számos területén megtapasztalható sok-sok ide kapcsolható részletét hallhatjuk vagy olvashatjuk naponta. Csak egy apró példa itt erre, hogy a jobb toronyházak, az apartmanházak lakói még a legjobb kivitelezés mellett is gyakran tapasztalják az áthallást, nem is beszélve a szerényebb környékekre jellemző, kis lakóterületű lakásokkal zsúfolt és vékony falazattal felépített olcsóbb lakóházakról, ahol ez a probléma fokozottan érvényesül.

Nem írtunk az urbanizációról kellő részletességgel, a népesség számának és összetételének alakulása, annak területi különbségei nem képezték a könyv közvetlen tárgyát, ehelyett annak közvetlen és közvetett hatásaira helyeztük a hangsúlyt, a népességmozgással összefüggésben a közösségek kialakulását és felbomlását tárgyaltuk, míg a bevándorlás kérdésekor annak a közösségformálódásban betöltött szerepét helyeztük a középpontba. Ugyancsak fókuszba kerültek a közösségekre irányuló szakpolitikák, az évtizedek alatt megváltozó politikai



szemlélet és gyakorlat, s a globalizáció közösségekre gyakorolt hatása, valamint a városi közösségek lokalitásban betöltött szerepe és időnkénti konfrontációjuk a városfejlesztéssel. Ugyancsak igyekeztünk a városok, vagy városrészek közötti versenyt és annak következményeit, az állam irányító szerepkörét is körül járni, valamint a társadalmi tőke változását és lokalitásban betöltött szerepét bemutatni. A bevándorlói (legyen szó más országból, vagy csak más országrészből érkezőkről) tapasztalat és az eltérő mértékű integráció jelentős szerepet játszik az érintett terület keresletének, munkaerőpiacának, kapcsolathálóinak és nemzetközi integrációjának alakulásában, amire bőszéggel láttunk példát a könyvben.

Mindvégig központi kérdés volt azonban a fenntarthatóság kérdése legyen szó a város egészét érintő állami-fővárosi programokról és azok hosszútávú hatásáról, pl. a zöldöv ökológiai, valamint ingatlan- és munkaerőpiaci jelentőségéről vagy a IT technológiák szerepéről. Ugyancsak központi kérdés volt a szegregáció, amit akár elősegítenek, akár enyhítenek a fenti tényezők, mindenképpen újra és újra kitermelődik, mindössze a háttérben meghúzódó feltételrendszer alakul át időről időre. Szóba jött a város és társadalmi nem kapcsolata, ámbár ezt csupán egyetlen példával tudtuk bemutatni az Ithevonban található meleg-negyed révén, s a nemi különbségek területi szerepéről általában aligha tudtunk szólni. A várostervezés és társadalom összefüggéseit és Szöul globális integrációját azonban remélhetőleg kellő részletességgel sikerült bemutatni. Számos aspektus került szóba tehát, ugyanakkor a város további elemzési lehetőségeire is fény vetült, ami remélhetőleg termékenyítőleg hat majd akár Szöul további, akár más nagyvárosok bemutatását jelenti majd.

## Felhasznált szakirodalom és források

- 1007/1971. (III. 6.) számú kormányhatározat az Országos településhálózat-fejlesztési koncepcióról. *Törvények és rendeletek hivatalos gyűjteménye. 1971.* Budapest, 1972. 549–551.
- A.T. Kearney 2019 Global Cities Report. <https://www.kearney.com/global-cities/2019> (letöltés: 2020. 02. 21.)
- Abel, Guy J. – Nayoung Heo (2018) Changing internal migration flows patterns in South Korea. *Regional Studies, Regional Science*, 5(1) 78-80.
- Abrahamson, Mark (1996) *Urban enclaves: Identity and place in America*. New York: St. Martin's Press.
- ACI Media Releases. Preliminary world airport traffic rankings released. March 13, 2019, <https://aci.aero/news/2019/03/13/preliminary-world-airport-traffic-rankings-released/> (letöltve: 2020. 05. 13.)
- Ahn Kunhyuck – Yeong-Te Ohn (2001) Metropolitan Growth Management Policies in Seoul: A Critical Review. Won-Yong Kwon and Kwang-Joong Kim (eds.) *Urban Management in Seoul*. Seoul: Seoul Development Institute, 49–72.
- Alesina, Alberto – Roberto Perotti (1996) *Fiscal adjustments in OECD countries: Composition and macroeconomic effects* (Working Papers, No. 5730). NBER National Bureau of Economic Research.
- Amati, Marco – Makoto Yokohari (2004) The Actions of Landowner, Government and Planners in Establishing the London Green Belt of the 1930s. *Planning History*, 26(1-2) 4-12.
- Amati, Marco – Makoto Yokohari (2006) Temporal Changes and Local Variations in the Functions of London's Green Belt. *Landscape and Urban Planning*, 75(1-2) 125-142.
- Amati, Marco – Makoto Yokohari (2007) The Establishment of the London Greenbelt: Reaching Consensus over Purchasing Land. *Journal of Planning History*, 6(4) 311-337.
- Amati, Marco (2006) Ascribing changing values to suburban greenspaces: the inception of Wellington's green belt. In Christine Garnaut – Kerrie Round (eds.) *The Adelaide Parklands Symposium. A Balancing Act: Past-Present-Future*. Adelaide: University of South Australia. 1-12.
- Amati, Marco (2008) Green Belts: A Twentieth-century Planning Experiment. Marco Amati (ed.) *Urban Green Belts in the Twenty-first Century*. Aldershot: Ashgate. 1-18.
- Amsden, Alice H. (1992) *Asia's Next Giant: South Korea and Late Industrialization*. New York: Oxford University Press.
- An Overview of Spatial Policy in Korea. Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan. [https://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/spw/general/korea/index\\_e.html](https://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/spw/general/korea/index_e.html) (letöltés: 2021. 04. 14.)
- Andersen, Nina Trige (2014) Fra hyperkapitalismens Sydkorea kom en velfærdsprofet. *Information*, 18. august 2014, <https://www.information.dk/udland/2014/08/hyperkapitalismens-sydkorea-kom-velfaerdsprofet> (letöltve: 2020. 06. 04.)
- Anderson, Benedict (1983) *Imagined Communities*. London: Verso.
- Anderson, Elijah (2000) *The Code of the Street: Decency, Violence and the Moral Life of the Inner City*. New York: Norton.
- Andreouli, Eleni (2010) Identity, Positioning and Self-Other Relations. *Papers on Social Representations*, 19(1) 1–13.
- Appadurai, Arjun (1996) *Modernity at large: cultural dimensions of globalization*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Asher, Wayne (2018) *Rings Around London. Orbital Motorways and The Battle For Homes Before Roads*. Crowthorne: Capital Transport Publishing.
- AT Kearney Global Cities 2017: Leaders in a World of Disruptive Innovation.
- Atkinson, Rowland (2003) Introduction: Misunderstood Saviour or Vengeful Wrecker? The Many Meanings and Problems of Gentrification. *Urban Studies*, 40(12) 2343–2350.
- Auge Marc (1995) *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. New York: Verso.
- Bae, Chang-Hee Christine – Myung-Jin Jun (2003) Counterfactual planning: What if there had been no greenbelt in Seoul? *Journal of Planning Education and Research*. 22(4) 374–383.
- Bae, Chang-Hee Christine (1998) Korea's greenbelts: impacts and options for change. *Pacific Rim*

*Law & Policy Journal*, 7(3) 479–502.

Bae, Yooil – Jefferey M. Sellers (2007) Globalization, the developmental state and the politics of urban growth in Korea: a multilevel analysis. *International Journal of Urban and Regional Research*, 31(3) 543–560.

Bae, Yooil – Yu-Min Joo (2019) The Making of Gangnam: Social Construction and Identity of Urban Place in South Korea. *Urban Affairs Review*, DOI: 10.1177/1078087419827645

Baker, Don (2006) Islam Struggles For A Toehold In Korea. *Harvard Asia Quarterly*, 10(1) 25–30.

Banerjee, Tridib – William C. Baer (1984) *Beyond the Neighborhood Unit: Residential Environments and Public Policy*. New York: Plenum Press.

Beaverstock, Jonathan V.; Richard G Smith; Peter J. Taylor; David R.F. Walker & Hayden Lorimer (2000) Globalization and world cities: some measurement methodologies. *Applied Geography*, 20(1): 43–63.

Bell, Karen (2014) *Achieving Environmental Justice: A Cross-National Analysis*. Bristol: Policy Press.

Benedikt Olesya (2016) The Valuable Citizens of Smart Cities: The Case of Songdo City. *Graduate Journal of Social Science*, 12(2) 17–36.

Bengston, David N. – Yeo-Chang Youn (2006) Urban Containment Policies and the Protection of Natural Areas: The Case of Seoul's Greenbelt. *Ecology and Society*, 11(1) 1–15.

Bengston, David N. – Youn Yeo-Chang (2005) Seoul's greenbelt: an experiment in urban containment. Bengston, David N. (ed.) *Policies for managing urban growth and landscape change: a key to conservation in the 21st century*. Gen. Tech. Rep. NC-265. St. Paul: U.S. Department of Agriculture, Forest Service, North Central Research Station. 27–34.

Bengston, David N., Yeo-Chang Youn (2006) Urban Containment Policies and the Protection of Natural Areas: The Case of Seoul's Greenbelt. *Ecology and Society* 11, 3. <http://www.ecologyandsociety.org/vol11/iss1/art3/> (letöltve: 2021. 05. 07.)

Berényi B. Eszter (2016) Dzsentrifikációkutatás a poszt-szocialista városokban - Merre tovább? *Földrajzi Közlemények*, 140(3) 204–215.

Bianchini, Fabricio – Kasun Hewage (2012) Probabilistic social cost-benefit analysis for green roofs: A lifecycle approach. *Building and Environment*. 58(12) 152–162.

Bloom, Peter (2017) *The Ethics of Neoliberalism: The Business of Making Capitalism*. New York-London: Routledge.

Boas, Taylor C. – Jordan Gans-Morse (2009) Neoliberalism: From New Liberal Philosophy to Anti-Liberal Slogan. *Studies in Comparative International Development*, 44(2) 137–161.

Bolt, Gideon; Deborah Philips & Ronald van Kempen (2010) Housing Policy, (De)Segregation and Social Mixing: An International Perspective. *Housing Studies*, 25(2) 129–135.

Bondi, Liz (1991) Gender Divisions and Gentrification: A Critique. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 16(2) 190–198.

Breiling, Meinhard – Gisa Ruland (2008) The Vienna Green Belt: From Localised Protection to a Regional Concept. Marco Amati (ed.) *Urban Green Belts in the Twenty-first Century*. Aldershot: Ashgate. 167-184.

British Columbia Round Table on the Environment and the Economy (BCRTEE ) (1993) *Strategic Directions for Community Sustainability*. Victoria: Crown Publications.

Britton, Eric (ed.) (2012) *The Life and Death of Urban Highways*. New York & Washington: Institute for Transportation & Development Policy and EMBARQ.

Brooks, Richard Oliver (1974) *New towns and communal values*. New York: Praeger.

Bruce, Ashley (2017) *Lombard-Gerin and Inventing the Trolleybus*. Ferndown: Trolleybooks.

Burgess, Rod; Marisa Carmona & Theo Kolstee (Eds.) (1997) *The challenge of sustainable cities*. London: Zed Books.

Buxton, Michael – Robin Goodman (2008) Protecting Melbourne's Green Wedges – Fate of a Public Policy. Marco Amati (ed.) *Urban Green Belts in the Twenty-first Century*. Aldershot: Ashgate. 61-82.

Calthorpe, Peter (2010) *Urbanism in the Age of Climate Change*. Washington: Island Press.

Campos, Jose Edgardo – Hilton L. Root (1996) *The Key to the Asian Miracle. Making Shared Growth Credible*. Washington: Brookings Institution Press.

Capital Cities with the Most Global 500 Companies. *World's Capital Cities*, 2019. <https://www.worldscapitalcities.com/capital-cities-with-the-most-global-500-companies/> (letöltés: 2020. 02. 21.)

