

KITEKINTÉS / OUTLOOK

A zöldöv szerepe Szöul területszabályozási rendszerében

The role of the green belt in Seoul's system of territorial regulation

KOUDELA PÁL

KOUDELA Pál: főiskolai tanár, Kodolányi János Egyetem; 1139 Budapest, Frangepán u. 50-56.; pkoudela@yahoo.com; <https://orcid.org/0000-0002-2809-610X>

KULCSSZAVAK: zöldöv; Szöul; területrendezés; városi szétterülés

ABSZTRAKT: Dél-Korea rendkívül gyors urbanizációja, különösen Szöul népességének növekedése az 1960-as években számos területrendezési megoldás bevezetésére készítette az ország vezetését, melyek közül legmaradandóbbnak az 1971-ben életre hívott zöldöv bizonyult. A tanulmányban elsőként röviden felvázoljuk a Szöult érintő népességkoncentráció változását, majd az urbanizáció okozta társadalmi-gazdasági és ökológiai problémák kezelésére bevezetett területi szabályozás eszközeit és azok hatását vitatjuk meg, különös tekintettel a gazdasági korlátozásokra és az intézmények területi szabályozására. A tanulmány második felében a Szöul központjától tizenöt kilométerre fekvő, s mintegy tíz kilométer széles zöldöv kialakításáról esik szó.

A zöldövek elsődlegesen nemzetbiztonsági célja volt, mert Szöul közel fekszik az északi határhoz, s csak másodlagosan szolgálta a városi szétterülés megakadályozását, a város körüli illegális nyomornegyedek felszámolását és egyéb célokat. A londoni példa nyomán, több ütemben létesített zöldöv több előnye, így a levegő minőségére, a hőháztartásra és a biodiverzitásra gyakorolt kedvező hatása mellett több problémát is okoz. A zöldövek köszönhető decentralizáció 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 termelékenységét is csökkentette, ráadásul a kevésbé értékes területek megőrzése a külső, értékesebb területek rovására történt. Az elmúlt évtizedekben többen is elemezték a zöldöv gazdasági, társadalmi és ökológiai hatásait, e munkák alapján, és a zöldöv másodlagos hatását, így a Szöulban legutóbb bevezetett környezetvédő programokat is figyelembe véve, összességében pozitívan értékeljük a zöldöv társadalmi-gazdasági hatásait.

Pál KOUDELA: college professor, Kodolányi János University; Frangepán u. 50-56., H-1139 Budapest, Hungary; pkoudela@yahoo.com; <https://orcid.org/0000-0002-2809-610X>

KEYWORDS: green belt; Seoul; land-use planning; urban sprawl

ABSTRACT: South Korea has gone through a rapid urbanization after the Korean War and the country's split into two part. The large influx of refugees from its northern part and the economic development later on resulted in an increased population concentration affecting Seoul the most. As a result, more than half of the country's population lives in the Seoul Metropolitan Area today. Since the late sixties the Korean government has developed multiple land-use planning programs



to battle with the growing problematics of the increasing population density, housing shortages, infrastructural difficulties and especially the spreading shantytowns all around the city. Nevertheless, the most important reason to create a ten-kilometre-wide green belt, around South Korea's capital city, laying about fifteen kilometres from its centre, was to strengthen national security. Seoul lay close to its northern border and has a high risk of security. In the first half of this study the land-use planning means in South Korea during the period of the 1960s and the following three decades, the demographic background and their effectiveness is described from a critical perspective. Zoning, economic and institutional restrictions had more countereffects than planned benefits. As a general solution, the plan for a green belt around Seoul was implemented in 1971, following the example of London. Today this is the second largest green belt in the world and have a handful of benefits. It controls the urban sprawl in a rapidly growing city, gives the opportunity to create a recreational environment for the inhabitants of the capital city and results better air quality, improves biodiversity and reduces the heat island effect in Seoul.

The planning and evaluation of the green belt, as part of the land-use planning policy in South Korea, is described in the second half of the study. However, not only benefits derived from the implementation of the green belt, but many negative social and economic consequences came with it. As an original goal, economic and demographic decentralization upset balance in favor of the urban periphery and has achieved only partial results: with the development of the external areas, increasing infrastructure (roads, railways), social (increasing the number and time of commuting) and environmental (air pollution) costs were created. Indirectly, the green belt also reduced productivity, and the preservation of less valuable spaces was at the expense of external, more valuable spaces. The economic, social, and ecological impacts have also been analyzed over the past decades, and after processing, taking into account the secondary impact of the green belt, including the recently introduced preservation programs in Seoul, we assess the overall socio-economic impact of the green belt.

