

A Varsó körüli szuburbanizációs folyamat jellemzői az 1990-es években

TUNA TASAN–HERMAN KOK¹

Bevezetés

A közép-európai nagyvárosok (köztük Varsó) körüli szuburbanizációs folyamat a társadalmi-gazdasági átalakulási folyamat idején erősödött fel. Ennek vizsgálata előtt foglalkozunk a szuburbanizáció fogalmaival. Szuburbanizációnak nevezzük a nagyvárosi központokból a peremre történő kiköltözést, vagy P. HALL szavaival:

„A *szuburbia* a század fordulóján szuburbanizációs folyamatának terméke, amire a későbbiekben úgy emlékeznek vissza, mint egy vasút közé szerveződő «miniállamra», egy olyan létező állapotra, ahol a vasútállomás, a bolt és a mező néhány perces gyalogúttal megközelíthető volt (HALL, P. 1988).

Kétségtől, a népesség fentiekben leírt (nyugat-európai típusú) kiáramlása az elővárosokba és maga az elővárosi övezet jellemzői merőben különböztek a közép-európaiktól. A szuburbanizáció történeti fejlődését vizsgálva könnyen felfedezhető, hogy Nyugat-Európában és Észak-Amerikában hasonló okokból költöztek ki a városi peremterületekre, s maga a fogalom is ezekhez a földrajzi területekhez kötődik. A tiszta és biztonságos környezet iránti igény, a közlekedési eszközök fejlődése, a városi szolgáltatások elérhetősége és a tágasabb lakóter voltak a fő kiköltözést ösztönző tényezők.

Vajon ez a meghatározás magyarázza-e a szuburbanizációs folyamatot Közép-Európában – ahhoz hasonlóan, ahogyan a nyugati világban? Melyek azok az erők, amelyek a Varsó, mint átmenetben lévő város körüli szuburbanizációt irányítják? Ezek a legfontosabb kérdések, amelyekkel jelen cikk foglalkozik. Minthogy a nagyarányú változások az elmúlt évtized során játszódtak le, az alábbiakban leírt átalakulás időszaka az 1990-es évek.

A szuburbanizáció fogalma nyugati és lengyel összefüggésben

A szuburbanizáció fogalma Nyugaton

A városi peremzóna a szuburbán tevékenységek helyszíne, az elővárosi fejlődés területe, ahol a falusi és városi földhasználat keveredik és együtt átmeneti övezetet alkot a „városi” és „falusi” térségek között (JOHNSON, J. H. 1974). Az előváros egy, a térben nem folyamatos, lakójellegű településrész, amely gazdaságilag a városi központ-

¹ Utrechti Egyetem, Földrajztudományi Kar, Alkalmazott Földrajz és Tervezés Tanszék. P.O. Box 80115, NL-3508 TC Utrecht, the Netherlands

tól függ, és ebben a szuburbán övezetben helyezkedik el (HUGHES, J. W. 1974). A szuburbanizáció olyan folyamatként írható le, amikor a városközpont népességszáma az elővárosokba történő kiáramlás hatására csökken (KOK, H. and KOVÁCS, Z. 1999). Ezért jelen cikkben a központból a perifériára történő népességáramlás a szuburbanizáció legfőbb kritériumaként kezeltük. Történetileg a nyugati világban a szuburbanizáció jelensége a közlekedés modernizációja nyomán bontakozott ki, amikor az elővárosi vasutak és villamosvonalak megjelenésével a beépíthető területek is megnöttek. A középosztályok a nagyvárosok háttérterületein próbáltak vonzóbb lakókörnyezetet teremteni maguknak. Ezért a „szuburbán fejlődés” és az „új város” fogalmak lettek az angolszász tervezési ideológia sarokpontjai (ROTHBLATT, D. N. and GARR, D. J. 1986).

A nyugati koncepció rövid története

A „suburbia” modell mint az ipari város borzalmainak alternatívája a 19. sz. második felében bontakozott ki. Ebben az időszakban a legtöbb nyugat-európai és amerikai nagyváros legfontosabb jellemzője a gyors iparosodás, a növekvő környezetszennyezés és a zsúfoltság volt. A vasúthálózat kiépülése a tehetősebbek számára lehetővé tette a kiköltözést a gyors ütemben fejlődő, de szennyezett városokból.

Az USA-ban a lakásmobilitás első jelei akkor mutatkoztak, amikor a központi üzleti negyed, a CBD terjeszkedni kezdett, és ez a mérsékelt jómódú családokat a 20. sz. elején a városközpontokból való kiköltözésre ösztökélte; helyükre a népesség alacsonyabb jövedelmű csoportjai települtek. A folyamat a motorizáció terjedésével az 1920–1930-as évek során tovább erősödött. A 30-as évek végére már a központi nagyvárosi területet az elővárosi települések gyűrűje vette körül (HUGHES, J. W. ezt nevezte el „fánkmodellnek”) (ROTHBLATT, D. N. and GARR, D. J. 1986).

Az amerikai élet minden megnyilvánulását átható szuburbanizáció az olcsó és bőséges üzemanyag-ellátáson alapul. Az amerikai városokban a fő tényező az államok közötti főútvonalak rendszerének (Interstate Highway System) kiépülése volt Eisenhower elnök első hivatali periódusában, amely válasz volt a személygépkocsik számának rohamos növekedésére (HUGHES, J. W. 1974). Idővel a szuburbán területek jellege alaposan megváltozott.