- Carter, Timothy – Andrew Keeler (2008) Life-cycle cost–benefit analysis of extensive vegetated roof systems. *Journal of Environmental Management*, 87(3) 350–363.
- Castells, Manuel – Peter Hall (1994) *Technopoles of the World: The Making of Twenty-First Century Industrial Complexes*. London: Routledge.
- Castells, Manuel (1983) *The City and the Grassroots*. London: Edward Arnold.
- Castells, Manuel (1996) *The rise of the network society*. Oxford: Blackwell.
- Cervero, Robert – Chang-Deok Kang (2011) Bus Rapid Transit Impacts on Land Uses and Land Values in Seoul, Korea. *Transport Policy* 18(1) 102–116.
- Cervero, Robert (2010) Urban Reclamation and Regeneration in Seoul, South Korea. William Ascher and Corinne Krupp (ed.) *Physical Infrastructure Development: Balancing the Growth, Equity and Environmental Imperatives*. New York: Palgrave Macmillan. 187–202.
- Cervero, Robert; Erick Guerra & Stefan Al (2017) *Beyond Mobility. Planning Cities for People and Places*. Washington: Island Press.
- Chang, Dae-oup (2009) *Capitalist Development in Korea Labour, Capital and the Myth of the Developmental State*. Oxon: Routledge.
- Chen, Xiangming (1995) The Evolution of Free Economic Zones and the Recent Development of Cross-national Growth Zones. *International Journal of Urban and Regional Research*, 19(4): 593–621.
- Chen, Xiangming (2005) *As Borders Bend: Transnational Spaces on the Pacific Rim*. Lanham: Rowman & Littlefield.
- Chiang, Min-Hua (2017) *Contemporary South Korean Economy: Challenges and Prospects*. World Scientific Publishing, Singapore.
- Cho, Im Sik – Blaž Križnik (2017) Community-Based Urban Development: Evolving Urban Paradigms in Singapore and Seoul.
- Cho, Joohee (2009) Breaking the Gay Taboo in South Korea. *ABC News*, May 27, 2009. <https://abcnews.go.com/International/story?id=7351116> (letöltve: 2020. 04. 22.)
- Cho, Joonmo – Jaeho Keum (2004) Job Instability in the Korean Labor market : Estimating the effects of the 1997 financial crisis. *International Labor Review*, 143(4) 373–383.
- Cho, Mi-Hye (2010) Envisioning Seoul as a world city: the cultural politics of the hong-Dae cultural district. *Asian Studies Review*, 34(3) 329–347.
- Cho, Myung-Rae (1997) Flexibilization through Metropolis: The Case of Post-Fordist Seoul, Korea. *International Journal of Urban and Regional Research*, 21(2): 180–200.
- Cho, Myung-Rae (2010) The politics of urban nature restoration. The case of Cheonggyecheon restoration in Seoul, Korea. *International Development Planning Review*, 32(2) 145–165.
- Cho, Myung-Rae (2018) Ethnic Place-Making in Cosmopolis: The Case of Yeonbeon Village in Seoul. Yves Cabannes; Mike Douglass; Rita Padawangi (Eds.) *Cities in Asia by and for the People*. Amsterdam University Press. 313–340.
- Cho, Yong-Chan, Hyun-Je Cho, Chang-Seok Lee (2009) Greenbelt Systems Play an Important Role in the Prevention of Landscape Degradation Due to Urbanization. *Journal of Ecology and Environment*, 32, 207-215.
- Choe, Sang-Chuel (2000) Globalization and Urbanization in the Republic of Korea. Shahid Yusuf, Simon J. Evenett, Weiping Wu (eds.) *Facets of Globalization: International and Local Dimensions of Development*. Washington: The World Bank, 105–120.
- Choe, Sang-Chuel (2004) Reform of planning controls for an urbanrural continuum in Korea. Sorensen, André; Peter J. Marcotullio; Jill Grant (eds.) *Towards sustainable cities: East Asian, North American and European perspectives on managing urban regions*. Burlington: Ashgate. 253–266.
- Choe, Sang-Chuel (2005) The impacts of globalization on the urban spatial-economic system in Korea. Harry W. Richardson, Chang-Hee C. Bae (eds.) *Globalization and Urban Development*. Berlin: Springer. 59–78.
- Choguill, Charles L. (1996) Toward sustainability of human settlements. *Habitat International*, 20(3) v–viii.
- Choi, Byung-Doo (2011) Developmental Neoliberalism and Hybridity of the Urban Policy in South Korea. In: Bae-Gyoon Park; Richard Child Hill & Asato Saito (eds.) *Locating Neoliberalism in East Asia: Neoliberalizing Spaces in Developmental States*. Oxford: Wiley-Blackwell. 86–113. doi:10.1002/9781444346657.ch4

Choi, Ik-Chang; Hio-Jung Shin; Trung Thanh Nguyen & John Tenhunen (2017) Water policy reforms in South Korea: A historical review and ongoing challenges for sustainable water governance and management. *Water* 9(717) 1–20.

Choi, Seori (2014) *Migrant Businesses in Korea: Current Situation and Policy Issues*. Goyang: IOM MRTC Working Paper Series, No. 2014-12.

Chun, Su-jin (2001) Defying the Stigma of a Gender Change. *Korea JoongAng Daily*, June 1, 2001. <http://koreajoongangdaily.joins.com/news/article/Article.aspx?aid=1889733> (letöltve: 2020. 04. 22.)

Chung, Grace H. – Joan P. Yoo (2013) Using the Multicultural Family Support Centers and Adjustment Among Interethnic and Interracial Families in South Korea. *Family Relations*, Vol. 62. No. 1. 241–253.

Chung, Jane (2017) South Korea finalizes energy plan to boost renewable power generation. *Reuters*, December 29, 2017, <https://www.reuters.com/article/us-southkorea-energy-policy/south-korea-finalizes-energy-plan-to-boost-renewable-power-generation-idUSKBN1EN0KT> (letöltve: 2020. 06. 05.)

CIA The World Factbook. Korea, South. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ks.html> (letöltés: 2020. 02. 21.)

Cisco and the City of Seoul Launch Personal Travel Assistant Solution. *The Network, Cisco's Technology News Site*, May 21, 2009, <https://newsroom.cisco.com/press-release-content?type=webcontent&articleId=4941556> (letöltve: 2020. 06. 10.)

Clapson, Mark (2010) Suburbanization. Hutchison, Ray (ed.) *Encyclopedia of Urban Studies*. Thousand Oaks: Sage. 779–784.

Clay, Phillip (1979) *Neighborhood Renewal: Middle-class Resettlement and Incumbent Upgrading in American Neighborhoods*. Lexington: Lexington Books.

Coleman, James S. (1988) Social Capital in the Creation of Human Capital. *American Journal of Sociology*, 94(1) 95–120.

Collins, Francis L. (2018) *Global Asian city: migration, desire and the politics of encounter in 21st century Seoul*. Hoboken, NJ: Wiley.

Colomb, Claire (2012) Pushing the urban frontier: Temporary uses of space, city marketing and the creative city discourse in 2000s Berlin. *Journal of Urban Affairs*, 34(2) 131–152.

Colomer, Josep M. – Ashley L. Beale (2020) *Democracy and Globalization. Anger, Fear, and Hope*. London and New York: Routledge.

Cooke, Thomas J. – Curtis Denton (2015) The suburbanization of poverty? An alternative perspective. *Urban Geography*, 36(2) 300–313.

Cox, Kevin R. – Andrew Mair (1988) Locality and Community in the Politics of Local Economic Development. *Annals of the Association of American*, 78(2) 307–325.

Cox, Wendell (2011) The evolving urban form: Seoul. *New Geography*, retrieved from <http://www.newgeography.com/content/002060-the-evolving-urban-form-seoul> (letöltve: 2020. 06. 23.)

CPRE, the countryside charity. The early years. <https://www.cpre.org.uk/the-early-years/> (letöltve: 2021. 05. 09.)

Crompton, Samuel Willard (2017) *The Handy Boston Answer Book*. Detroit: Visible Ink.

Csanádi Gábor, Csizmady Adrienne, Kőszeghy Lea & Tomay Kyra (2006) Belső Erzsébetvárosi rehabilitáció. *Tér és Társadalom*, 20(1) 73–92.

Cso Mjong-Re (조명래) (2005) 청계천 복원의 성과와 한계. (Cshonggjecshon helyreállításának eredményei és korlátai) 대한토목학회지 (A koreai építőmérnök társaság folyóirata) 53(11) 140–155.

Cso Mjong-Re (조명래) (2011) 문화적 도시재생과 공공성의 회복 한국적 도시재생에 관한 비판적 성찰 (Kulturális városi regeneráció és a nyilvánosság helyreállítása: kritikai gondolatok a városrehabilitáció koreai gyakorlatáról). 공간과사회 2011년 제21권 3호 (*Tér és Társadalom*), 21(3) 39–65.

Csong Szung-Jöl (정승열) (2014) 도심속 낙원 서울숲 (Szöul erdő a város központjában) <http://www.ggilbo.com/news/articleView.html?idxno=185212#0BJz> (letöltve: 2020. 03. 14.)

Currie, Beth Anne – Brad Bass (2008) Estimates of air pollution mitigation with green plants and green roofs using the UFORE model. *Urban Ecosystems*, 11(4) 409–422.

Czoch Gábor (1998) Kassa polgársága a 19. század első felében. *Limes*, 11(2-3) 55-87.

- Davies, Rob (2016) Londoners back limit on skyscrapers as fears for capital's skyline grow. *The Guardian*, 27 Aug 2016 <https://www.theguardian.com/uk-news/2016/aug/27/londoners-back-skyscraper-limit-skyline> (letöltve: 2020. 03. 26.)
- Davis, Mike (1992) *City of Quartz*. London: Verso.
- Dear Michael – Steven Flusty (1998) Postmodern Urbanism. *Annals of the Association of American Geographers*, 88(1) 50–72.
- Dear, Michael (2002) Los Angeles and the Chicago School Invitation to a Debate. *City and Community*, 1(1) 39–44.
- Dearborn, Keith W. – Ann M. Gygi (1993) Planner's panacea or Pandora's box: a realistic assessment of the role of urban growth areas in achieving growth management goals. *Puget Sound Law Review*, 16(3) 975–1023.
- Demographia (2019) *Demographia World Urban Areas*, 15th Annual Edition: 201904. Built Up Urban Areas or World Agglomerations. <http://www.demographia.com/db-worldua.pdf> (letöltve: 2020. 04. 23.)
- DeWind, Josh; Eun Mee Kim; Ronald Skeldon & In-Jin Yoon (2012) Korean Development and Migration. In: *Journal of Ethnic and Migration Studies*, Vol. 38. No. 3. 371–388.
- Deyo, Frederic C. (1989) *Beneath the Miracle: Labor Subordination in the New Asian Industrialism*. Berkeley: University of California Press.
- Doel, Marcus – Phil Hubbard (2002) Taking world cities literally: Marketing the city in a global space of flows. *City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action*, 6(3) 351–368.
- Donald, James (1992) Metropolis: the city as text. Robert Bocock and Kenneth Thompson (eds.) *Social and cultural forms of modernity*. London: Polity Press. 417–471.
- Doucet, Brian (2014) A Process of Change and a Changing process: introduction to the special issue on contemporary gentrification. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 105(2) 125–139.
- Douglass, Michael (1998) World City Formation on the Asia Pacific Rim: Poverty, 'Everyday' Forms of Civil Society and Environmental Management. Michael Douglass & John Friedman (eds.) *Cities for Citizens: Planning and the Rise of Civil Society in a Global Age*. Rexdale: John Wiley & Sons. 107–137.
- Douglass, Mike (2008) Globopolis or Cosmopolis? Alternative Futures of City Life in East Asia. *Studies in Urban Humanities*, 2(1) 67–115.
- Douglass, Mike (2014) After the revolution: From insurgencies to social projects to recover the public city. *International Development Planning Review*, 36(1) 15–32.
- Douglass, Mike (2016) Globopolis vs. Cosmopolis: Urbanization and the Future of Asian Megacities. *Global Asia*, 11(3) [https://www.globalasia.org/v11no3/cover/globopolis-vs-cosmopolis-urbanization-and-the-future-of-asian-megacities\\_mike-douglass](https://www.globalasia.org/v11no3/cover/globopolis-vs-cosmopolis-urbanization-and-the-future-of-asian-megacities_mike-douglass) (letöltve: 2020. 04. 02.)
- Eco-Mileage System. Seoul Solution, 2014-08-11, <https://seoulsolution.kr/en/content/eco-mileage-system-1> (letöltve: 2020. 06. 05.)
- ECOREA Urban Air Quality Management. *Environmental Review* 2015, Korea. 34–36.
- Egedy Tamás (2007) *Városrehabilitáció és társadalom*. Budapest: MTA FKI.
- Elson, Martin J.; Stephen Walker; Jeremy Edge & Roderick Macdonald (1993) *The Effectiveness of Green Belts*. London: H.M. Stationery Office.
- Engels, Friedrich (1980) [1844] *A munkásosztály helyzete Angliában*. Budapest: Magyar Helikon.
- Environmental Performance Index (EPI 2016) Yale Center for Environmental Law and Policy - YCELP - Yale University, Yale Data-Driven Environmental Solutions Group - Yale University, Center for International Earth Science Information Network - CIESIN - Columbia University, and World Economic Forum - WEF. 2016.
- Environmental Performance Index (EPI 2020) <https://epi.yale.edu/epi-results/2020/country/kor> (letöltve: 2020. 06. 10.)
- Environmental Performance Index (EPI) Environmental Performance Index, 2016 Release (1950–2016). Palisades, NY: NASA Socioeconomic Data and Applications Center (SEDAC). <https://doi.org/10.7927/H4FX77CS>. (letöltve: 2020. 06. 10.)
- Estiri, Hossein (2015) Differences in Residential Energy Use between US City and Suburban Households. *Regional Studies*, 50(11) 1919–1930.
- European Commission. Global Human Settlement. Global Datasets, <https://ghsl.jrc.ec.europa.eu/visualisation.php#> (letöltve: 2020. 05. 12.)
- European Environment Agency (EEA) (2006) *Urban Sprawl in Europe: The Ignored Challenge*.



- Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.
- Evans, Alan W. (2004) *Economics and Land Use Planning*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Evans, Peter (1995) *Embedded Autonomy: States and Industrial Transformation*. Princeton: Princeton University Press.
- Ex-President Lee Myung-bak gets 15-year jail term over corruption. *The Korea Times*, 2018. október 5. [http://www.koreatimes.co.kr/www/nation/2018/10/251\\_256505.html](http://www.koreatimes.co.kr/www/nation/2018/10/251_256505.html) (letöltve: 2020. 03. 14.)
- Feagin, Joe R. – Michael P. Smith (1987) Cities and the New International Division of Labor: An Overview. Michael P. Smith & Joe R. Feagin (eds.) *The Capitalist City: Global Restructuring and Community Politics*. Oxford: Basil Blackwell.
- Felmérés a külföldi lakosok helyzetéről (2011) (지방자치단체 외국인주민 현황 조사 (행정안전부 Közigazgatási és Biztonsági Minisztérium))
- Fischer, Claude S. (1976) *The Urban Experience*. New York: Harcourt Brace Jovanovich.
- Florida, Richard (2002) *The rise of the creative class*. New York: Basic Books.
- Florida, Richard (2010) South Korea: Moving into the Creative Age. *JoonAng Daily*, 19 May Seoul.
- Florida, Richard (2015) Sorry, London: New York Is the World's Most Economically Powerful City. *Citylab*, March 3, 2015. <https://www.citylab.com/life/2015/03/sorry-london-new-york-is-the-worlds-most-economically-powerful-city/386315/> (letöltve: 2020. 05. 13.)
- Fouser, Robert (2017) Making neighborhoods in Seoul more walkable. *The Korea Herald*, Jun 6 2017 <http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20170605000708> (letöltve: 2020. 03. 22.)
- Freeman, Caren (2011) *Making and faking kinship: marriage and labor migration between China and South Korea*. Ithaca: Cornell University Press.
- Freestone, Robert (1992) Sydney's green belt 1945–1960: stop laughing this is serious. *Australian Planning*, 30(2) 70–77. <https://doi.org/10.1080/07293682.1992.9657556>
- Friedmann, John (1986) The World City Hypothesis. *Development and Change*, 17(1) 69–83.
- Friedmann, John (1995) Where We Stand: A Decade of World City Approach. Paul L. Knox – Peter J. Taylor (eds.) *World Cities in a World-System*. New York: Cambridge University Press. 21–47.
- Galster, George – Sean Killen (1995) The Geography of Metropolitan Opportunity: A Reconnaissance and Conceptual Framework. *Housing Policy Debate*, 6(1) 7–43.
- Gans, Herbert (1962) *The Urban Villagers: Group and Class in the Life of Italian-Americans*. New York: Free Press.
- Gans, Herbert (2008) Involuntary Segregation and the Ghetto: Disconnecting Process and Place. *City and Community*, 7(4) 353–357.
- Garnaut, Christine (2008) The Adelaide Parklands and the Endurance of the Green Belt 107 Idea in South Australia. Marco Amati (ed.) *Urban Green Belts in the Twenty-first Century*. Aldershot: Ashgate. 107–128.
- Garreau, Joel (1991) *Edge City: Life on the New Frontier*. New York: Anchor Books.
- Gassmann, Oliver; Jonas Böhm & Maximilian Palmié (2019) *Smart Cities: Introducing Digital Innovation to Cities*. Bingley: Emerald Group Publishing.
- Geddes, Patrick (1915) *Cities in Evolution*. Abingdon-on-Thames: Routledge Press.
- Gelézeau, Valérie (2003) *Séoul, ville géante, cités radieuses*. Paris: CNRS.
- Getter, Kristin L. – Bradley D. Rowe (2006) The Role of Extensive Green Roofs in Sustainable Development. *HortScience*, 41(5) 1276–1285.
- Gilbert, Alan (2004) Helping the Poor through Housing Subsidies: Lessons from Chile, Colombia and South Africa. *Habitat International*, 28(1) 13–40.
- Glaeser, Edward (2011) *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*. New York: Penguin.
- Gleeson, Brendan – Nicholas Low (2000) 'Unfinished Business': Neoliberal Planning Reform in Australia. *Urban Policy and Research*, 18(1) 7–28.
- Globalization and World Cities (GaWC) The World According to GaWC. <https://www.lboro.ac.uk/gawc/gaweworlds.html> (letöltve: 2020. 05. 13.)
- Gonzalez, Sara – Paul Waley (2013) Traditional Retail Markets: The New Gentrification Frontier? *Antipode*, 45(4) 965–983.
- Gottschalk, Peter – Robert Moffitt (1994) Welfare dependence: Concepts, measures and trends. *American Economic Review*, 84(2) 38–42.

- Gould, Kenneth A. – Tammy L. Lewis (2017) *Green Gentrification: Urban Sustainability and the Struggle for Environmental Justice*. New York: Routledge.
- Green, Robert (1989) *The first electric road: a history of the Box Hill and Doncaster tramway*. East Brighton, Victoria: John Mason Press.
- Gross, Matthias (2002) New Natures and Old Science: Hands-on Practice and Academic Research in Ecological Restoration. *Science Studies*, 15(2) 17–35.
- Gross, Matthias (2003) *Inventing Nature: Ecological Restoration by Public Experiments*. Lanham: Lexington Books.
- Gross, Matthias (2005) Ecological restoration as a real-world experiment: designing robust implementation strategies in an urban environment. *Public Understanding of Science*, 14(3) 269–284.
- Guichard, Justine (2017) In the Name of the People: Disagreeing over Peoplehood in the North and South Korean Constitutions. *Asian Journal of Law and Society*, 4(2) 405–445.
- Ha Seong-Kyu (2015) The endogenous dynamics of urban renewal and gentrification in Seoul. In: Loretta Lees, Hyun Bang Shin, and Ernesto López-Morales (eds.) *Global gentrifications: uneven development and displacement*. Policy Press Scholarship Online. 165–180. doi: 10.1332/policypress/9781447313472.003.0009
- Ha, Seong-Kyu – Seong-Woo Lee (2001) IMF and the crisis of the marginalized urban sector in Korea. *Journal of Contemporary Asia*, 31(2) 196–213.
- Ha, Seong-Kyu (2001) Developing a community-based to urban redevelopment. *GeoJournal*, 53(1) 39–45.
- Ha, Seong-Kyu (2002) Urban Redevelopment and Community Regeneration in Seoul. *European Spatial Research and Policy*, 9(1) 77–90.
- Ha, Seong-Kyu (2004) New shantytowns and the urban marginalized in Seoul Metropolitan Region. *Habitat International*, 28(1) 123–141.
- Ha, Seong-Kyu (2007) Housing regeneration and building sustainable low-income communities in Korea. *Habitat International*, 31(1) 116–129
- Ha, Seong-Kyu (2012) Seoul as a World City: The Challenge of a Balanced Development. Hamnett, Stephen – Dean Forbes, (eds.) *Planning Asian Cities: Risks and Resilience*. London: Routledge. 158–179.
- Hackworth, Jason (2002) Post-Recession Gentrification in New York City. *Urban Affairs Review*, 37(6) 815–843.
- Hall Peter – Kathy Pain (eds.) (2006) *Polycentric Metropolis: Learning from Mega-city Regions in Europe*. London, Sterling: Earthscan.
- Hall, P.G., Ray Thomas, Harry Gracey, Roy Drewett (1973) *The Containment of Urban England : The Planning System, Objectives, Operations, Impacts*. London: Allen and Unwin.
- Hall, Peter (1963) *London 2000*. London: Faber.
- Hall, Peter (1966) *The World Cities*. London: World University Library, Weidenfeld & Nicolson.
- Hall, Peter (1971) Spatial structure of metropolitan England and Wales. Michael Chisholm – Gerald Manners (eds.) *Spatial policy problems of the British economy*. Cambridge University Press. 96-125.
- Han, Haoying; Chen Huang; Kun-Hyuck Ahn; Xianfan Shu; Liyun Lin; Derong Qiu (2017) The Effects of Greenbelt Policies on Land Development: Evidence from the Deregulation of the Greenbelt in the Seoul Metropolitan Area. *Sustainability*, 9(7) 1259
- Han, Sunok (1997) *Measuring the social cost of green belt zoning*. Research Report 1997-03-19. Seoul: Korea Economic Research Institute.
- Hanan, Himasari (2012). Pedestrian Ways, Informalities and Urban Spectacles. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 36 421–430.
- Harrison, Sally – Andrew Jacobs (2016) Gentrification and the Heterogeneous City: Finding a Role for Design. *The Plan*, 1(2) 239–259.
- Harvey, David (2003) The Right to the City. *International Journal of Urban and Regional Research*, 27(4) 939–941.
- Harvey, David (2005) *A brief history of neoliberalism*. Oxford: Oxford University Press.
- Hays, Jude (2009) *Globalization, domestic institutions, and the new politics of embedded liberalism*. Oxford: Oxford University Press.