Bevezetés

A modern zöldövek gondolata már létrejöttkor magában hordozta a társadalmi-gazdasági környezet jobbításának idealista eszméjét; olyan normatív elemeket tartalmazott és őrzött évtizedeken át, mint a környezet eredeti állapotának megőrzése, a nagyvárosi és falusi területek merev szétválasztása, és tartalmazta azt az elképzelést, hogy tiltások nélkül lehetetlen egy terület fejlődését, nevezetesen a természeti területek iparivá alakulását meggátolni. A zöldöv koncepciója szerint a településméret közvetlen hatással van az egészségre, és ebből következően a falusi környezetet részesíti előnyben a nagyvárosival 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), s ezért 1919-ben Jeruzsálem mestertervében egy város körüli zöldöv kialakítását javasolta (Rubin 2011). A zöldöv tehát alapvetően nem városellenes, legfőbb célja annak korlátozása, s nem csupán a falu javára, hanem a hibrid területhasználat ellenében is. E tekintetben eszmei alapjai ellentétben állnak az olyan, Szöulban is egyre többet használt városfejlesztési eszközzel, mint a zöldutak kialakítása (Koudela 2020, 2021), melyek városi környezetben, és nem annak ellenében keresik a zöld megoldásokat.

A szüli zöldöv kialakulását, társadalmi-gazdasági és ökológiai szerepét elemezve a tanulmány célja, hogy bemutassa a zöldöv szándékolt és nem szándékolt, pozitív és negatív társadalmi, gazdasági és ökológiai hatásainak és kölcsönhatásainak együttesét, a fejlesztés mértékét. A szüli városfejlesztés történeti fejlődését és mai jellemzőit a releváns szakirodalom, az elsődleges források, így a szabályozási dokumentumok, valamint a demográfiai, ingatlanpiaci s egyéb adatok felhasználásával mutatjuk be, annak érdekében, hogy elemezzük a zöldöv szerepét a területszabályozásban és a társadalmi-gazdasági, ökológiai hatásmechanizmusok rendszerében.

A zöldövek

A 20. században a világ számos városában hoztak létre zöldöveket. A természetes formájában megőrzött vagy mesterségesen létrehozott, a várost körülölelő egybefüggő zöldterület célja 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 az igény a mezőgazdasági területek határozott elkülönítésére, valamint a városfejlesztés kiegyensúlyozott és arányos léptékűvé tételére egyaránt meghatározó szempont volt egy univerzális tervezési szemlélet kialakításában, amely ugyanakkor sokszor figyelmen kívül hagyta a helyi sajátosságokat.

A második világháborút követő időszakban a zöldöveket a modernista várostervezés és a kormányzatok egyöntetűen támogatták. A 20. század végétől azonban jelentőségük csökkent, részben a neoliberais gazdaságpolitikai szemlélet térnyerésének, részben több alternatív megoldás térhódításának köszönhetően. Ezek közé tartoznak a zöldutak is, de az ezredfordulón a zöldövek szerkezete és funkciója is alapvető változáson ment keresztül. Egyik fontos alternatívája a zöld ék lett, amely a topográfiai és geográfiai sajátosságok mentén változatosabb és tagoltabb területi egységeket hoz létre, mutatósabb és a nagyközönség számára is látogatható zöldterületeket a nagyváros körül. A zöldöveket érő kritikák hangsúlyozták azok gazdaságkorlátozó és ingatlanárakat növelő hatását, a bővülő ingázással párhuzamosan emelkedő költségeket és az okozott környezeti terhelést, valamint a területi megosztottsággal együtt járó társadalmi szegmentációt (Han et al. 2017).

Az angol modell

A városokat körülölelő beépítetlen zöldterületek gondolata már a 19. század során többször felmerült, létrejöttét azonban a legismertebb és talán legnagyobb hatású munkához, Ebenezer Howard *Garden City* koncepciójához kötik. Az ő elképzelése, kifejezetten a nagyváros ártalmi ellenében, a dekoncentrációról szövelt,

mely a kompakt, magas sűrűségű városi és az alacsony népsűrűségű kisvárosi tér elkülönítését segíti (Kühn 2003). Howard nagyváros ellenessége, a falusias, a termelést is magában foglaló, idealizált kisvárosi közösségekről alkotott elképzelése a zöldövek előfutárának tekinthető (Hall et al. 1973). Howard modelljében a Garden City-t egy mezőgazdasági és rekreációs célú zöldöv ölelte körül, „...az alapvető, 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).

A 20. század első felében Howard szemlélete határozta meg az angliai városfejlesztést, amely elsősorban azt várta a zöldövektől, hogy segít megőrizni, elkülöníteni és hangsúlyozni a nagyvárosi, kisvárosi és falusi jelleget, ami a településeknek egyfajta morális erőt kölcsönöz, valamint erősíti a polgári felelősséget (Matless 1998). A várostervező Patrick Abercrombie¹ 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 hajdanában a római falak nyújtottak (Sheail 1981). A London Society számos ismert politikust és várostervezőt nyert meg az ügynek, így Abercrombie mellett F. J. Osborn és Raymond Unwint is (Amati 2008). Utóbbi különösen nagy hatással volt a brit várostervezés alakulására, amennyiben a várostípusok elkülönülésének egyik fő támogatója volt.²

A zöldöv gondolata az 1950-es években tett szert nemzetközi népszerűsége, amikor 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. A modell terjedését jelzi, hogy zöldöveket létesítettek 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, Wang, Lee 2007; Watanabe et al. 2008).