Mi a népességvándorlás oka?

Ismeretes, hogy a népességnek a városközpontokból a periféria felé irányuló mozgása, vagyis szuburbanizáció, különböző gazdasági és társadalmi okokra vezethető vissza. Az első ok a népesség emelkedő jövedelmi szintje. Fentebb utalás történt arra, hogy a népesség a tisztább és biztonságosabb környezetet keresve hagyta el a városközpontokat és költözött a városperemekre. A közlekedési hálózatok kiépülése révén – mint a vasúthálózaté Nyugat-Európában, vagy a közúthálózaté az USA-ban – a mobilitási lehetőségek megnöttek. A nyugati típusú szuburbanizációban a motivációt a megfelelő lakásellátottság és a vonzó környezet jelentette, amellyel hatékony szolgáltatások páro-

sultak (VAN DAM, F. 1996). Mindez azt jelenti, hogy az elővárosi területek egyszerre élvezik a falusi és városi életforma előnyeit. Nyugaton a városközpontokba irányuló, munkahelyi, vásárlási és szórakozási célú utazások folytatódnak, viszonylagos jelentőségük azonban egyre csökken, mivel a 20. sz.-ra a hasonló jellegű városi funkcióknak a szuburbán övezetben való megjelenése volt a jellemző (JOHNSON, J. H. 1974).

Összefoglalva a fentebb leírtakat, megállapítható, hogy a népességnek a központ és a periféria közötti mozgása négy tényezőre vezethető vissza: intraurbán mozgás az egy főre eső növekvő jövedelem hatására; a szolgáltató ágazat fejlődése nyomán, valamint a lakáspiac bővülése és a közlekedési hálózat kiépülése következtében. Utóbbi kettőt KORCELLI, P. (1992) munkahelyi tényezőként, ill. lakástényezőként határozta meg.

A szuburbanizáció lengyel fogalma

Ezek után fel kell tenni a kérdést: a fentiekhez képest miben más a szuburbanizáció definíciója Lengyelországban, milyen vonatkozásban különbözik nyugati és más kelet-közép-európai megfelelítőitől?

Az elővárosi települések fejlődését a viszonylag sűrű vasút- és közúthálózat kialakulása segítette elő Lengyelországban, a 19. sz. második felében (KORCELLI, P. and WECLAWOWICZ, G. 1985). A szuburbanizáció az 1960-as évek végéig késett a II. világháború okozta pusztítás és a szocialista korszak miatt.

A népességnek a nyugati városokban az 1960–1970-es években tapasztalható nagyarányú kiáramlása a városközpontokból a perifériára a kelet-közép-európai városokban csupán a piacgazdaság megjelenésével vált tömegessé. A magángépkocsik alacsony száma, a beruházásoknak a városokban történt koncentrálódása, a vidéki szolgáltatások alacsonyabb minősége és az infrastruktúra hiányosságai a szuburbán területeket kevésbé tették vonzóvá. Az 1990-es években lejátszódott társadalmi-gazdasági változások nyomán a jövedelmi szintek, ezzel a személygépkocsi állomány is nőtt, a nagyvárosok peremzónájában új szolgáltató és közlekedési létesítmények jelentek meg, amelyek megkönnyítették a népesség mobilitását, és ez a szuburbanizációs folyamatokat is felgyorsította.

A munkahellyel, közlekedéssel és lakóhellyel kapcsolatos tényezőknek a lengyel nagyvárosok körüli szuburbanizációs folyamatokra gyakorolt hatását vizsgálva azt feltételezhetnénk, hogy azok a nyugati városokhoz hasonló hatást gyakorolnak a népesség mobilitására. A szuburbanizáció lengyelországi történeti fejlődése, tapasztalatai és jelenlegi stádiuma azt mutatja, hogy a középosztály annak idején nem hagyta el a várost és költözött ki a peremre, mint ahogyan az Nyugaton történt. A nyugati típusú szuburbanizáció tehát nem létezett a szocialista időkben (KOK, H. 1997). Az infrastruktúra és a szolgáltatások szintje jóval alacsonyabb volt a peremterületeken, mint a város központi részein (KORCELLI, P. 1995). A városi ártalmak sohasem játszottak komoly szerepet abban, hogy a lengyel városi polgárok a városkörnyéki településekre költözzenek. Bár Varsó körül a szuburbán zóna fizikailag létezett, az ottani népesség társadalmi szerkezete és a mobilitást kiváltó okok lényegesen különböztek a nyugati mintától.

A lengyel népesség mobilitására a közelmúltban az intézményrendszer és a piaci szerkezet átalakulása gyakorolt alapvető hatást (a funkciók decentralizálása és a szabad piac megjelenése). A földpiac megjelenése és az épülő ingatlanok minőségének javulása (új típusú és fejlettebb anyagok és technológiák bevezetése) nyomán a városzéleken nagyarányú lakásépítés kezdődött. KORCELLI, P. (1990) a családi házak magas árait a lakásépítés decentralizálásának és az építési költségek emelkedésének tulajdonította. A nagyvárosi peremeken szerinte az építési tevékenység felgyorsulása várható, amely tömegeket vonz majd a fővárosi régióba, különösen annak peremére.

Az 1990-es években azonban elsősorban a fővárosból áramlott a népesség a Varsót övező települések gyűrűjébe. A többi lengyel nagyváros (Łódź, Krakkó, Poznań) hasonlóan a varsói vándorforgalom a környékkel összehasonlítva negatív migrációs egyenleget mutat.