- Hedin, Karin, Erik Clark, Emma Lundholm & Gunnar Malmberg (2012) Neoliberalization of housing in Sweden: Gentrification, filtering, and social polarization. *Annals of the Association of American Geographers*, 102(2) 443–463.
- Henig, Jeffery R. (1984) Gentrification and Displacement of the Elderly: An Empirical Analysis. J. John Palen, Bruce London (eds.) *Gentrification, Displacement, and Neighborhood Revitalization*. New York: State University of New York Press. 170–184.
- Hill, Richard Child – June Woo Kim (2000) Global cities and developmental states: New York, Tokyo and Seoul. *Urban Studies*, 37(12) 2167–2195.
- Hill, Richard Child (2004) Cities and nested hierarchies. *International Social Science Journal*, 56(181) 373–384.
- Hillery, George (1968) *Communal Organizations*. Chicago: Chicago University Press.
- Hollands, Robert G. (2008) Will the real smart city please stand up? Intelligent, progressive or entrepreneurial? *City: Analysis of Urban Trends. Culture, Theory, Policy, Action* 12(3) 303–320.
- Hong Suk-chun talks about coming out of the closet. *The Korea Herald*, February 4, 2013. <http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20130204000707> (letöltve: 2020. 04. 22.)
- Hong, Doo-Seung (1992) Spatial Distribution of the Middle Classes in Seoul, 1975-1985. *Korea Journal of Population and Development*, 21(1) 73–83.
- Hong, Yan (2018) Actual condition of Seoulo 7017 overpass regeneration project based on field surveys. *Frontiers of Architectural Research*, 7(3) 415–423.
- Howard, Ebenezer (1902) *Garden Cities of To-Morrow*. London: Swan Sonnenschein.
- Hoyt, Homer (1939) *The structure and growth of residential neighborhoods in American cities*. Washington: Federal Housing Administration.
- Hsu, Jinn-Yuh – AnnaLee Saxenian (2000) The Limits of Guanxi Capitalism: Transnational Collaboration between Taiwan and the USA. *Environment and Planning A*, 32(11) 1991–2005.
- Hu, Elise (2017) Armed With NASA Data, South Korea Confronts Its Choking Smog. *NPR (National Public Radio)*, October 10, 2017, <https://www.npr.org/sections/parallels/2017/10/10/552264719/armed-with-nasa-data-south-korea-confronts-its-choking-smog?t=1591349791364> (letöltve: 2020. 06. 05.)
- Hundt, David (2005) A legitimate paradox: Neo-liberal reform and the return of the state in Korea. *Journal of Development Studies*, 41(2) 242–260.
- Hundt, David (2009) *Korea's developmental alliance: State, capital and the politics of rapid development*. London: Routledge.
- Hundt, David (2015) Neoliberalism, the developmental state and civil society in Korea. *Asian Studies Review*, 39(3) 466–482.
- I Csekju (이재규) (2013) Vongok, Ansan: Falu határok nélkül. (안산 원곡동 '국경없는 마을' 자리매김) *Kjongin (경인일보)* 2013-08-26, <http://www.kyeongin.com/main/view.php?key=763085> (letöltve: 2020. 05. 07.)
- I H.-V. (이혜원) (2017) A chongjecshoni Lepo szerszámbolt, amely azt állította, hogy tankokat készít, most... ([르포] 탱크도 만든다던 청계천 공구상가는 지금...) *산업정보포털 idb.imarket.co.kr*, 2017.06.23, <http://idb.imarket.co.kr/content/detail?contNo=100000010607&contGb=200001> (letöltve: 2020. 07. 16.)
- Im, Hyug Baeg (2018) Globalization, Democracy and Social Polarization in South Korea. Youngmi Kim (ed.) *Korea's Quest for Economic Democratization Globalization, Polarization and Contention*. Cham: Palgrave Macmillan.
- Incheon Metropolitan City. Origin and History. <https://www.incheon.go.kr/en/EN010101> (letöltve: 2020. 06. 23.)
- Ja'afar, Nor Haslina – A. Bashri Sulaiman – Shuhana Shamsuddin (2012) The contribution of landscape features on traditional streets in Malaysia. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 50 643–656.
- Jackson, Ben (2017) Seoulo 7017: Urban Asset or Vanity Project?. *Korea Exposé*, May 20, 2017 <https://www.koreaexpose.com/seoulo-urban-asset-vauntiy-project/> (letöltve: 2020. 03. 22.)
- Jacobs, Jane (1961) *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books.
- Jamie Paquin (2001) World city theory: The case of seoul. Kevin Fox Gotham (ed.) *Critical Perspectives on Urban Redevelopment*. Amsterdam: Elsevier. 337-356.

- Jang, Lina (2019) Seoul Has the Least Urban Green Space per Capita in the Country: Study. *Korea Bizwire*, March 13, 2019, <http://koreabizwire.com/seoul-has-the-least-urban-green-space-per-capita-in-the-country-study/134044> (letöltve: 2020. 06. 22.)
- Jang, Myungjun – Chang-Deok Kang (2016) The Effects of Urban Greenways on the Geography of Office Sectors and Employment Density in Seoul, Korea. *Urban Studies* 53(5) 1022–1041.
- Jencks, Charles (1993) *Heteropolis: Los Angeles: The Riots and the Strange Beauty of Hetero-Architecture*. New York: St. Martin's Press.
- Jenkins, Richard (2000) Categorization: Identity, Social Process and Epistemology. *Current Sociology*, 48(3) 7–25.
- Jensen, Rolf (1999) *The Dream Society: How the Coming Shift from Information to Imagination Will Transform Your Business*. New York: McGraw-Hill Education.
- Jeon, Chihyung – Yeonsil Kang (2019) Restoring and Re-Restoring the Cheonggyecheon: Nature, Technology, and History in Seoul, South Korea. *Environmental History*, 24(4) 736–765.
- Jeong, Andrew (2019) The End of Small-Town America, in the Heart of Seoul. *The Wall Street Journal*, Sept. 3, 2019 <https://www.wsj.com/articles/the-end-of-small-town-america-in-the-heart-of-seoul-11567503006> (letöltve: 2020. 03. 20.)
- Jeong, Yeonju, Jayun Heo & Changmu Jung (2015) Behind the Bustling Street: Commercial gentrification of Gyeongridan, Seoul. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 170 146–154.
- Jeong, Youn Gil – Jung Im Seol (eds.) (2016) *Seoul Public Housing & Architecture*. Seoul: Seoul Metropolitan Government.
- Johnson, Chalmers (1982) *MITI and the Japanese Miracle*. Stanford: Stanford University Press.
- Jones, Gavin – Hsiu-Hua Shen (2008) International marriage in East and Southeast Asia: trends and research emphases. *Citizenship Studies*, Vol. 12. No. 1. 9–25.
- Joo, Yu-Min (2018) *Megacity Seoul: urbanization and the development of modern South Korea*. London: Routledge.
- Jun Hong-Un (윤홍은) et. al. (2004) 마지막 공간: 청계천 사람들 의 삶 의 기록. 서울: 삶이보이는창. (Az utolsó tér: Feljegyzések a Cshonggyecshonban élők életéből) Szöul: Az élet ablaka(Ablak az életre) (삶창(삶이보이는창))
- Jun, Hee-Jung – Seung-Kyu Ha (2015) Social capital and assimilation of migrant workers and foreign wives in South Korea: The case of Wongok community. *Habitat International*, 47: 126–135.
- Jun, Myung-Jin – Chang-Hee Christine Bae (2000) Estimating the Commuting Costs of Seoul's Greenbelt. *International Regional Science Review*, 23(3) 300-315. <https://doi.org/10.1177/016001700761127416>
- Jun, Myung-Jin (2012a) The effects of Seoul's greenbelt on the spatial distribution of population and employment, and on the real estate market. *The Annals of Regional Science*, 49(3) 619–642.
- Jun, Myung-Jin (2012b) The effects of Seoul's new-town development on suburbanization and mobility: a counterfactual approach. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 44(9) 2171–2190.
- Jun, Myung-Jin; Jae Ik Kim; Jin Hwi Kwon – Ji-Eun Jeong (2013) The effects of high-density suburban development on commuter mode choices in Seoul, Korea. *Cities*, 31: 230–238.
- Kang, Chang-Deok – Robert Cervero (2009) From Elevated Freeway to Urban Greenway: Land Value Impacts of Seoul, Korea's CGC Project. *Urban Studies* 46(13) 2771–2794.
- Kang, Seoghoon (2001) *Globalization and Income Inequality in Korea: An Overview*. Paris: OECD Development Centre.
- Kavanagh, Leo, Duncan Lee & Gwylin Pryce (2016) Is poverty decentralizing? Quantifying uncertainty in the decentralization of urban poverty. *Annals of the American Association of Geographers*, 106(6) 1286–1298.
- Kennedy, Richard (1991) *London: world city moving into the 21st century*. London: HMSO.
- Kerstein, Robert (1990) Stage Models of Gentrification: An Examination. *Urban Affairs Quarterly*, 25(4) 620–639.
- Kim Cshangszok – Kang Szecsin (김창석 – 강세진) (2011) Az uralkodó elit lakossági eloszlási mintáinak alakulása Szöulban az 1994-2005 közötti időszakban. (서울시 상류계층 주거지역의 변화패턴 및 분포특성에 관한 연구 파워엘리트 분포자료(1994-2005)를 토대로) *A Koreai Várostervező Társaság Folyóirata (대한국토·도시계획학회)*, 46(3) 47–65.

- Kim Joochul (1991) Urban redevelopment of greenbelt-area villages: A case study of Seoul, Korea, *Cities*, 7(4), 323-332.
- Kim Kvnagsong – Kang Pomcsun (2003) (김광중 – 강범준) *Szöul változó profilja: főbb statisztikák és trendek*. (지표로본서울변천 : 주요통계와동향) Szöul Fejlesztési Intézet (서울시정개발연구원)
- Kim Young-won (2020) Jeonse prices on rise as demand for house purchases falls. *Korea Herald*, Apr 6, 2020, <http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20200406000899> (letöltve: 2020. 05. 29.)
- Kim, Chulhyo (2015) From Salt Fields to ‘Multicultural Village Special Zone’: The Transformation of a Migrant City in South Korea. Stephen Castles, Derya Ozkul & Magdalena Arias Cubas (eds.) *Social Transformation and Migration National and Local Experiences in South Korea, Turkey, Mexico and Australia*. Basingstoke: Palgrave Macmillan. 97–112.
- Kim, Csi-Hjon (김지현) (1999) Does an Environmental Kuznets Curve Exist in Korea’s Case? *환경정책 7권1호*, (Környezetvédelmi és Közigazgatási Folyóirat) 169–191.
- Kim, Da-sol (2020) Yongsan Garrison apartment complex to open to public in April. *The Korea Herald*, Mar 25, 2020 <http://m.koreaherald.com/view.php?ud=20200325000625> (letöltve: 2020. 03. 26.)
- Kim, Eun Mee – Jai S. Mah (2006) Patterns of South Korea's Foreign Direct Investment Flows into China. *Asian Survey*, 46(6): 881-897.
- Kim, Eun Mee – Jean S. Kang (2007) Seoul as a Global City with Ethnic Villages. *Korea Journal*, 47(4) 64–99.
- Kim, Hakkwan; Hanseok Jeong; Jihye Jeon – Seungjong Bae (2016) The Impact of Impervious Surface on Water Quality and Its Threshold in Korea. *Water*, 8(4) 111.
- Kim, Hee-Jae (김희재) (2020) Analyzing Impact of the Effect of Large-scale Green Space on Air Pollution in the Seoul Metropolitan Area (수도권의 대규모 녹지공간이 대기오염에 미치는 영향 분석). *Journal of Urban Science (도시과학)*, 9(2) 31-44.
- Kim, Hyuk-Rae (2012) *State-centric to Contested Social Governance in Korea: Shifting Power*. London: Routledge.
- Kim, Hyung Min – Sun Sheng Han (2012) City profile: Seoul. *Cities*, 29(2) 142–154.
- Kim, Hyungkyoo – Seung Nam Kim (2016) Shaping suburbia: a comparison of state-led and market-led suburbs in Seoul metropolitan area, South Korea. *Urban Design International*, 21(2) 131–150.
- Kim, Hyungkyoo; NaYeon Lee; Seung-Nam Kim (2018) Suburbia in evolution: Exploring polycentricity and suburban typologies in the Seoul metropolitan area, South Korea. *Land Use Policy*, 75(2) 92–101.
- Kim, In-hee (2015) 2030 Seoul Plan. Seoul Solution, 2015-07-31, <https://www.seoulsolution.kr/en/content/2030-seoul-plan> (letöltve: 2020. 06. 26.)
- Kim, Jekook – Tae-Kyung Kim (2008) Issues with Green Belt Reform in the Seoul Metropolitan Area. Marco Amati (ed.) *Urban Green Belts in the Twenty-first Century*. Aldershot: Ashgate. 37–58.
- Kim, Jeongmin (2007) Queer Cultural Movements and Local Counterpublics of Sexuality: A case of Seoul Queer Films and Videos Festival. *Inter-Asia Cultural Studies*, 8(4) 617–633.
- Kim, Ji Youn (2016) Cultural entrepreneurs and urban regeneration in Itaewon, Seoul. *Cities*, 56(2) 132–140.
- Kim, Joanne – Hyun Ki Kil (2019) How Seoul, South Korea is reviving an old downtown district while preserving its history, *Brookings*, October 24, 2019, <https://www.brookings.edu/blog/the-avenue/2019/10/24/how-seoul-south-korea-is-reviving-an-old-downtown-district-while-preserving-its-history/> (letöltve: 2020. 07. 16.)
- Kim, Joochul – Choe Sang-Chuel (1997) *Seoul: The Making of a Metropolis*. Chichester: John Wiley and Sons.
- Kim, Keun-Ho – Stephan Pauleit (2007) Landscape character, biodiversity and land use planning: The case of Kwangju City Region, South Korea. *Land Use Policy*, 24(1) 264–274.
- Kim, Kyung-Hwan (1993) Housing prices, affordability, and government policy in Korea. *Journal of Real Estate Finance and Economics*. 6: 55–71.
- Kim, Kyung-Hwan (2001) Spatial policies towards the Seoul Capital Region. *GeoJournal*, 53(1) 17–28.
- Kim, Rahn (2012) Mini-capital Sejong City opens. *The Korea Times*, 2012-07-01 [http://www.koreatimes.co.kr/www/nation/2012/07/113\\_114241.html](http://www.koreatimes.co.kr/www/nation/2012/07/113_114241.html) (letöltve: 2022. 11. 27.)