Az ötvenes, hatvanas és hetvenes évek várostervezését a korábbi normatív és modernista szemlélet jellemezte, az a gondolat, hogy a zöldöv általános, nemzetközi szinten alkalmazható modell. Ennek hátterében az a feltételezés állt, hogy kellően alapos, részletes ismeretek segítségével meg lehet tervezni az ideális környezetet és kedvező irányba lehet terelni a társadalmi folyamatokat. Ha tudjuk, milyen infrastrukturális és személyi stb. feltételekkel számoljunk, azt is meg tudjuk mondani, mekkora legyen a város.

Érdeemes azonban megemlítenünk, hogy a zöldöv univerzális jellege és általános alkalmazhatósága Kelet-Ázsiában cáfolatot nyert. 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 földreformok³ miatt (Watanabe et al. 2008; Yokohari et al. 2000; Amati, Parker 2007; Tsubaki 2003).

A legtöbb kritika és reformjavaslat azonban éppen ott született, 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, azt, hogy a város ipari és lakóterületi növekedési zónái egyaránt átugorják a zöldövet, s hogy a várost körülvevő területek társadalmi és gazdasági szempontból sem tekinthetők homogénnek. Érdeemes továbbá megjegyezni, hogy a londoni zöldöv kezdetektől nagyon különböző területeket foglalt magába, és kialakítása sokszor csupán a sajátos helyi vagy az aktuális politikai érdekeket szolgálta. A zöldöv teljes területét máig a szabályozások színes palettája jellemzi, egységes jogszabályi rendszerről nem beszélhetünk (Amati, Yokohari 2004, 2006, 2007). Az ezredfordulóra több nagyváros hivatalos tervezői szemlélete is megváltozott, a zöldutakat és zöld ékeket kezdte preferálni. Ezek telepítése egyszerűbb, a városnövekedés korlátozásában rugalmasabb eszköznek tekinthetők, s ökológiai szempontból is könnyen összefüggő hálózattá alakíthatók. A reformokat azonban nehezíti, hogy a zöldövekkel kapcsolatos társadalmi párbeszéd minduntalan azok sérthetetlenségébe ütközik.

A szülői zöldöv létrejötte és célja

A koreai várostervezés alapjait 1943-ban, a japán megszállás alatt fektették le, a szabályozás célja a megszálló kormányzás technikai és intézményi támogatása, eszköze pedig a zónázás volt. A következő három évtizedben is a mezőgazdaság volt a meghatározó szektor, és alacsony maradt a városi népesség aránya (Kim, Kim 2008). A mezőgazdasági, természeti és egyéb nem városi területeken külön szabályozás tiltotta a városi jellegű fejlesztéseket, miközben a városokban a lakóhelyi, ipari vagy kereskedelmi fejlesztéseket semmilyen korlát nem szabályozta, feltéve, hogy a tervezett fejlesztés bevételei fedezték az infrastrukturális többletkiadásokat. Jelentős fordulat csak 1961-ben következett be, a harmadik köztársaság gazdaságélénkítő csomagjával, mely a várostervezést is megreformálta és jelentős ipari beruházásokat, rohamos urbanizációt indított el. 1970-ben a városi népesség aránya már meghaladta a 40%-ot, Szöul népessége húsz év alatt ötszörösére nőtt.

Dél-Korea, a londoni minta alapján, a hetvenes évek elején kezdte átvenni a zöldövek használatát, Szöul körül 1971-től indult a kialakítása.⁴ A hetvenes és a nyolcvanas években az erős központi kormányzat egységes szemléletet igyekezett

megvalósítani a szabályozást illetően, ám az 1987-es politikai fordulat, majd az azt követő gyors gazdasági növekedés által kiváltott urbanizáció és a nyomában fellépő erősödő lakásigény további feszültségeket és problémákat okozott, ezért a kilencvenes éveket egyre több engedmény, a korábbi szigorú szabályozók enyhítése, valamint új városok építése jellemezte a zöldövön kívül eső területeken. Az enyhítések és a területi differenciálás a zöldöv megreformálásának igényét erősítette, és 2006-ra egy a nagyvárosok között meghúzódó széles területek szabályozására vonatkozó terv megszületését eredményezte (An Overview).

A zónákra vonatkozó új szabályok 1993-ban megkönnyítették a beruházásokat a nem városi területeken, majd a zónarendszert 2003-ban tovább egyszerűsítették a részlegesen városi és a részlegesen mezőgazdasági, köztes besorolású területek összevonásával. A kilencvenes évektől nem beszélhetünk egységes szabályozásról, a gyorsuló szuburbanizáció és a növekvő ingázás pedig a társadalmi, gazdasági és környezeti költségeket is megnövelte (Jun, Bae 2000).