Szuburbanizáció a szocialista Varsóban

A Varsó körüli szuburbanizáció megértéséhez a szocialista időszak első tapasztalatai és az akkori fogalomhasználat áttekintésére van szükség. Bár a nyugat-európai és észak-amerikai értelemben vett szuburbanizáció nem illeszkedik a szocialista városmodellbe, a valóságban a kelet-közép-európai nagyvárosokban is létezett a mobilitás és a szuburbanizáció. Az elővárosi koncepció és maga a folyamat is eltért a nyugatitól, mert a népesség mobilitása mögött más erők álltak, és a szuburbán települések szerkezete is más volt.

A II. világháború után az 1945–50 közötti évekre a Varsóba irányuló intenzív bevándorlás volt jellemző. A migráció eredményeként 1950-re a háborút túlélte varsóiak 55%-a ismét a fővárosban lakott, 11%-uk pedig a környéken telepedett le (IWANICALYRA, E. 1986).

A nyugati szuburbanizációs modellel szemben a falusi térségekből kiinduló urbanizáció (KORCELLI, P. 1992) kezdődött meg Varsóban az 1950-es évek elején. A folyamat során a falvak lakosai a főváros közel eső településekre költöztek, jobb munkalehetőségeket keresve. A Varsótól 40 km-re ÉK-re eső Wolomin városának fejlődése jó példája az ilyen „falusi urbanizációnak”.

A szocialista korszakban a népességmozgást szabályozták. 1954 és 1983 között rendelet volt érvényben, amely a Varsóban történt letelepedést engedélyhez kötötte. A rendelet nyomán a bevándorlók aránya 40%-ról 25%-ra csökkent (IWANICALYRA, E. 1986).

A városkörnyék fejlődését történetileg vizsgálva állítható, hogy a Varsó körüli szuburbán fejlődés a szocialista érában három helyszínen ment végbe; ezek közül kettő Varsó határán kívül, egy pedig a főváros közigazgatási területén belül található.

Az első a már említett „falusi urbanizáció” volt, amikor a vidékről érkező bevándorlók, akiknek nem volt a fővárosi lakhatási engedélyük, Varsó határának közvetlen közelében telepedtek le. A főváros környéki szuburbán övezet több stádiumban alakult ki. Az elsőben a vidékiek a legközelebbi városi településben találtak lakóhelyet és oktatási intézményt vagy munkahelyet az ipari vagy szolgáltatási szektorban. A má-

sodik stádiumban egy – nem föltétlenül közeli – közepes nagyságú városba költöztek, hogy képzettségi szintjüket vagy foglalkoztatottsági státusukat emeljék. Végül valamelyik nagyvárosban – pl. Varsóban – telepedtek le. A bevándorlók közül sokan – engedély hiányában – a főváros szuburbán zónájában találtak lakást, és innen Varsóba ingáztak. Miután öt év folyamatos munkaviszonyuk volt, megkapták az állandó lakhatási engedélyt, aminek birtokában beköltözhettek egy viszonylag szűk állami vagy szövetkezeti lakásba. Az ilyen, eredetileg vidéki emberek számára az utolsó stádium a városperemi családi házias életmód lett, már aki megengedhette magának (IWANICA-LYRA, E. 1986). A varsói nagyvárosi perem legjellegzetesebb része éppen ez a családiházias övezet.

A szuburbanizáció második, kevésbé fontos sajátossága a hétfégi házak kialakulásával kapcsolatos, amelyek a sok kisméretű és szezonális kerti faháztól a kevés állandóan lakható házig terjedt. A 20. sz. elejétől Varsó tehetősebb polgárai hétfégi házzal rendelkeztek olyan városokban, mint Otwock, Anin, Skolimów-Konstancin és Milanówek (KOWALCZYK, A. 1993).

A városi peremvidék legvonzóbb családi házai Podkowa Lesna és Konstancin Jeziorna településekben találhatóak, amelyeket többé-kevésbé állandó jelleggel a jómódúak laktak (KOWALCZYK, A. 1993). Ezek a helyek bizonyítják, hogy – bár a szocialista korszakban a népesség mobilitása erősen korlátozva volt – létezett mozgás a városi peremzóna felé, ami a Varsó körüli szuburbanizáció első kísérleteként értékelhető.

Bár a nyugati értelemben vett szuburbanizáció nem volt jellemző Varsó környékén, létezett azonban a népesség nagyarányú kiáramlása a belső területekről a városszélre. Itt épültek a nagy házgyári lakótelepek, ahol az emberek viszonylag nagyobb méretű lakásokban és parkosított környezetben laktak. Ez tekinthető a szuburbanizáció harmadik típusának amely ugyanakkor a központi tervezés által vezérelt folyamat volt. A lakosság a város határain belül maradt és a tehetősebbek nem költöztek azon túl.