- Kim, Sunhyuk, Chonghee Han & Jiho Jang (2008) State–society Relations in South Korea after Democratization: Is the Strong State Defunct? *Pacific Focus*, 23(2) 252–270.
- Kim, Sun-Wung (2015) *Seoul Solution for Urban Development. Part. 1.* Seoul Metropolitan Gaovernment.
- Kim, Violet (2015) This isn't Gangnamstyle: 3 rising Seoul neighborhoods. *CNN*, 8 September 2015 <http://edition.cnn.com/2015/09/07/travel/seoul-trendy-neighborhoods> (letöltve: 2020. 03. 19.)
- Kim, Yon-se (2021) Seoul's population share in Korea falls sharply. *Korea Herald*, May 4, 2021. <http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20210504000151> (Letöltve: 2021. 05. 04.)
- Kim, Young-jin (2013) Itaewon: Going Gangnam Style?. *The Korea Times*, February 14, 2013. [http://www.koreatimes.co.kr/www/news/art/2014/04/203\\_130484.html](http://www.koreatimes.co.kr/www/news/art/2014/04/203_130484.html) (letöltve: 2020. 04. 22.)
- Ko, Stella (2019) Photographer captures Seoul's artificial 'mountains'. *CNN*, 7th November 2019, <https://edition.cnn.com/style/article/seoul-fake-mountain-photographer/index.html> (letöltve: 2020. 06. 11.)
- Köhler, Manfred (2003) Plant survival research and biodiversity: Lessons from Europe. Paper presented at the First Annual Greening Rooftops for Sustainable Communities Conference, Awards and Trade Show; 20–30 May 2003, Chicago.
- Kong, Kanga (2014) South Korea's History of Building Collapses. *The Wall Street Journal*, Feb 18, 2014. <https://blogs.wsj.com/korearealtime/2014/02/18/south-koreas-history-of-building-collapses/> (letöltve: 2020. 06. 01.)
- Koo, Jun – Byoung Joon Kim (2018) Two faces of decentralization in South Korea. *Asian Education and Development Studies*, 7(3) 291-302.
- Korean Statistical Information Service (kosis.kr)
- Koudela Pál (2015) National Identity and Social Resilience in the Case of South Korea. *Asia-Pacific Social Science Review*, 15(2) 159–167.
- Koudela Pál (2016) Nemzetközi vándormozgalom és kezelése Dél-Koreában. *Demográfia* 59(4): 337-370. DOI: 10.21543/DEM.59.4.3
- Koudela Pál (2017a) Gazdaság és biztonságpolitika, a kelet-ázsiai régió határainak formáló erői. *Gazdaság és Társadalom*, 9(1): 5-25.
- Koudela Pál (2017b) A japán migrációs politika kihívásai. *Külgügyi Szemle*, 16(2) 51-70.
- Koudela Pál (2018) Bevándorlás és szabályozása a Kínai Népköztársaságban. *Nemzet és Biztonság*, 2018(3) 19–35.
- Koudela Pál (2018a) A kínai diaszpórapolitika. *Polgári Szemle*, 14(4-6) 337-346.
- Koudela Pál (2018b) Észrevételek a kelet-ázsiai régió történeti-kulturális megközelítéséhez. *Orpheus Noster*. 10(3) 37-56.
- Koudela Pál (2020) A városfejlesztés három útja Szöulban. *Tér Gazdaság Ember*, 8(3) 81-10.
- Koudela Pál (2021) Dzsentrifikáció Szöul belvárosában – Cshonggyecshon / Gentrification in Seoul's downtown – Cheonggyecheon. *Földrajzi Közlemények*, 145(1) 32-49.
- Krivý, Maroš (2018) Towards a Critique of Cybernetic Urbanism: The Smart City and the Society of Control. *Planning Theory*, 17(1) 8–30.
- Krueger, Rob J. – David Gibbs (2007) *The Sustainable Development Paradox*. New York: Guilford.
- KSISz. Koreai Statisztikai Információs Szolgálat <http://kosis.kr/> (letöltve: 2020. 04. 24.)
- Kuecker, Glen David (2013) South Korea's New Songdo City: From Neo-liberal Globalisation to the Twenty-first Century Green Economy. *Papers of the British Association for Korean Studies*, 15. 20–35.
- Kühn, Manfred – Ludger Gailing (2008) From Green Belts to Regional Parks: History and Challenges of Suburban Landscape Planning in Berlin. Marco Amati (ed.) *Urban Green Belts in the Twenty-first Century*. Aldershot: Ashgate. 185-202.
- Kühn, Manfred (2003) Greenbelt and Green Heart: Separating and integrating landscapes in European city regions. *Landscape Urban Planning*, 64(1-2) 19–27.
- Kurniawan, Mukhamad (2016) Dari Cheonggye ke Ciliwung. *Kompas.com*, 04.10.2016, <https://travel.kompas.com/read/2016/10/04/203200427/dari.cheonggye.ke.ciliwung?page=all> (letöltve: 2020. 07. 16.)
- Kuznets, Paul W. (2006) Causes, consequences, relevance: Korea's industrialization. In: Chang Yun-Shik and Steven Hugh Lee (eds.) *Transformations in Twentieth Century Korea*. London: Routledge. 89-106.



Kwon, Yoonku; Shinha Joo; Soyoung Han & Chan Park (2017) Mapping the Distribution Pattern of Gentrification near Urban Parks in the Case of Gyeongui Line Forest Park, Seoul, Korea. *Sustainability*, 9(2) 231–948.

Kwong Kin Man Kingsman (2019) 士紳化令城市景觀活起來 — Seoulo 7017 (A dzsentrifikáció életre kelti a tájat). Medium, Jul 9, 2019 <https://medium.com/@JCMaDSocialLab/士紳化令城市景觀活起來-seoulo-7017-d89751b6c680> (letöltve: 2020. 03. 22.)

Lamont, Michele – Virag Molnar (2002) The Study of Boundaries in the Social Sciences. *Annual Review of Sociology*, 27: 167–195.

Lang, Robert E. – Jennifer B. LeFurgy (2007) *Boomburbs: The Rise of America's Accidental Cities*. Washington: Brookings Institution Press.

Lang, Robert E. – Patrick A. Simmons (2001) *Boomburbs: The Emergence of Large, Fast-Growing Suburban Cities in the United States*. Washington, DC: Fannie Mae Foundation Census Note Series 5, June.

Laurence, Peter L. (2006) Contradictions and complexities: Jane Jacobs's and Robert Venturi's complexity theories. *Journal of Architectural Education*, 59(3) 49–60.

Le Corbusier (1960) *Creation is a patient search*. New York: Frederick Praeger.

Lee, Chang-Moo – Peter Linneman (2003) Dynamics of the greenbelt amenity effect on the land market: the case of Seoul's greenbelt. *Real Estate Economics*, 26(1) 107–129.

Lee, Chang-Moo; Jong-Hyun Lee; Chang-Ho Yim (2003) A revenue-sharing model of residential redevelopment projects: the case of the Hapdong redevelopment scheme in Seoul. *Urban Studies*, 40(1) 2223–2237.

Lee, Chang-Seok, An Na Lee, Yong Chan Cho (2007) Restoration Planning for the Seoul Metropolitan Area, Korea. Margaret M. Carreiro, Yong-Chang Song, Jianguo Wu (eds.) *Ecology, Planning, and Management of Urban Forests. International Perspectives*. New York: Springer. 393-419.

Lee, Eun Young (2015) The rhetorical landscape of Itaewon: Negotiating new transcultural identities in South Korea. PhD Dissertation, Bowling Green State University.

Lee, Lana (2012) Dobongsan (도봉산) in Monochrome: In Seoul, but Not. <http://lanainkorea.blogspot.com/2012/04/dobongsan-in-monochrome-in-seoul-but.html> (letöltve: 2021. 05. 08.)

Lee, Sang-Heon, Tan Yigitcanlar, Jung-Hoon Han & Youn-Taik Lim (2008) Ubiquitous urban infrastructure: Infrastructure planning and development in Korea. *Innovation: Management, Policy & Practice*, 10(2-3) 282–292.

Lee, Shi Chul (2004). Measuring Public Support for the Korean Green Belt Policy: A Multivariate Analysis. Paper presented at the Association of Collegiate Schools of Planning 45th Annual Conference, Portland, 21– 4 October.

Lee, Suh-yoon (2018) IT firms rushing to hire software developers. *The Korea Times*, 2018-04-13, [http://www.koreatimes.co.kr/www/tech/2018/04/133\\_247156.html](http://www.koreatimes.co.kr/www/tech/2018/04/133_247156.html) (letöltve: 2020. 05. 07.)

Lee, Wonhyung (2014) Development of Chinese enclaves in the Seoul-Incheon metropolitan area, South Korea. *International Development Planning Review*, 36(3) 293–311.

Lee, Yong-Sook – HaeRan Shin (2011) *New towns for suburbs? Developmental state politics and new town development in Seoul metropolitan region. International Perspectives on Suburbanization*. London: Palgrave Macmillan.

Lee, Yong-Sook – HaeRan Shin (2012) Negotiating the polycentric city-region: Developmental state politics of new town development in the Seoul capital region. *Urban Studies*, 49(6) 1333–1355.

Lee, You-il – Wan-soon Kim (2010) South Korea's meandering path to globalisation in the late twentieth century. *Asian Studies Review*, 34(3) 309–327.

Leem, Yountaik; Han, Hoon; Lee, Sang Ho (2019) 2. Sejong Smart City: On the Road to Be a City of the Future. Geertman, Stan; Zhan, Qingming; Allan, Andrew; Pettit, Christopher (eds.). *Computational Urban Planning and Management for Smart Cities*. Springer International Publishing.

Lees, Loretta (2000) A reappraisal of gentrification: towards a 'geography of gentrification'. *Progress in Human Geography*, 24(3) 389–408.

Lees, Loretta (2012) The geography of gentrification: Thinking through comparative urbanism. *Progress in Human Geography*, 36(2) 155–171.