Az 1960-as években Dél-Korea komoly tervek megvalósításába kezdett, melyek célja elsősorban az iparosítás és a nagyvárosi központok fejlesztése volt. Az ipari központok vonzereje és a gyors urbanizáció nagymértékű zsúfoltságot és komoly lakhatási problémákat eredményezett. Szöul azért volt különösen érintett, mert az átalakításba bevonható föld mennyiségét a természeti és geostratégiai korlátok igen szűkre szabták, s mert a főváros kiemelt fejlesztési területnek és a vidékről a városokba irányuló mobilitás elsődleges célpontjának számított. A problémák kezelésére a városvezetés már az 1970-es években kialakította koncepcióját, ami máig sem sokat változott. A városátalakítási projektek célja évtizedek óta a földhasználat növekvő igényekhez való igazítása és a lakóterületek intenzívebb kihasználásának ösztönzése. Ez elsősorban a már megrongált kör-

1. ábra: Kilátás a zöldövben található Tobongszan hegyről Novon kerületre, Szöul legészakibb, leg­sűrűbben lakott, 1988-ban létrehozott kerületére

Panoramic view from Dobongsan Mountain in the green belt to Nowon District, Seoul's northernmost and most densely populated district, established in 1988

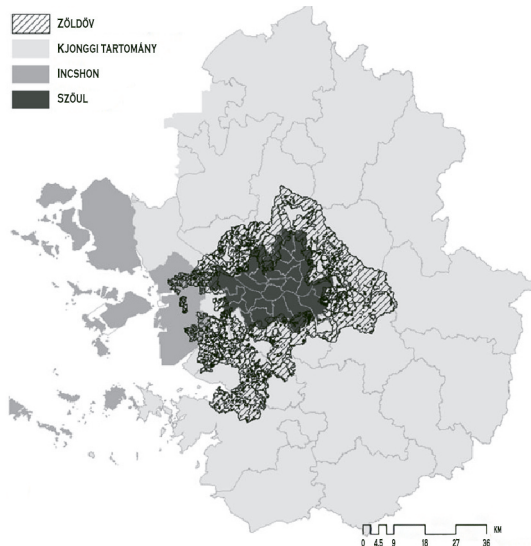


Forrás: Lee (2012)

nyezetű területeket érinti, azokat az átgondolatlan beépítéseket, ahol a lakótelepek tervezése nem számolt előre a földterület iránti igény várható növekedésével (Sin, Csong 2010).

A főváros városrendezési tervét az urbanizáció okozta problémák megoldására a *Koreai Tervezők Társasága* terjesztette elő 1963-ban. Ebben a tervben szerepelt a város körül egy zöldöv kialakítása, nagyjából abban a szatellitvárosokat magában foglaló folyosón, ami Szöul és Incshon, illetve Szöul és Jongin között húzódik. Az előterjesztés nyomán született meg a *Várostervezési törvény* 1971-ben (MOW 1971), majd valósult meg a zöldöv (2. ábra). 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 10 km széles sáv, s a városközponttól tizenöt kilométerre húzódik (Bengston, Youn 2005). A zöldövet 1971 és 1976 között, négy szakaszban hozták létre, méretét mindig egy-egy nagyobb területtel növelve, hogy végül elérje a mai 1 566,8 km² kiterjedését, amivel a teljes fővárosi térség területének (Szöul, Incshon és Jongin) 13,3%-át teszi ki, s amivel kiérdemelte a világ második legnagyobb zöldövének cí-

2. ábra: A zöldöv Szöul körül
The green belt around Seoul



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 Szöultól kb. 50 km-re, északra húzódik.

Forrás: Han (2017) alapján saját szerkesztés

mét (Han et al. 2017).⁵ Eközben a szöuli zöldövből a térség népességének alig több mint 1,5%-a él. A zöldövből fejleszteni nem lehet, kialakításakor a tulajdonosok kárpótlást sem kaptak, kisajátítás ugyanis nem történt, a földterületek 80%-a máig magántulajdonban maradt.⁶

Más nagyvárosokkal ellentétben, Szöul esetében a zöldöv kialakításának legfontosabb szempontja nemzetbiztonsági volt. Szöul közel fekszik az észak-koreai határhoz, ahol magas egy esetleges szárazföldi invázió kockázata, és a közelség miatt egy ilyen esetben a gyors reakció nehézségekbe ütközik. A zöldöv kialakításával egy akadálymentesített védelmi felvonulási teret hoztak létre, és egyúttal 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 Szöul körülölelő zöldövből rengeteg rejtett katonai létesítményt telepítettek (Pawar, Huh 2014).