A Varsó körüli szuburbanizáció alakulása 1990 után

A jelenlegi – nagyvárosból a környékre irányuló – népességmozgás mozgatórugói

POTRYKOWSKA, A. (1990) rámutatott, hogy a Lengyelországon belüli népességvándorlást a gazdasági helyzet javulása és a máshová költözők társadalmi helyzetének változása alapozta meg, ami a lakosság egy részének magasabb életszínvonalat jelentett, valamint jobb társadalmi és természeti környezetet kínált. A szabadpiaci gazdaságra történő átmenettel a magasabb képzettségű és foglalkozási szintű új városi rétegben igény merült föl az alacsonyabb lakossűrűségű, minőségi és építészeti szempontokból is vonzó lakókörnyezet iránt. Az új elővárosi életstílus – a magángépkocsik számának emelkedésével és a földpiac átalakulásával megjelent építkezési lehetőségekkel – volt a legfontosabb, városból taszító tényező.

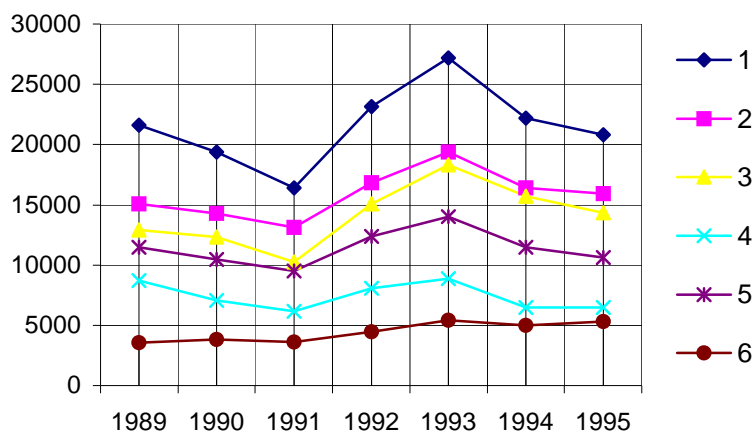
POTRYKOWSKA, A. (1993) a varsói régió vándorlási viszonyait az előző évtizedre vonatkozóan tárgyalja és hangsúlyozza a város mint népességfogadó terület szerepének csökkenését és mint kibocsátónak a növekedését. A Varsóba irányuló bevándorlás tehát visszaesett az 1975–1985 közötti tíz éves időszakban az előző évtizedekhez képest.



1. ábra. Varsó városi területe és közigazgatási beosztása. – 1 = a vajdaság határai; 2 = gminák határai; 3 = Varsó határa; 4 = településközpontok; 5 = a vándorlás fontosabb irányai a varsói nagyvárosi körzeten belül. (Forrás: POTRYKOWSKA, A. 1993a)

The Urban Area and Administrative Division of Warsaw. – 1 = Voivodship boundary; 2 = boundary of gminas; 3 = boundary of Warsaw; 4 = central settlements; 5 = most important migration flows in the urban region of Warsaw. (Source: POTRYKOWSKA, A. 1993a)

A helyi önkormányzatok 1990. évi megjelenésével és a lengyel főváros új közigazgatási beosztásával (1994) nagyvárosi törekvései felerősödtek. Az új beosztás 11 területi egységből (ún. *gminából*) áll, amelyek közül a központi (Varsó-Centrum) nagyjából a háború előtti területtel esik egybe (KORCELLI, P.–POTRYKOWSKA, A. and WECLAWOWICZ, G. 1994).



2. ábra. A vándorforgalom alakulása a varsói nagyvárosi körzetben (1989–1995). – 1 = teljes bevándorlás; 2 = teljes elvándorlás; 3 = bevándorlás városokból; 4 = falusi térségekből; 5 = elvándorlás városokba; 6 = falusi térségekbe

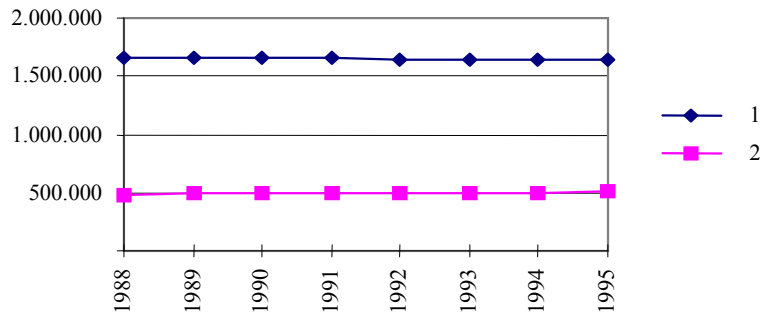
Migration trends in Warsaw urban region (1989–1995). – 1 = total in-migration; 2 = total out-migration; 3 = in-migration from urban areas; 4 = from rural areas; 5 = to urban areas; 6 = out-migration to rural areas

A várost körülölelő kb. 25–30 km-es övezetben, amelyet JAKOCZYK-GRYSZKIEWICZ, J. (1997) elővárosi övezetnek határoz meg, a varsói városi körzet alkotja a magot, amelyet kerületekre osztott belső és külső gyűrű vesz körül (1. ábra). A külső zónában városi és falusi települések egyaránt megtalálhatók (a nagyszámú közigazgatási egység között 26 városi státusú található).

A külső övezetből Varsóba irányuló vándorforgalom az 1978. évi 41%-ról 1991-re 30%-ra csökkent. Ugyanezen időszakban a város központjából a nagyvárosi gyűrűbe irányuló vándorlás 8%-ról 30%-ra nőtt (POTRYKOWSKA, A. 1993a). A tendencia a további években is folytatódott (2. ábra).