- Lees, Loretta, Tom Slater & Elvin K. Wyly (eds.) (2010) *The Gentrification Reader*. London: Routledge.
- Lees, Loretta, Tom Slater & Elvin K. Wyly (eds.) (2010) *The Gentrification Reader*. London: Routledge.
- Lefebvre, Henri (1968) *Le Droit à la ville*. Paris: Anthropos.
- Lefebvre, Henri (1991) *The Production of Space*. Oxford: Blackwell Publishing.
- LeGates, Richard T. (2015) Prologue. "How to Study Cities". Richard T. LeGates Frederic Stout (eds.) *The City Reader*. Abingdon: Routledge. 5-9.
- Leslie, Esther (2011) Add value to contents: The valorization of culture today. Gene Ray, Gerald Raunig & Ulf Wuggenig (eds.) *Critique of Creativity: Precarity, Subjectivity and Resistance in the 'Creative Industries'*. London: MayFlyBooks, 183–190.
- Lewis, Linda S. (2002) *Laying Claim to the Memory of May: A Look Back at the 1980 Kwangju Uprising*. Hawaii Studies on Korea. University of Hawaii Press.
- Lewitt, Peggy (2001) Transnational migration: taking stock and future directions. *Global Networks*, 1(3) 195–216.
- Ley, David (2003) Artists, Aestheticisation and the Field of Gentrification. *Urban Studies*, 4(12) 2527–2544.
- LGBC (London Green Belt Council) Map of Current Threats to London's Green Belt. [http://londongreenbeltcouncil.org.uk/threats\\_map/](http://londongreenbeltcouncil.org.uk/threats_map/) (letöltve: 2020. 03. 26.)
- Li, Wei (1998) Anatomy of a New Ethnic Settlement: The Chinese Ethnoburb in Los Angeles. *Urban Studies*, 35(3) 479–501.
- Li, Wei (2009) *Ethnoburb: The New Ethnic Community in Urban America*. Honolulu: University of Hawaii Press.
- Lim Heeji, Jeeyeop Kim, Cuz Potter & Woongkyoo Bae (2013) Urban regeneration and gentrification: Land use impacts of the Cheonggye Stream Restoration Project on the Seoul's central business district. *Habitat International*, 39 (2013) 192–200.
- Lim, Taekyoon (2012) Illusions of neoliberalization: The dual nature of the reform of the Bank of Korea since the economic crisis of 1997. *Globalizations*, 9(5) 681–94.
- Lim, Yirang, Jurian Edelembos & Alberto Gianoli (2019) Smart Energy Transition: An Evaluation of Cities in South Korea. *Informatics*, 6(4) 1-20.
- Logan, John R. – Harvey Molotch (1987) *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*. Berkeley: University of California Press.
- Loughran, Kevin (2014) Parks for Profit: The High Line, Growth Machines, and the Uneven Development of Urban Public Spaces. *City Community*, 13(1) 49–68.
- Lucas, Robert Jr. (1988) On the Mechanics of Economic Development. *Journal of Monetary Economics*, 22(1) 1–42.
- Lynch, Kevin (1961) The pattern of metropolis. *Daedalus*, 90(1) 79-98.
- Mann, Peter (1965) *An Approach to Urban Sociology*. London: Routledge.
- Mansury, Yury – Kyung-Heun Baek (2019) Gender inequality among urban households in South Korea. *Regional Science Policy & Practice*, 11(1) 23–38.
- Marcotullio, Peter J. (2001) Asian urban sustainability in the era of globalization. *Habitat International*, 25(4) 577–598.
- Marcuse Peter – Ronald van Kempen (2000) *Globalizing Cities: A New Spatial Order?* London, Cambridge: Blackwell Publishers.
- Marcuse, Peter (2001) *Enclaves Yes, Ghettos No: Segregation and the State*. Paper presented at the International Seminar on Segregation in the City, Lincoln Institute of Land Policy, July 26–28.
- Markusen, Ann R. (1980) City Spatial Structure, Women's Household Work, and National Urban Policy. *Signs*, 5(3) 22–44.
- Martin, Jonathan; Rolf Pendall – William Fulton (2002) *Holding the line: urban containment in the United States*. Discussion Paper. Center on Urban and Metropolitan Policy. Washington: The Brookings Institution. <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/pendallfultoncontainment.pdf> (letöltve: 2020. 07. 02.)
- Massey, Douglas – Nancy Denton (1988) The Dimensions of Residential Segregation. *Social Forces*, 67(2) 281–315.

- Mathews, Gordon; Carlos Alba Vega; Gustavo Lins Ribeiro (2012) *Globalization from Below: The World's Other Economy*. New York: Routledge.
- Matless, David (1998) *Landscape and Englishness*. London: Reaktion Books.
- McGuirk, Pauline M. (2005) Neoliberalist planning? Re-thinking and re-casting Sydney's metropolitan planning. *Geographical Research*, 43(1) 59–70.
- Mele, Christopher (2000) *Selling the Lower East Side: Real Estate, Culture and Resistance in New York City*. Minneapolis: University of Minneapolis Press.
- Miller, Caroline – Marco Amati (2008) The Green Belt that Wasn't: The Case of New Zealand from 1910 to the 1990s. Marco Amati (ed.) *Urban Green Belts in the Twenty-first Century*. Aldershot: Ashgate. 83-104.
- Miller, Mervin (1989) The elusive green background: Raymond Unwin and the greater London regional plan. *Planning Perspectives*, 4(1) 15-44.
- Mills, Edwin S. – Bruce W. Hamilton (1994) *Urban Economics*. New York: Harper Collins.
- Milton Friedman (1965) The Economy: We Are All Keynesians Now. *Time*, Friday, Dec. 31, 1965 <http://content.time.com/time/magazine/article/0,9171,842353,00.html> (letöltve: 2020. 06. 30.)
- Ministry of Construction and Transportation (2007) Handbook of National Territory.
- Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan (MLIT). An Overview of Spatial Policy in Asian and European Countries. Korea. [https://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/spw/general/korea/index\\_e.html](https://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/spw/general/korea/index_e.html) (letöltve: 2021. 05. 09.)
- Ministry of Works (MOW) (1971) *Urban Planning Act*. MOW: Seoul, Korea.
- Molotch, Harvey (1976) The City as Growth Machine: Toward a Political Economy of Place. *American Journal of Sociology*, 82(2) 309–332.
- Moon, Jeong Ho, Eun Gyo Jang, Jung Ho Park, Min Jung Kang (2013) *National Territorial and Regional Development Policy: Focusing on Comprehensive National Territorial Plan*. Ministry of Strategy and Finance, Republic of Korea, Seoul.
- Moore, Rowan (2017) A garden bridge that works: how Seoul succeeded where London failed. *The Guardian*, Fri 19 Mar 2017 <https://www.theguardian.com/cities/2017/may/19/seoul-skygarden-south-korea-london-garden-bridge> (letöltve: 2020. 03. 21.)
- Moran, Daniel; Keiichi Kanemoto; Magnus Jiborn; Richard Wood; Johannes Többen & Karen C. Seto (2018) Carbon footprints of 13 000 cities. *Environmental Research Letters*, 13(6) 064041.
- Morley, David – Kevin Robins (1995) *Spaces of Identity*. London: Routledge.
- Morris, Desmond (1981) *The Soccer Tribe*. London: Jonathan Cape.
- Munton, Richard J. C. (1983) *London's Green Belt: Containment in Practice*. Abingdo: Routledge.
- Nadin, Vincent (2005) Green Belt. Caves, Roger W. *Encyclopedia of the City*. London: Routledge. 317–319.
- Nagy Erika – Izsák Éva (2017) A városi gazdaság – (újra)értelmezési lehetőségek a gazdaságföldrajz oktatásához. *Földrajzi közlemények*, 141(3) 246–253.
- Nam, Jeehyun, Jiae Han & Changho Lee (2016) Factors Contributing to Residential Vacancy and Some Approaches to Management in Gyeonggi Province, Korea. *Sustainability*, 8(4) 367.
- Nasution, Achmad Delianur – Wahyuni Zahrah (2012) Public Open Space Privatization and Quality of Life, Case Study Merdeka Square Medan. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 36 466–475.
- National Bureau of Statistics Economic Planning Board Republic of Korea, 1970 & 1997, *Korea Statistical Yearbook*: Seoul Metropolitan Government, 2000, Seoul Statistical Yearbook.
- Numbeo. Eastern Asia: Quality of Life Index by City 2020. [https://www.numbeo.com/quality-of-life/region\\_rankings.jsp?title=2020&region=030](https://www.numbeo.com/quality-of-life/region_rankings.jsp?title=2020&region=030) (letöltve: 2020. 05. 14.)
- OCHA United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs (2018) Green area per capita (square meters per capita). <https://data.humdata.org/dataset/green-area-per-capita-square-meters-per-capita> (letöltve: 2020. 06. 22.)
- Ock, Hyun-ju (2015) Itaewon where Korea meets the Islamic world. *Korea Herald*, 27 April 2015 <http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20150427000474> (letöltve: 2020. 03. 19.)
- OECD (2009) *OECD employment outlook: Tackling the job crisis*. Paris: OECD.
- OECD (2012) *OECD Urban Policy Reviews: Korea 2012*. Paris: OECD Publishing.
- OECD (2015) *OECD Employment Outlook 2015*. Paris: OECD Publishing.
- OECD (2017a) *OECD Environmental Performance Reviews: Korea 2017*. Paris: OECD Publishing.

OECD (2017b) *Urban Transport Governance and Inclusive Development in Korea*. Paris: OECD Publishing.

OECD (2017c) Metropolitan areas (database). OECD Regional Statistics. [https://www.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/data/oecd-regional-statistics/metropolitan-regions\\_data-00531-en](https://www.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/data/oecd-regional-statistics/metropolitan-regions_data-00531-en) (letöltve: 2020. 06. 24.)

OECD (2018) *Inclusive Growth in Seoul, Korea*. Paris: OECD Publishing.

OECD (2020) OECD Regions and Cities at a Glance 2020, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/959d5ba0-en>

Oh, Jung-Eun (2017) Immigrant Enclaves in Seoul: A future as intercultural hubs or isolated ghettos? IOM MRTC Issue Brief, 2017-08.

Oh, Kyushik, Jihye Park & Dongwoo Lee (오규식, 박지혜, 이동우) (2011) An Assessment of Landscape Ecological Value of Greenbelt Areas in the Seoul Metropolitan Area (수도권 개발제한구역의 경관생태학적 가치평가). *Journal of Environmental Impact Assessment (환경영향평가)*, 20(6) 867-878.

Olds, Kris – Henry Wai-Ching Yeung (1999) (Re)shaping ‘Chinese’ business networks in a globalising era. *Environment and Planning D: Society and Space*, 17(5) 535–555.

Oliver, Paul, Ian Davis & Ian Bentley (1981) *Dunroamin: The Suburban Semi and its Enemies*. London: Barrie & Jenkins.

Ontario’s Greenbelt. <https://www.ontario.ca/page/ontarios-greenbelt> (letöltve: 2021. 04. 16.)

Országos mutatók: a lakosság koncentrációja a nagyvárosi területeken (나라지표: 수도권 인구 집중 현황) [http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx\\_cd=2729](http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=2729) (letöltés: 2020. 02. 21.)

Pacione, Michael (2005) *Urban Geography: A Global Perspective*. Abingdon: Routledge.

Pai, Hyungmin (1997) Modernism, Development, and the Transformation of Seoul: A Study of the Development of Sae’oon Sang’ga and Yoido. Won Bae Kim et al., (eds.) *Culture and the City in East Asia*. Oxford: Clarendon Press.

Pak Szung-Hvan (박승환) (2010) 21. századi többcélú projekt az ember és a természet, a munka és a pihenés harmóniájáért (인간과 자연, 일터와 쉼터가 어우러지는 21세기 다목적 프로젝트) *A Koreai Mérnök-Szövetség Folyóirata (기술사)*, 41(2): 40–44.

Pamuk, Ayse (2005) Gentrification. Caves, Roger W. (ed.) *Encyclopedia of the City*. London: Routledge. 296–298.

Park, Chan-kyong (2019) As US troops leave Seoul, a peek inside Korea’s Yongsan military base. *This Week in Asia*, 9 Nov 2019 <https://www.scmp.com/week-asia/politics/article/3036879/us-troops-leave-seoul-peek-inside-koreas-yongsan-military-base> (letöltve: 2020. 03. 20.)

Park, Jinhee (2019) Neoliberalism Meets “Gangnam Style”: Vernacular Private Sector and Large Urban Developments in Seoul. *Urban Planning*, 4(4): 62–72. DOI: 10.17645/up.v4i4.2255

Park, Jin-Ok; Sanghoo Yoon; Myung Hwan Na & Ho-Chun Song (2015) The effects of air pollution on mortality in South Korea. *Procedia Environmental Sciences* 26(2015) 62–65.

Park, Ju-Min (2015) Go inside the last surviving slum of Seoul's glitzy Gangnam district before South Korea demolishes it. 4 May 2015 *Business Insider*. <https://www.businessinsider.com/r-gangnam-style-south-korea-set-to-demolish-slum-in-shadows-of-seoul-glitz-2015-5> (letöltve 2020. 03. 19.)

Park, Robert Ezra – Ernest Burgess (1925) *The City: Suggestions for Investigation of Human Behavior in the Urban Environment*. Chicago: The University of Chicago.

Pawar, Manohar – Taewook Huh (2014) Korean Responses to Environmental Challenges: Origins, Drivers and Impacts of Green Growth on Development. Ilcheong Yi – Thandika Mkandawire (eds.) *Learning from the South Korean Developmental. Success Effective Developmental Cooperation and Synergistic Institutions and Policies*. New York: Palgrave Macmillan 297–311.

Peach, Ceri (2002) Social Geography: New Religions and Ethnoburbs - Contrasts with Cultural Geography. *Progress in Human Geography*, 26(2): 252–260.

Peck, Jamie – Adam Tickell (2002) Neoliberalizing space. *Antipode*, 34(3) 380–404.

Peck, Jamie (2005) Struggling with the Creative Class. *International Journal of Urban and Regional Research*, 29(4) 740–770.