A zöldöv kialakításának más céljai is voltak, elsősorban a Szöul körüli illegális nyomornegyedek felszámolása és a városi szétterülés korlátozása. Túl ezen, a kormányzat a zöldövre a városnövekedés és az ipari koncentráció mérséklésének, s egyben a telekspekuláció megakadályozásának eszközeként tekintett. A mezőgazdasági művelésre kialakított területek a főváros élelmiszerbiztonságát hivatottak biztosítani, emellett a környezeti, természeti erőforrások védelme is szerepet játszott a fejlesztésben, mivel a háború és a gyors iparosodás jelentős erdőirtással és talajerózióval járt (Bae 1998). A katonai kockázatok lényegében nem változtak, azok jellege azonban átalakult. Ugyanakkor a környezetvédelmi szempontok a város és gazdasága növekedésével egyre nagyobb hangsúlyt kaptak – ma Szöul légszennyezettsége a szállópor tekintetében az elfogadható érték két és félszerese (Park et al. 2015). Mindez egyszerre szolgálja a környezet fenntarthatóságát és a rekreációt: szűri a Kína felől érkező szállóport, és parkjaival, hegyeivel lehetőséget biztosít a városlakóknak egészségük megőrzésére (Bae, Jun 2003; Lee 2004; SGI 2019).

Urbanizáció és városszabályozás

Szöul város közigazgatási határán belül mára kevesebb, mint tízmillián élnek, de az egységesen beépített külső területek építészeti, infrastrukturális és munkaerőpiaci szempontból sem választhatók szét a fővárostól. Ezt a kiterjesztett területet a világ ötödik legnépesebb, egybefüggően beépített nagyvárosi térségeként határozhatjuk meg,⁷ ahol már huszonöt és fél millióan laknak, s az ötvenegy milliós ország népességének több mint fele koncentrálódik (Demographia 2019; Országos mutatók).

Az ötvenes és hatvanas évek rohamos urbanizációja cselekvésre készítette Dél-Korea irányítását: Szöul és más nagyvárosok túlnépesedése, az ebből fakadó

zsúfoltság, a 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 az építkezés és olyan létesítmények bővítésének korlátozását, amelyek új munkahelyeket teremthetnek, s ezzel tovább fokozhatják a nagyvárosi térségekbe irányuló migrációt.

Dél-Korea urbanizációja

Szöul népessége a háború után gyors növekedésnek indult, melynek első hullámát a kettészakadt ország északi feléből érkező menekültek adták: 1955-re a város népessége másfél millióra duzzadt (Ha 2012). A népességnövekedés üteme egészen a hetvenes évek közepéig évi 7,6 %-os maradt, így a lakosság száma egymillióról 1975-re 6,8 millióra nőtt (Savada, Shaw 1992). Ez a tempó a korszak leggyorsabban növekvő városává emelte Szöult.

Míg az új várospolitika kezdeti évében (1971) a városi népesség aránya az ország teljes népességén belül még csak 42,3%-os volt, az ezredfordulóra ez az arány már 80% fölé nőtt (Republic of Korea). A hetvenes éveket követően már nem Szöul, hanem elsősorban a várost övező külső területek, és az ott található nagyvárosok (Incshon és Jonggi) népessége nőtt, ám a kilencvenes évektől mindhárom város népessége csökkenni kezdett. Ezzel párhuzamosan, a 21. század első két évtizedében megállt a városi népesség arányának növekedése a teljes népességen belül. Ennek okait részint a várospolitikában kereshetjük, amely a népességet az erőltetett ütemben felépített új városokba költöztette (Kim 2021), ugyanakkor ezt a folyamatot erősítette a szöuli ingatlanárak emelkedése is. Az általános demográfiai hanyatlás szerepe sem elhanyagolható: Dél-Korea népessége az utóbbi évtizedekben rohamosan öregedni és fogyni kezdett, ami elsősorban a városi népességet érintette (1. táblázat).

Koreában ma a városi népesség aránya 80%, de több tényező akadályozza a falvak további, teljes kiürülését (Chiang 2017; Joo 2018). A gazdaság élénkülése, az urbanizáció, a nők iskolázottságának és foglalkoztatásának bővülése (Jones, Shen 2008) azzal járt, hogy a fiatal nők a falusi térségekből egyre nagyobb számban költöztek a nagyvárosokba, hogy ott munkát vállaljanak. A folyamat következtében vidéken felborult a nemek aránya; a férfiak nagyobb hányada otthon maradt, hogy vezesse a családi farmgazdaságot, és sokan közülük nem találtak maguknak feleséget. A jelenséget a piac is gyorsan érzékelte, házasságközvetítő cégek szakosodtak arra, hogy a férfiak számára külföldön keressenek partnereket, s ebben a kormány is támogatta őket (Freeman 2011; Chung, Yoo 2013). A házasságkötés útján Koreába kerülő, elsősorban délkelet-ázsiai nők főként vidéki, kisvárosi és falusi környezetben telepedtek le, számuk a kétezres évek elején robbanásszerűen