Nagy-Varsó népességét vizsgálva minimális változás tapasztalható mind a város (nagyvárosi központ), mind pedig a környező agglomerációs területen (3. ábra). Az agglomeráció lakossága csupán 0,5%-kal nőtt az 1989–1995 közötti időszakban, míg a város népessége 0,12%-kal (1,66 millióról 1,64 millióra) csökkent. Az állandó népesség száma tehát visszaesett, amelyet Varsó esetében a pozitív vándorlási egyenleg csaknem kompenzál, az agglomeráció esetében pedig meg is halad.

Varsó évtizedeken keresztül munka és lakhatás szempontjából vonzó város volt. Mint főváros, jó elhelyezkedési lehetőségeket kínált, és Lengyelország más városaihoz képest központi lakásépítési programmal rendelkezett, a városi szolgáltatások



3. ábra. Népszámszám-változás a Varsói agglomerációban 1989–1995 között. – 1 = Varsó; 2 = agglomeráció (Forrás: GUS)

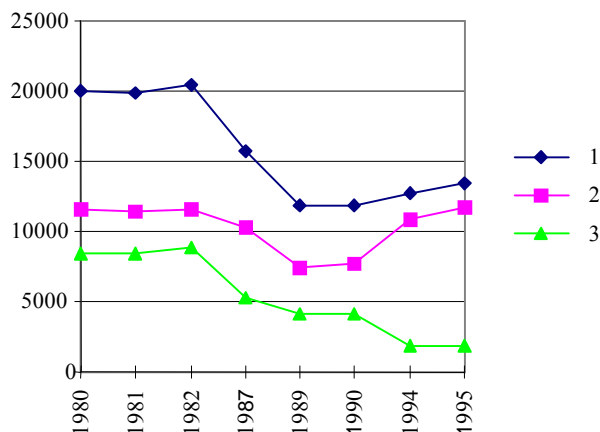
Change in the population figures between 1989–1995. – 1 = Warsaw City; 2 = agglomeration (Source: GUS)

szempontjából is kiemelkedő ellátottságú volt. A túlságosan gyors ütemű városnövekedés megakadályozása céljából és a tömegesen jelentkező lakásigény rövid időn belül történő kielégíthetlensége okán a kormányzat adminisztratív intézkedésekkel tartotta a főváros határán kívül a Varsóba betelepülni szándékozókát. A többi nagyváros (Krakkó, Poznań, Wrocław) hasonlóan Varsó is „zárt” város lett az 1950-es évek végén és 1983-ig az is maradt. Ez az intézkedés csökkentette a Varsóban letelepedettek számát. Akik viszont nem lehetek a főváros lakói, a környező falvakban találtak otthonra.

Az adminisztratív intézkedések feloldása idején (1983) és azt követően az ország gazdaságára a súlyos recesszió és az ellátás akadozása volt jellemző. A városok vonzereje ekkor mélypontra volt, és Varsó megnyitása nem vezetett az oda irányuló vándormozgalom különösebb erősödéséhez.

Az 1980-as évek első felében a Varsóba bevándorlók száma évente kb. 20 000 fő volt, vagyis 1000 fővárosira mintegy 12 bevándorló jutott. Az amúgy is alacsony arány az évtized végére 12 000-re (8 betelepülő/1000 lakos) esett vissza. Különösen lecsökkent a környező agglomerációból áttelepültek száma. A magángépkocsival rendelkezők számának növekedése, a közműfejlesztések (gázvezeték, csatornázás) és a szolgáltatások (üzletek, iskolák és éttermek) fejlődése az agglomeráció területén feleslegessé tette a beköltözést a városba. A szennyezettség, a zsúfoltság és a bűnözés elterjedése a nagyvárost egyre kevésbé tette vonzóvá. A máshonnan Varsóba irányuló vándorlás kezdetben ugyancsak csökkent. A politikai-társadalmi változások után, amikor a főváros gazdasága a 90-es évek elején kezdett erőre kapni, a más helyekről a városba irányuló migráció enyhe növekedésnek indult (4. ábra). Ezt a fellendülést a munkaerőpiac erősödése, a viszonylag magas varsói munkabérek, és a diákokat mindenfelől vonzó egyetemek jelenléte okozta. A távolabbról érkezetteket tehát inkább a munkalehetőségek és az oktatási intézmények vonzották.

Az odavándorlással ellentétben a Varsóból elköltözötték száma az 1980-as, igen alacsony szintről (5000 fő, fajlagosan 3 elvándorló/1000 fő) 1995-re csaknem



4. ábra. A Varsóba irányuló vándorforgalom alakulása (1980–1995). – 1 = teljes bevándorlás; 2 = nem a környékről; 3 = a varsói vajdaságból (Forrás: GUS)

Number of migrants moving to Warsaw, 1980–1995). – 1 = total; 2 = from elsewhere; 3 = from the Warsaw Wojwodship (Source: GUS)

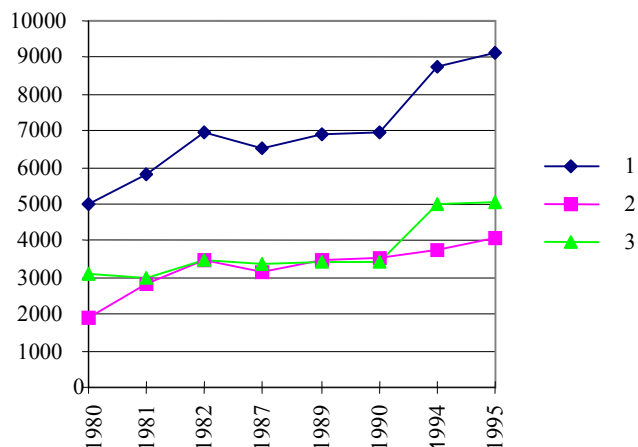
kétszeresére (9000-re, fajlagosan 5,5 elköltöző/1000 főre) emelkedett (5. ábra). A jelentős növekedés dacára a Varsóból elköltözöttek száma 1995-ben még mindig alacsonyabb volt, mint a bevándorlóké.