- Perez, Gina (2004) *The Near Northwest Side Story: Migration, Displacement, and Puerto Rican Families*. Berkeley: University of California Press.
- Perry, Clarence Arthur (1929) The Neighborhood Unit: A Scheme of Arrangement for the Family-Life Community. *Regional Survey of New York and its Environs. Vol. VII*. New York: Committee on Regional Plan of New York and its Environs. 20–140.
- Piore, Michael J. (1979) *Birds of Passage: Migrant Labor in Industrial Societies*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Podoler, Guy (2010) Seoul: City, Identity and the Construction of the Past. Haim Yacobi and Tovi Fenster (eds.) *Remembering, forgetting and city builders. (Re-materialising cultural geography)*. Farnham: Ashgate. 121–140.
- Poon, Jesse; Jinn-Yuh Hsu & Jeongwook Suh (2006) The geography of learning and knowledge acquisition among Asian latecomers, *Journal of Economic Geography*, 6(4) 541–559.
- Poradek, James (1997) Putting the use back in metropolitan land use planning: private enforcement of urban sprawl control laws. *Minnesota Law Review*. 81: 1343–1375.
- Portes, Alejandro (2000) Globalization from below: the rise of transnational communities in Marco van der Land, Bart Van Steenberg, Richard Staring, Don Kalb, Nico Wilterdink (eds.) *The Ends of Globalization: Bringing Society Back in*. Lanham: Rowman & Littlefield. 253–270.
- Poulsen, Michael; Ron Johnson – James Forrest (2002) Plural Cities and Ethnic Enclaves: Introducing a Measurement Procedure for Comparative Study. *International Journal of Urban and Regional Research*, 26(2) 229–243.
- Putnam, Robert (2000) *Bowling alone: the collapse and revival of American community*. New York: Simon and Schuster.
- Rand McNally and Company. *Rand McNally commercial atlas and marketing guide 1984*. New York: Rand McNally.
- Randolph, Bill – Andrew Tice (2014) Suburbanizing disadvantage in Australian cities: Sociospatial change in an era of neoliberalism. *Journal of Urban Affairs*, 36(1) 384–399.
- Rasse, Alejandra (2019) Spatial Segregation. Anthony Orum (ed.) *The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies*. JohnWiley & Sons. DOI: 10.1002/9781118568446.eurs0312. 1–9.
- Rees, William – Mathis Wackernagel (1996) Urban ecological footprints. Why cities cannot be sustainable—And why they are a key to sustainability. *Environmental Impact Assessment Review*, 16(4–6) 223–248.
- Reis, Lucimara Flávio – Rodrigo Luiz Medeiros da Silva (2016) Decadência e renascimento do Córrego Cheong-Gye em Seul, Coreia do Sul: as circunstâncias socioeconômicas de seu abandono e a motivação política por detrás do projeto de restauração. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 8(1) 113–129.
- Répat, Patrick, Ola Söderström & Etienne Piguat (2010) New Forms of Gentrification: Issues and Debates. *Population, Space and Place*, 16(5) 335–343.
- Republic of Korea - Urban population as a share of total population. World Data Atlas. Republic of Korea. Demographics. <https://knoema.com/atlas/Republic-of-Korea/Urban-population> (letöltve: 2020. 03. 12.)
- Richardson, Harry W. – Chang-Hee Christine Bae (2011) Options for the capital of a reunified Korea. Harry Ward Richardson, Chang-Hee Christine Bae (eds.) *Regional and Urban Policy and Planning on the Korean Peninsula*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing. 230–240.
- Richardson, Harry W. (1972) Optimality in city size, systems of cities and urban policy: a sceptic's view. *Urban Studies*, 9(1) 29–48.
- Rieh, Sun-Young – Ji-in Chang (2018) Seoul, South Korea: Dismantling a highway – Cheonggyecheon Restoration Project. Sébastien Darchen, Glen Searle (eds.) *Global Planning Innovations for Urban Sustainability*. Abingdon: Routledge. 121–135.
- Rii, Hae Un – Jae-Seob Ahn (2002) Urbanization and its Impact on Seoul, Korea. Ian Douglas, Shu-Li Huang (eds.) *Urbanization, East Asian and Habitat II*. Taipei: Chung-hua Institution for Economic Research. 47–70.
- Robinson, Jennifer (2002) Global and world cities: a view from off the map. *International Journal of Urban and Regional Research*, 26(3) 531–554.
- Rothwell, Jonathan – Douglas Massey (2009) The Effect of Density Zoning on Racial Segregation in US Urban Areas. *Urban Affairs Review*, 44(6) 779–806.

- Rouault, Alicia (2013) Sassen, Saskia: A Bottom-Up Smart City? The Utility of Citizen-Generated Data. *Data-Smart City Solutions*, Harvard Kennedy School, December 20, 2013. <https://datasmart.ash.harvard.edu/news/article/a-bottom-up-smart-city-355> (letöltve: 2020. 05. 27.)
- Rowland, Ashley – Kyong Chang Yoo (2012) Work to turn S. Korea Army post into urban oasis to begin in 2017. *Stars and Stripes*, 2 May <http://www.stripes.com/news/pacific/korea/work-to-turn-s-korea-army-post-into-urban-oasis-to-begin-in-2017-1.176104>
- Rubin, Noah Hysler (2011) Geography, colonialism and town planning: Patrick Geddes' plan for mandatory Jerusalem. *Cultural Geographies*, 18(2) 231-248.
- Rugkhanan, Napong Tao – Martin J. Murray (2019) Songdo IBD (International Business District): experimental prototype for the city of tomorrow? *International Planning Studies*, 24(3-4) 272–292.
- Rusk, David (1999) *Inside Game Outside Game: Winning Strategies for Saving Urban America*. Washington: Brookings Institution.
- Ryall, Julian (2022) New South Korean president wants to relocate capital city. *Deutsche Welle*, 03/18/2022 <https://www.dw.com/en/south-korea-incoming-president-yoon-wants-to-relocate-capital-from-seoul/a-61170422> (letöltve: 2022. 11. 27.)
- Saadatian, Omidreza; K. Sopian; E.Salleh; C. H.Lim; Safa Riffat; Elham Saadatian; Arash Toudeshki & M. Y. Sulaiman (2013) A review of energy aspects of green roofs. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*. 23 155–168.
- Saegart, Susan (1980) Masculine Cities and Feminine Suburbs. *Signs*, 5(3) 92–111.
- Salmon, Anrew (2012). Former red-light district and foreign ghetto draws hip crowds. 8 October 2012 *The Wall Street Journal*, <http://blogs.wsj.com/korearealtime/2012/10/08/itaewon-style> (letöltve: 2020. 03. 19.)
- Sampson, Robert (2012) *Great American City: Chicago and the Enduring Neighborhood Effect*. Chicago: University of Chicago Press.
- Sampson, Robert; Jeffrey Morenoff & Thomas Gannon-Rowley (2002) Assessing 'Neighborhood Effects': Social Processes and New Directions in Research. *Annual Review of Sociology*, 28: 443–448.
- Sassen Saskia (2013) Open sourcing the neighborhood. *Forbes*, 11 October. <http://www.forbes.com/sites/techonomy/2013/11/10/open-sourcing-the-neighborhood/> (letöltve: 2020. 05. 27.)
- Sassen, Saskia (1991) *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press.
- Sassen, Saskia (2005) The Global City: Introducing a Concept. *The Brown Journal of World Affairs*, 11(2) 27–43.
- Saunders, Peter T. – Ho, Mae-Wan (1984) The Complexity of Organisms. Jeffrey W. Pollard (ed.) *Evolutionary Theory: Paths into the Future*. New York: Wiley, 121–140.
- Savada, Andrea Matles – William Shaw (1992) *South Korea: a country study*. Washington: Federal Research Division, Library of Congress.
- Schätzl, Ludwig; Karin Wessel & Yong-Woo Lee (1997) *Regional Development and Decentralization Policy in South Korea*. Singapore: Institute of Southeast Asian.
- Scheve, Kenneth – Matthew Slaughter (2004) Economic insecurity and the globalization of production. *American Journal of Political Science*, 48(4) 662–674.
- Schmidt, Stefanie R. (1999) Long-run trends in workers' beliefs about their own job security: Evidence from the general social survey. *Journal of Labor Economics*, 17(4) 127–141.
- Schneider, Anne – Helen Ingram (1993) Social Construction of Target Populations: Implication for Politics and Policy. *American Political Science Review*, 87(2) 334–347.
- Schober, Elizabeth (2014) Itaewon's Suspense: Masculinities, place-making and the US Armed Forces in a Seoul entertainment district, *Social Anthropology*, 22(1) 36–51.
- Selinger Michelle, – Tony Kim (2015) Smart City Needs Smart People: Songdo and Smart + Connected Learning. Araya Daniel (ed.) *Smart Cities as Democratic Ecologies*. London: Palgrave Macmillan, 159–172.
- Sennett, Richard (2012) The stupefying smart city. *LSECities*, December 2012, <https://urbanage.lsecities.net/essays/the-stupefying-smart-city> (letöltve: 2020. 05. 27.)
- Seo, Dong-jin (2001) Mapping the Vicissitudes of Homosexual Identities in South Korea. *Journal of Homosexuality*, 40(3-4) 65–78.

- Seol, Dong-Hoon – John D. Skrentny (2009) Ethnic Return Migration and Hierarchical Nationhood: Korean Chinese Foreign Workers in South Korea. *Ethnicities*, 9(2): 147–174.
- Seoul Global Center. [http://global.seoul.go.kr/user.do?menu\\_id=0108000000&site\\_code=0101](http://global.seoul.go.kr/user.do?menu_id=0108000000&site_code=0101) (letöltve: 2020. 04. 10.)
- Seoul Metropolitan Government. Housing. <http://english.seoul.go.kr/life-information/residence/housing/1-wolse-jeonse/> (letöltve: 2020. 05. 29.)
- Seoul Queer Cultural Festival (SQCF) History <http://sqcf.org/history> (letöltve: 2020. 04. 16.)
- Seth, Michael J. (2010) *A Concise History of Modern Korea. From the Late Nineteenth Century to the Present*. Lanham: Rowan & Littlefield.
- Seth, Michael J. (2011) *A History of Korea: From Antiquity to the Present*. Lanham: Rowman & Littlefield.
- SGI Sustainable Governance Indicators (2019) *South Korea. Environmental Policies*. [https://www.sgi-network.org/2018/South\\_Korea/Environmental\\_Policies](https://www.sgi-network.org/2018/South_Korea/Environmental_Policies) (letöltve: 2020. 02. 28.)
- Shafaray, Ekaterina – Seiyong Kim (2017) A Study of Walkable Spaces with Natural Elements for Urban Regeneration: A Focus on Cases in Seoul, South Korea. *Sustainability*, 9(4) 587–607.
- Shaw, Kate (2005) Local limits to gentrification: implications for a new urban policy. Atkinson, Rowland – Gary Bridge (eds.) *Gentrification in a Global Context: The New Urban Colonialism*. (Housing and Society Series) London: Routledge. 172–188.
- Shaw, Kate (2008) Gentrification: What It Is, Why It Is, and What Can Be Done about It. *Geography Compass*, 2(5) 1697–1728.
- Sheail, John (1981) *Rural Conservation in Interwar Britain*. Oxford University Press.
- Shim, Woo-hyun (2019) Exhibit takes place around discarded power plant. *The Korea Herald*, Dec 4, 2019, <http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20191204000651> (letöltve: 2020. 06. 05.)
- Shin, Hyun Bang – Soo-Hyun Kim (2016) The Developmental State, Speculative Urbanization and the Politics of Displacement in Gentrifying Seoul. *Urban Studies*, 53(3) 540–559.
- Shin, Kyoung-ho – Michael Timberlake (2006) Korea's Global City. Structural and Political Implications of Seoul's Ascendance in the Global Urban Hierarchy. *International Journal of Comparative Sociology*, 47(2): 145–173.
- Shin, Young-jun (2011) Inequality in Korean Education. *The Korea Times*, 13 April 2011 [www.koreatimes.co.kr/www/news/special/2016/02/181\\_85160.html](http://www.koreatimes.co.kr/www/news/special/2016/02/181_85160.html) (letöltve: 2020. 06. 24.)
- Short, John R; Yeong-Hyun Kim; Merje Kuus & Wells, H. (1996) The Dirty Little Secret of World Cities Research: Data Problems in Comparative Analysis. *International Journal of Urban and Regional Research*, 20(4) 697–717.
- Sin Phjong-U – Csong Hö-Kun (신평우 – 정회근) (2010) 현행 도시정비법상 재개발, 재건축제도의 개선방안에 관한 연구. (Tanulmány az újjáépítés javításáról. A jelenlegi városi regenerációs törvény rekonstrukciós rendszere.) 토지공법연구 (Állami Földjogi Szemle) 제49집 2010년 5월 153–171.
- Slater, Terry (2008) The rise and spread of capitalism. Peter Daniels, Michael Bradshaw, Denis Shaw, James Sidaway (eds.) *An Introduction to Human Geography: Issues for the 21st Century*. Harlow: Prentice Hall. 39–61.
- Smith, Darren P. – Tim Butler (2007) Conceptualising the sociospatial diversity of gentrification: 'to boldly go' into contemporary gentrified spaces, the 'final frontier'? *Environment and Planning A*, 39(1) 2–9.
- Smith, Michael P. – Luiz E. Guarnizo (1998) *Transnationalism from Below*. New Brunswick: Transaction Publishers.
- Smith, Neil (2002) New globalism, new urbanism: gentrification as global urban strategy. *Antipode*, 34(3) 427–450.
- Son, Yong-hoon (2018) Creation of Green Culture and Values in the Hanul Madang Rooftop Garden at Seoul National University. 227–239. Zhenjiang Shen; Ling Huang; KuangHui Peng & Jente Pai (eds.) *Green City Planning and Practices in Asian Cities: Sustainable Development and Smart Growth in Urban Environments*. Cham: Springer.
- Song Byung-Nan – Sang-Chuel Choe (1981) Review of Urban Trends and Policies in Korea. Urban and Regional Report No. 81-2. The World Bank. <http://documents1.worldbank.org/curated/en/297631468041458201/pdf/URR8102000Revi0nd0policie>