1. táblázat: Szöul népességének és Dél-Korea városi népességének alakulása (1950-2020)

Changes of the population of Seoul and the urban population of South Korea (1950-2020)

	Korea népessége (ezer fő)	Városi népesség (%)	Szöul népessége (ezer fő)	A novekedes mértéke (%)	Szöul népessége aránya a teljes népességen belül (%)
1950	19 211	21,4	1 021	-	5,3
1960	25 330	27,7	2 361	131	9,3
1970	32 196	40,7	5 312	125	16,5
1980	38 046	56,7	8 244	55	21,7
1990	42 918	73,8	10 518	28	24,5
2000	47 379	79,6	9 879	-6	20,9
2010	49 546	81,9	9 796	-1	19,8
2020	51 269	81,4	9 963	2	19,4

Forrás: United Nations (2019)

emelkedett (DeWind et al. 2012). Mindez hozzájárul ahhoz, hogy a falvak népessége nem csökken olyan mértékben, ahogy a városoké nő.

Nem vitatható, hogy az ország vidéki területeinek relatív hátránya csökkent az évtizedek alatt, ugyanakkor az urbanizáció utánpótlása is kiapadt. Ennek következtében az észak-nyugati, gazdaságilag fejlettebb és urbanizáltabb térségekbe irányuló belső migráció lelassult, miközben a bevándorlók egy jelentős, kevésbé mobil része éppen a fejletlenebb térségekbe érkezett (Abel, Heo 2018). A Szöul környéki új városok népességének gyors növekedése ugyanakkor újabb problémákat okoz (Nam, Han, Lee 2016).

Az urbanizáció okozta problémák kezelésének eszközei

1962 óta Dél-Koreában ötéves tervek keretében irányítják a gazdaságot. A hatvanas években a várostervezés és a szabályozási rendszer is ezekhez illeszkedett: folyamatosan tiltották, vagy nagyon szelektív módon engedték a termelőüzemek, egyetemek és főiskolák, valamint vállalati székhelyek létesítését Szöulban és más nagyvárosokban. Az 1971-től kialakított zöldöv is a korlátozási folyamat része volt, amely akadályozta a város szétterülését, hiszen a területet általános építési tilalom sújtotta. 1972-től átfogó nemzeti területszabályozási tervek készültek, melyek tervezési időszaka tíz év volt, s három egymás után következő évtizedben is meghatározták a városfejlesztést (MLIT), majd 2000 után egy húszéves tervezési időszakra született törvény (Moon et al. 2013; Kim 2015). Az átfogó tervek különböző szintű területi tervek tartalmaznak, külön-külön az ország összes régiójára.

A fővárosi lakosság koncentrációját szelektív adózási rendszerrel is igyekeztek mérsékelni, továbbá néhány kormányzati hivatalt elköltöztettek Szöulból. Az átfogó nemzeti tervezési rendszer részeként, a *Fővárosi régió irányításáról* szóló törvény keretében 1982-ben született a tizenöt évre szóló, *A fővárosi régió első átfogó*

irányítási terve (Ministry of Construction and Transportation 2007), ami 1984 és 1986 között egyfajta új keretrendszerként irányította Szöült. 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 Szöült és környékét –, teljes tiltás maradt életben a hivatalok, egyetemek, kollégiumok és garák építésére, míg más, külső területeken enyhítették a szigorú korlátokat. Noha a szelektálási elv eredendően a nagyvállalatok háttérbe szorítását célozta, a nagy költségek miatt éppen a kisebb és közepes vállalatokat sújtotta, amelyek nem tudták beépíteni költségvetésükbe a környezeti terhelés csökkentéséhez szükséges kiadásokat. Ennek eredményeként számos engedély nélküli létesítmény keletkezett, ami sok kritikát váltott ki, s megkérdőjelezte a terv működőképességét (Choe 2005, 71.).

Ahogy a neoliberalizmus nem változtatta meg jelentősen Korea gazdasági rendszerét a '90-es éveket követően, úgy az állam és a társadalom közötti kapcsolatok demokratizálásának lehetősége is korlátozott maradt. A neoliberalizmus lehetne demokratizáló erő, amely fellazítja az összefonódó gazdasági kapcsolatokat az állam és a „csebolok” (családi alapítású óriásvállalatok) között, s egyúttal decentralizálja a gazdasági és politikai hatalmat. A gyakorlatban azonban a neoliberalizmus új indokokat adott az állami elitnek politikai és gazdasági befolyása folyamatos fenntartására. Az állam egyfelől alávette a csebolokat az eladósodásuk csökkentését célzó reformoknak, másfelől a tradicionális fejlesztési partnerek közötti szoros kapcsolatok is tovább éltek (Hundt 2009). Az állam az 1997-es ázsiai pénzügyi válság idején új kapcsolatot alakított ki a civil társadalommal is (Hundt 2005; Kim, Chonghee, Jang 2008). A szakszervezetek számos fontos szimbolikus célt értek el, ilyen volt legitim politikai szereplőként történő elismertetésük, valamint egy univerzális, bár kezdetleges jóléti állam felépítése (Song 2003). A civil társadalommal folytatott stratégiai együttműködés ellenére az állami elit megőrizte pozícióját, és megőrizte a politikai tevékenység olyan formáit, amelyek fenyegetik a kormányzat vezető szerepét (Hundt 2015).