A környező agglomerációba, valamint a máshová irányuló vándorlás egyaránt enyhén emelkedő tendenciát mutatott. Míg az agglomerációba történő kiköltözés inkább a lakóhelyválasztással és a háztartással kapcsolatos okokkal függ össze, a máshova települést a munkahelyváltogatás vagy a nyugalomba vonulás motiválja. Az agglomerációba tartó népesség a kelet-közép-európai szuburbanizációnak azt a sajátosságát példázza, amely során egyrészt a felső középosztály vonzóbb környezetben keres magának kellemes lakóhelyet, másrészt az alacsony jövedelmű háztartások a viszonylag magas és egyre emelkedő nagyvárosi lakásfenntartási és megélhetési költségek elől költöznek le vidékre.

A Varsó körüli elővárosi övezet fejlődése

Amint arra POTRYKOWSKA, A. 1993-ban rámutatott, Varsó peremterületein új lakótelepeket építettek, bár a központban nagy területek voltak üresen. A nagyarányú lakásépítés folytatódott a külső kerületekben, ahol a modern géppark alkalmazása könnyebb volt (POTRYKOWSKA, A. 1993b). Az utóbbi évek lakásberuházásai azt mutatják, hogy Varsóban új lakásokhoz csak magas jövedelmű csoportok jutnak hozzá; az ilyen lakások így természetesen a tehetősebbek igényeihez igazodnak.

A magánszektoron belül a magas jövedelmekkel rendelkezők, beruházási forrásokhoz férők vagy öröklés útján pénzhez jutott családok vásárolnak vagy építtetnek



5. ábra. A Varsóból elköltözötték számának alakulása (1980–1995). – 1 = összesen; 2 = a Varsói vajdaságba nem a környékről; 3 = máshová (Forrás: GUS)

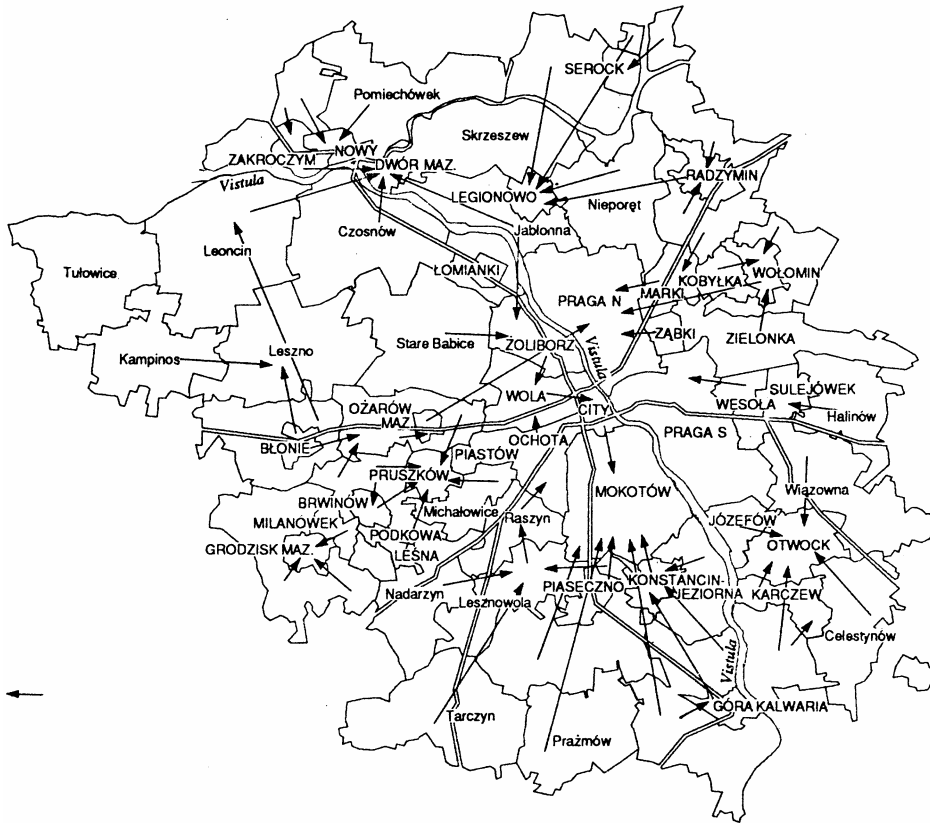
Number of migrants leaving Warsaw (1980–1995). – 1 = total; 2 = to Wojwodship Warsaw; 3 = to elsewhere (Source: GUS)

maguknak házat, ill. lakást. A szövetkezeti szektor feltételei igen hasonlóak. A bérlői szövetkezeteknek korábban juttatott kedvezmények megvonásával és a szövetkezetek teljes önfinanszírozásra történt átállításával az ottani fenntartási költségek 2–5-szöröse az állami vagy önkormányzati lakásokéinak. Az önkormányzatok és a vállalkozók már nem építenek az alacsony és közepes jövedelmű társadalmi csoportok számára elérhető lakásokat. Így módon a lakáskérdés utóbbiak számára komoly problémát okoz, mivel a közszféra minimális lakást kínál, a magánszférában pedig túl magasak az árak (TASAN, T. 1997).