[s0in0Korea.pdf](#) (letöltve: 2021. 04. 30.)

Song, Fengxiang – Michael Timberlake (1996) Chinese Urbanization, State Policy, and the World Economy. *Journal of Urban Affairs*, 18(3): 285–306.

Song, Ho Keun (2003) The Birth of a Welfare State in Korea: The Unfinished Symphony of Democratization and Globalization. *Journal of East Asian Studies*, 3(3) 405-432. DOI: 10.2307/23417792

Song, Naghun; Ashok K. Dutt & Frank J. Costa (1994) The Nature of Urbanization in South Korea. Ashok K. Dutt, et.al. (eds.) *The Asian City: Processes of Development, Characteristics and Planning*. Dordrecht: Springer. 127-144.

South and North launch joint hydrographic survey of Han and Imjin estuaries. *Hankyoreh*, Nov. 6, 2018. [http://english.hani.co.kr/arti/english\\_edition/e\\_northkorea/869084.html](http://english.hani.co.kr/arti/english_edition/e_northkorea/869084.html) (letöltés: 2020. 02. 22.)

South Korea plans artificial rain to reduce Seoul air pollution. *Aljazeera*, 6 Mar 2019, <https://www.aljazeera.com/news/2019/03/south-korea-plans-artificial-rain-reduce-seoul-air-pollution-190306095309023.html> (letöltve: 2020. 06. 05.)

Statisztikai Évkönyv 2017 (2017년 국세통계연보). Szöul: Nemzeti Adóhivatal (서울:국세행정)

Statisztikai Hivatal (통계청) 2018 Helyi jövedelem (ideiglenes) (2018년지역소득(잠정))

Stolper, Wolfgang F. – Paul A. Samuelson (1941) Protection and real wages. *Review of Economic Studies*, 9(1) 58–73.

Sturzaker, John – Ian Mell (2017) *Green Belts: Past; present; future?* London: Routledge.

Suehiro, Akira (2008) *Catch-up industrialization: The trajectory and prospects of East Asian economies*. Honolulu: University of Hawaii Press.

Szong To-Jong (송도영) (2001) (PhD disszertáció) 청계천 공구상가의 형성과 일상적 관계망. 연구총서12. (Cshonggjecshon szerszámipar-hálózatának kialakulása) 서울학연구소. Kutatási sorozat 12.. 연구총서12. Szöul: Szöul Intézet.

Tarr, Joel A. – Josef W. Konvitz (1987) Patterns in the Development of Urban Infrastructure. Howard Gillette, Zane L. Miller (eds.) *American Urbanism: A Historiographical Review*. New York: Greenwood Press. 194–226.

Taylor, Nigel M. (1998) *Urban Planning Theory Since 1945*. Thousand Oaks, California: Sage.

Térport. Barnamezős terület. <http://www.terport.hu/fogalomtar/barnamezos-terulet> (letöltve: 2020. 03. 26.)

The National Atlas of Korea I. (2019) National Geography Information Institute (NGII). <http://nationalatlas.ngii.go.kr/us/index.php> (letöltve: 2020. 07. 02.)

The Republic of Korea, The Comprehensive National Land Development Plan, 1972-1981, Seoul, Korea 1971.

The Seoul Institute (2015) *Seoul Statistical Series*. Seoul: The Seoul Institute.

The Seoul Research Data Service. Residential Mobility within the Seoul Metropolitan Area. 홈페이지로 본 서울통계로 본 서울영문판 (Seoul Statistical Series) Section 04. Housing residential mobility. [http://data.si.re.kr/eng\\_h\\_residential\\_mobility](http://data.si.re.kr/eng_h_residential_mobility) (letöltve: 2021. 05. 08.)

Thomas, June Manning – Hee-Yun Hwang (2002) Social equity in redevelopment and housing. *Journal of Planning Education and Research*, 23(1) 8–23.

Tochterman, Brian (2012) Theorizing neoliberal urban development: A genealogy from Richard Florida to Jane Jacobs. *Radical History Review*, 2012(112) 65–87.

Townsend, Anthony M. (2013) *Smart Cities: Big Data, Civic Hackers, and the Quest for a New Utopia*. New York: W.W. Norton & Company.

Trujillo, Jesus Leal – Joseph Parilla (2015) The World's 10 Fastest Growing Metropolitan Areas. *Brookings*, February 10, 2015. <https://www.brookings.edu/blog/the-avenue/2015/02/10/the-worlds-10-fastest-growing-metropolitan-areas/> (letöltve: 2020. 04. 23.)

Two Koreas Complete Joint Waterway Survey of River Estuaries. *KBS World Radio*, Dec 9, 2018. [http://world.kbs.co.kr/service/news\\_view.htm?lang=e&Seq\\_Code=141417](http://world.kbs.co.kr/service/news_view.htm?lang=e&Seq_Code=141417) (letöltés: 2020. 02. 22.)

Ujang, Norsidah (2010) Place attachment and continuity of urban place identity. *Asian Journal of Environment-Behaviour Studies*, 1(2) 61–76.

Unipage. Universities in Seoul. <https://www.unipage.net/en/universities/seoul> (letöltve: 2020. 05. 14.)

United Nations (UN) (2015) Transforming our world: the 2030 agenda for sustainable development. <https://sdgs.un.org/2030agenda> (letöltve: 2021. 01. 28.)

- United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2019) World Urbanization Prospects: The 2018 Revision, Online Edition. <https://population.un.org/wpp/Download/Standard/Population/> (letöltve: 2021. 04. 30.)
- Villa, Nico (2010) The Connected Urban Development Program. Marleen Wynants (eds.) *We Can Change the Weather: 100 Cases of Changeability*. Brussels: VUB Press. 108–109.
- Visitseoul: Jang Jin Woo Restaurant. [http://english.visitseoul.net/attractions/Jang-Jin-Woo-Restaurant\\_/20242](http://english.visitseoul.net/attractions/Jang-Jin-Woo-Restaurant_/20242) (letöltve: 2020. 03. 20.)
- Wacquant, Loic (2007) *Urban Outcasts: A Comparative Sociology of Advanced Marginality*. Cambridge: Polity Press.
- Wakefield, Jane (2013) Tomorrow's cities: Do you want to live in a smart city? *BBC News*, 19 August 2013, <https://www.bbc.com/news/technology-22538561> (letöltve: 2020. 05. 27.)
- Wallerstein, Immanuel (1974) *The Modern World System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World Economy in the Sixteenth Century*. New York: Academic Press.
- Ward, Stephen W. (2002) *Planning the Twentieth Century City*. New York: John Wiley & Sons.
- Watanabe, Takashi, Marco Amati, Kenya Endo & Makoto Yokohari (2008) The Abandonment of Tokyo's Green Belt and the Search for a New 21 Discourse of Preservation in Tokyo's Suburbs. Marco Amati (ed.) *Urban Green Belts in the Twenty-first Century*. Aldershot: Ashgate. 21–36.
- Wellman, Berry – Berry Leighton (1979) Networks, Neighborhoods, and Communities: Approaches to the Study of the Community Question. *Urban Affairs Review*, 14(3) 363–390.
- Wescott, Sarah – Valentia Sundell (2016) Rooftop garden initiative. Macalester College.
- Westphal, Larry E. (1987) The Republic of Korea's Experience with Export-Led Industrial Development. *World Development*, VI., 1987/3, 347–382.
- White, Jerry (2008) *London in the 20th Century: A City and its People*. London: Random House.
- Wicker, Jeffrey (1987) *Evolution, Thermodynamics, and Information : Extending the Darwinian Program*. New York: Oxford University Press.
- Williamson, Lucy (2012) South Korean shanty town on sought-after real estate. 22 March 2012, *BBC News*. <https://www.bbc.com/news/world-asia-17456032> (letöltve: 2020. 03. 19.)
- World Health Organization (WHO) (2010) Urban Planning, Environment and Health: From Evidence to Policy Action. [https://www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0004/114448/E93987.pdf](https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0004/114448/E93987.pdf) (letöltve: 2020. 06. 22.)
- Wyly, Elvin K. – Daniel J. Hammel (2005) Mapping neo-liberal American urbanism. Atkinson, Rowland – Gary Bridge (eds.) *Gentrification in a Global Context: The New Urban Colonialism*. (Housing and Society Series) London: Routledge. 18–38.
- Yeung, Henry Wai-Ching (2009) Transnationalizing entrepreneurship: a critical agenda for economic geography *Progress in Human Geography*, 33(2) 210–235.
- Yim, Seou-Hoi (2003) Geographical Features of Social Polarization in Seoul, South Korea. Toshio Mizuuchi (ed.) *Representing Local Places and Raising Voices from Below*. Osaka: Osaka City University. 31–40.
- Yongsan Statistical Yearbook (2020) (용 산 통 계 연 보) Seoul: Yongsan-gu Office (용 산 구 청 장)
- Zatko, Martin (2011) *The Rough Guide to Seoul*. London: Rough Guides.
- Zheng, Siqi; Weizeng Sun; Jianfeng Wu & Matthew E. Kahn (2015) *The Birth of Edge Cities in China: Measuring the Spillover Effects of Industrial Parks*. Working Paper No. 21378. Cambridge: National Bureau of Economic Research.
- Zhu, Jieming (2004) Local developmental state and order in China's urban development during transition. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(2) 424–447.
- Zukin, Sharon (1987) Gentrification: Culture and Capital in the Urban Core. *Annual Review of Sociology*, 13(1) 129–147.
- Zukin, Sharon (1991) *Landscapes of power: from Detroit to Disney world*. Berkeley: University of California Press.
- Zukin, Sharon (1995) *The cultures of cities*. Malden: Blackwell.
- Zukin, Sharon (2009) Changing landscapes of power: Opulence and the urge for authenticity. *International Journal of Urban and Regional Research*, 33(2) 543–553.
- Zukin, Sharon (2010) *Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places*. New York: Oxford University Press.

Zukin, Sharon (2011) Jane Jacobs: Why Neo-Cons loved communitarian urbanist, *Architecture Review*, 26 October. <http://www.architectural-review.com/reviews/reputations/-janejacobs/8621634.article> (letöltve: 2020. 05. 29.)

Zukin, Sharon; Valerie Trujillo; Peter Frase; Danielle Jackson; Tim Recuber & Abraham Walker (2009) New Retail Capital and Neighborhood Change: Boutiques and Gentrification in New York City. *City and Community*, 8(1) 47–64.