A városfejlesztésben mindez úgy jelentkezett, hogy 1995-től, az állami hatalom helyi szintre történő átruházásával párhuzamosan, a helyi önkormányzatok fejlesztő tevékenysége egyre szembetűnőbb lett. A decentralizált hatalom szerepet vállal a várostervezésben, a helyi önkormányzatok és megválasztott vezetőik is részt vesznek a hatalmas léptékű, piacorientált városfejlesztési versenyben, beleértve a lakhatási és kulturális fejlesztéseket, a belvárosok megújítását vagy a városi természeti környezet helyreállítását. A városi versenyképesség erősítése érdekében a városfejlesztési projekteket úgy tervezték, hogy a várost a központi állam és a piac által szentesített új növekedés motorjává tegyék. Noha a projektek nyilvános konzultáción és értékelésen alapuló tárgyalási folyamaton mennek át, ezeket a helyi növekedésben érdekelt koalíció irányítja, amely az állam és a piac azonos, a civil társadalommal szembeni érdekeit tükrözi.

A fent említett problémák, a telekárak további növekedése, valamint a Szöul is érintő 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 között a korábbinál rugalmasabb megközelítést alakítottak ki. Követett ösztönző és ellenösztönző eszközöket vezettek be, a gyárak telepítését, áttelepítését és bővítését kvótarendszerhez kötötték, valamint egy, a gyár méretén és a termékkategóriákon alapuló rendszerbe foglalták. A nagyvállalatok tulajdonában lévő gyárak bővítése, új üzemek alapítása azonban továbbra is tiltott maradt mindhárom zónában, vagyis az egész fővárosi területen, ami alapjaiban korlátozta a növekedést, hiszen Koreában a termelés szinte minden szegmense csebolok kezében van. Az ország gazdasági fejlődéséhez nélkülözhetetlen kivételekről listát készítettek, ami sajátos gazdasági-területi fejlődést eredményezett. A kiegyensúlyozott területi fejlődés elősegítése és a fővárosi térség koncentrációjának csökkentése így is sikertelen törekvés maradt. Ezt a felismerést mutatta a 2004-ben megfogalmazott terv, hogy a fővárost áthelyezzék Szöulból, ám az ötlet hamvába holt, hiszen ezzel az ország globalizációs törekvéseit lehetetlenítették volna el (Richardson, Bae 2011).

A sikertelenség az egyetemek korlátozásának hatásában is megmutatkozott. A legtöbb egyetem hagyományosan Szöulban működött, jelenlétük fontos urbanizációs mozgatóerőként hatott. A kollégiumokra és oktatási épületekre kiadott beruházási tilalom eredményeként az egyetemek a hetvenes évektől a Szöul környéki régióban kezdtek campusokat létesíteni, amelyek azonban a fővárosi régióon belül maradtak, így lényegében nem jártak dekoncentrációval. Ezen a tényen nem változtat, hogy 1990-re 104 egyetemből 47 működött a fővárosi térségben (Castells, Hall 1994). A város környékén alapított campusoknak ráadásul máig másodlagos a szerepük és alacsonyabb a presztízsük, ami csak tovább növelte Szöul vonzerejét (Schätzl, Wessel, Lee 1997).

A népszerűség vonzó további tényező a termelő ágazatok teremtette munkaerőpiaci kereslet volt. Az 1970-es években a Szöul túlnépesedését korlátozó stratégia egyik eleme ezért a termelés decentralizálása volt: ám ez lényegében a fővárosi térség külső területeit jelentette, s messze nem érintette az ország távolabbi régióit. Az üzemek telepítését ekkor a magasan képzett munkaerő jelenléte és a piacok közelsége határozta meg. Az egyetemekhez hasonlóan, a hetvenes évek beruházási területi stratégiája 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, amelyek ezzel kikerülték a környezetszennyezés ellenőrzését is (Kim, K-H 2001). A kormány kényszerűen szemét hunyt, és a környezetszennyezésre vonatkozó korlátozásokat betartó városi gyárak ezrei kaptak utólagos engedélyt a kilencvenes években, míg másokat ipari parkokba telepítettek át.