A lakásépítést és a népességnek a periféria felé irányuló mobilitását vizsgálva hangsúlyozni kell a Varsó városi peremén túli belső gyűrű fejlődését. A 6. ábra a vándormozgalom irányait mutatja, a belső gyűrű peremterületei jelentőségének bemutatásával.

Szuburbanizáció a belső gyűrű területén

A belső gyűrű mobilitási formáit szemlélve láthatjuk, hogy a legérdekesebb területek Mokotów kerület É-i részei (Ursynów, Wilanów). Az Ursynów-Natolin lakáspiac népszerűsége nem újabb keletű jelenség. Az 1970-től a mai napig az egyik legnagyobb lakónegyed a metróvonal mentén az újabban létesült Kabaty lakótelepig épült. A lakónegyed társadalmi összetétele magasabb hierarchiaszintre utal a szellemi elitől a szakmunkásokig, a fizikai munkások aránya igen alacsony a területen. Az itt lakók 24%-a tartozik a legmagasabb vagy a második legmagasabb kategóriába egy ötlépcsős társadalmi jövedelmi raglétrát tekintve.



6. ábra. A vándorlás fontosabb irányai a varsói nagyvárosi körzetben belül.
(Forrás: POTRYKOWSKA, A. 1993a)

Most important migration flows in the urban region of Warsaw.
Source: POTRYKOWSKA, A. 1993a)

A viszonylag igen alacsony életkornak köszönhetően úgy tűnik, hogy Ursynów a fiatal értelmiségiek kedvelt lakóhelye Varsóban (TASAN, T. 1997). Praga Plnoc kerületre a „falusi eredetű urbanizáció” jellemző, a szomszédos Zabki, Marki és Wolomin településekről történő bevándorlással (POTRYKOWSKA, A. 1993a).

Szuburbanizáció a külső gyűrű területén

A 6. ábrát vizsgálva a külső övezet népszerű vándorlási célpontjai É-en Legionowo, Nowy Dwór Mazowiecki, D-en Konstancin-Jeziorna, Otwock és Lesznawola, Ny-on pedig Pruszków és Grodzisk Mazowiecki. Közülük néhány korábban ipari központ volt, mint Pruszków és Otwock, mára viszont lakófunkciójuk erősödött meg.

A Varsót körülvevő belső és külső gyűrűn belüli mozgás nem szuburbanizációs jellegű, már ami a népesség társadalmi összetételét és a kiváltó okokat illeti. A Varsó körüli szuburbán települések és a külső övezetbe irányuló népességvándorlás és a Nyugaton zajló hasonló folyamatok összehasonlítása részletes társadalmi vizsgálatokat igényel. A belső gyűrű alakulása Mokotów D-i részén, ill. a külső zóna É-i peremén, Konstancin-Jeziornában a nyugati típusú szuburbanizáció kezd kibontakozni, családiházias építkezéssel, a területen keresztül vezető metróvonal kiépülésével, és a város többi részénél jobb lakó- és környezeti körülményekkel. Ezek az 1990-es évek végén keletkezett negyedek az első „igazi” szuburbán településeknek tekinthetők. Kisebbség, a társadalmi összetételre irányuló vizsgálatok kimutatták, hogy az utóbbi időben fiatal városi értelmiségiek költöztek ide (TASAN, T. 1997).

Következtetések

Az elővárosi övezeten belüli fejlődés Varsóban új irányt vett 1990-et követően. Az 1990-es évekig a tervező intézmények a fejlesztést és a szolgáltatásokat a városban igyekeztek koncentrálni. Az állami lakásépítés is a városban összpontosult, az infrastrukturális ellátottság is sokkal fejlettebb volt ott, mint az agglomerációban. Voltak pl. olyan közutak, amelyek Varsó határán véget értek. Mindezek ellenére az agglomeráció fejlődése bizonyos dinamizmust mutatott. Ez annak volt tulajdonítható, hogy azok, akik nem telepedhettek le Varsóban, itt találtak otthonra. Olyan iparágak, ill. ipari létesítmények is, amelyek Varsóban nem kaptak helyet, kisebb városokba (Pruszków, Wolomin) kényszerültek. A tehetősebb polgárokat vonzották az agglomeráció szebb vidékei. Nagy területeken épültek olyan hétvégi házak, amelyek ténylegesen állandó lakhelyül is szolgálhattak (Podkowa Lesna, Konstancin).

Az 1990-es években új folyamatok indultak meg. A város és a környező térségek fejlesztése közötti különbségek ideológiai indokai megszűntek, a piacgazdaság megjelenésével pedig Lengyelországban a lakosság, a vállalatok és az önkormányzatok gyorsan felismerték az agglomerációs övezet piaci értékét. A többi kelet-közép-európai ország fővárosához hasonlóan a varsói agglomeráció is dinamikusan fejlődik. A legvonzóbb vidékeken föllendült a lakásépítés is – főleg a jómódúak számára. A városból kivezető főútvonalakhoz közel eső területek a szállítás, a raktározás és a kiskereskedelem célpontjai lettek.

Angolból fordította: BASSA L.

- HALL, P. 1988. *Cities of Tomorrow: an Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century.* – Basil Blackwell, Oxford, Cambridge
- HUGHES, J. W. 1974. *Suburbanization Dynamics and the Future of the City.* – Center for Urban Research, Rutgers University, The State University of New Jersey, New Brunswick, New Jersey
- IWANICA-LYRA, E. 1986. *The Influence of the Migration of the Rural Populace on the Transformation of Social Structures and the Spatial Economy of the Warsaw Periphery.* – Conference Paper presented in Regional Conference on Mediterranean Countries, International Geography Union
- JAKOCZYK-GRYSZKIEWICZ, J. 1997. *Functional and Morphological Changes in the Suburban Zone of Lodz. – A Comparative Study of Lodz and Manchester: Geographies of European Cities in Transition,* University of Lodz, Lodz
- JOHNSON, J. H. 1974. *Suburban Growth: Geographical Processes at the Edge of the Western City.* – John Wiley&Sons, London, New York, Sydney, Toronto
- KOK, H. and KOVACS, Z. 1999. *The Conditions of Suburbanization around Budapest.* – Netherlands Journal of Housing and the Built Environment (forthcoming)
- KOK, H. 1997. *Leaving the City in Hungary and Poland: the effects of 1989.* – Paper presented at the Conference Transformation Processes in Eastern Europe, NOW-ESR Den Haag, pp. 6–7.
- KORCELLI, P. 1992. *Migration and Residential Mobility in the Warsaw Region.* – In: J. VAN WESEPE and P. KORCELLI (eds.): *Residential Mobility and Social Change: Studies from Poland and the Netherlands.* Amsterdam-Utrecht: KNAG Nederlandse Geografische Studies 106 p.
- KORCELLI, P. 1995. *Regional Patterns in Poland's Transformation: The First Five Years.* – Warsaw, Zeszyty Instytutu Geografii Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Vol. 34 p.
- KORCELLI, P.–POTRYKOWSKA, A. and WECLAWOWICZ, G. 1994. *Warsaw: Development Problems and Strategies.* – Abhandlungen-Anthropogeographie, Institut für Geographische Wissenschaften, FU Berlin Band 52, Berlin
- KORCELLI, P. and WECLAWOWICZ, G. 1985. *Dynamics of Metropolitan Processes and Policies in the Warsaw Agglomeration.* – Scandinavian Housing and Planning Research 2. pp. 161–166.
- KOWALCZYK, A. 1993. *The Socio-geographical Problems of Second Homes in the Warsaw Region.* – ACTA Universitatis Carolinae, Geographica, No. 2. pp. 55–70.
- POTRYKOWSKA, A. 1990. *Spatial Mobility Patterns in the Region of Warsaw.* – Urban and Rural Geography, Papers from 6th Italian-Polish Geographical Seminar, Venice, September pp. 15–23.
- POTRYKOWSKA, A. 1993a. *Intra-Urban Migration in the Warsaw Urban Region.* – Geographia Polonica 61. pp. 281–291.
- POTRYKOWSKA, A. 1993b. *Housing Development and Population Structure in the Urban Region of Warsaw.* – Systemi Urbani, pp. 65–85.
- Rocznik Statystyczny Demografii. – Urząd Statystyczny, 1990–1995.
- ROTHBLATT, D. N. and GARR, D. J. 1986. *Suburbia: An International Assessment.* – Croom Helm, London & Sydney
- TASAN, T. 1997. *Toward a New Mechanism of Land and Housing Price Differentiation in Warsaw.* – Paper presented at the ENHR/YHR Seminar-European Housing in Transition, 29 Aug. –2 Sept. 1997
- VAN DAM, F. 1996. *The Urban-Rural Migration Wave in the Netherlands 1973–1994.* – Paper presented at the IGU-Conference „Land, Sea and Human Effort”, The Hague The Suburbanization Process around Warsaw in 1990s

THE SUBURBANIZATION PROCESS AROUND WARSAW IN THE 1990S

by *Tasan, T. and Kok, H.*

S u m m a r y

The development processes of the suburban belts of Warsaw changed considerably after 1990. Until the changes, the planning institutions attempted to concentrate the industries, and the services in the city. Also the investments in public housing construction were almost fully concentrated on the city, and the level of infrastructure provision was much better in the city than in the agglomeration. Some roads literally stopped at the border of Warsaw. Despite all this, the agglomeration showed its dynamism. This was mainly related to the fact that people who could not move to Warsaw settled down here. But also industries, which were not in demand in the city, could settle in smaller towns like Prushkow or Wolomin. And the better-off people were sensitive for the most attractive areas of the agglomeration. Extensive areas of weekend houses, which in fact were suitable for permanent inhabitation, were erected in settlements as Podkowa Lesna and Konstancin.

The changes of 1990 brought a new period for the agglomeration. The ideological difference between city and surrounding rural areas disappeared, and with the arrival of the market economy in Poland, people, companies, and (local) governments rapidly discovered the market value of the agglomeration zone. Like in the case of other capital cities in Eastern Europe, the agglomeration zone around Warsaw became a very dynamic one. The popularity of the most attractive areas in the agglomeration led to an increase of housing construction in these areas, mainly for the better off. Areas around the main arterial roads leading out of Warsaw became popular targets for developments in the sphere of transportation, warehousing, and retail.

Translated by the authors