2006-ban újabb tizenöt éves tervezési időszak vette kezdetét, melynek szabályozása *A fővárosi régió harmadik átfogó irányítási tervében* (Ministry of Construction

3. ábra: A Hankuk Egyetem kampusza Jonginban 1981-ben nyílt meg, a zöldövben
Hankuk University campus opened in Jongin in 1981, in the green belt



Forrás: a szerző saját felvétele (2019)

and Transportation 2007) kapott jogi keretet. A legfontosabb általános cél Szöul globális és regionális gazdasági központi szerepének erősítése volt, noha a város népességének stabilizálása, a fenntartható és magas életszínvonal, valamint a nem fővárosi térségekkel közösen zajló fejlesztések is részét képezték (Moon et al. 2013). A nagyvállalatok óriási hivatali épületeit ugyanakkor sikertelenül próbálták meg a fővárosi térségen kívülre telepíteni. Ezek ugyanis nem gazdasági, hanem presztízszerzőpontok miatt választották a belvárost, így befolyásolásukra nem álltak rendelkezésre megfelelő gazdasági ösztönzők. A zöldöv társadalmi-gazdasági szabályozó eszközként Szöulban és térségében a népesség kívánatos csökkentése, a gazdasági és területi decentralizáció terén is részleges eredményeket ért el: a külső területek fejlődése növekvő infrastrukturális (utak, vasutak), társadalmi (ingázás számának és idejének növekedése) és környezeti (levegőszennyezés) költségeket teremtett. A zöldöv közvetett módon 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

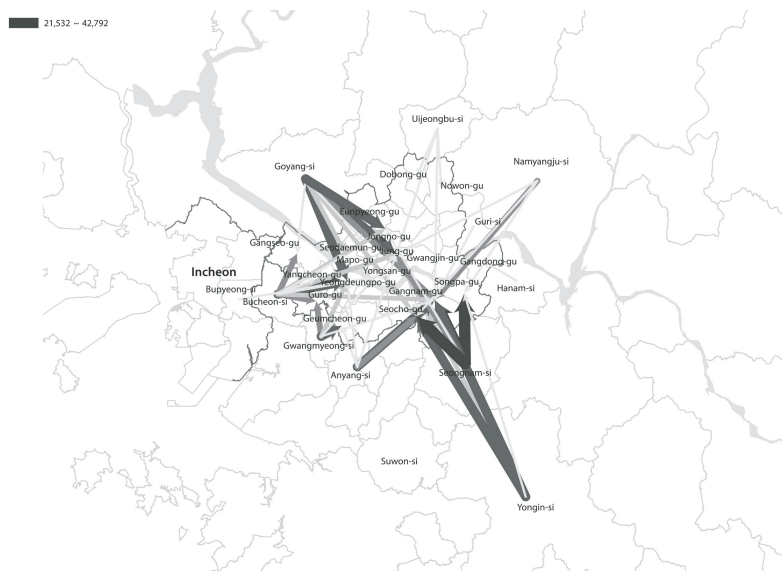
A zöldöv társadalmi megítélése kezdetektől pozitív volt, az évtizedek alatt folytatótt a kérdőíves kutatások mind arról számoltak be, hogy a közvélemény, a környezetvédők és a várostervezők egyaránt támogatják. Egyedül a magántulajdonú földterületek birtokosai érezték magukat kárvallottnak, és a kormány is reformokat sürgetett a kilencvenes években. A zöldövnél azonban számos gazdasági, ökológiai

és társadalmi költsége keletkezett. A legfontosabb a földárak kiugróan gyors növekedése, a lakás- és lakhatási árak, valamint a közlekedési költségek emelkedése volt. Mindezt természetesen a kormánypolitika is elősegítette; a többszörös városi és mezőgazdasági zónapolitika, a területfejlesztés, a föld- és ingatlanadó, valamint a lakhatás pénzügyi támogatásának elavult rendszere egyaránt hozzájárultak az árak növekedéséhez (Kim 1993). A zöldöv szigorú szabályozásának köszönhető további negatív fejlemény, hogy figyelmen kívül hagyták a foglalkoztatás területi egyenlőtlenségeit. A fővárost gyűrűként körülölelő zöldöv hatására a munkahelyek Szöul egy meghatározott területére koncentráálódtak, ahová a külső zónákban lakók csak jelentős többletköltséggel ingázhattak (4. ábra), melynek éves összege a kilencvenes években 3,6 milliárd dollárt tett ki (Han 1997).

A szabályozás egymást követő könnyítései ugyan valóban hozzájárultak a városi területek fejlesztéséhez, ám ez csupán a zöldövel határos szöuli területeket érintette, a belvárosra nem gyakoroltak érdemi hatást, s míg e hatások egyértelműek a Han folyótól délre eső területeken, már korántsem azok az északi városrészekben (Han et al. 2017). A szöuli zöldöv hatástalan maradt a városon kívül eső, nagyvárosi térségben, amennyiben az új városok és a főváros környéki ipari beruházások egyre nagyobb mértékben uradják ezt a területet. Olyannyira így van ez, hogy a mai fővárosi térség mérete feltehetően nagyobb annál, amekkora a zöldöv bevezetése nélkül lett volna (Bae, Jun 2003; 5. ábra).

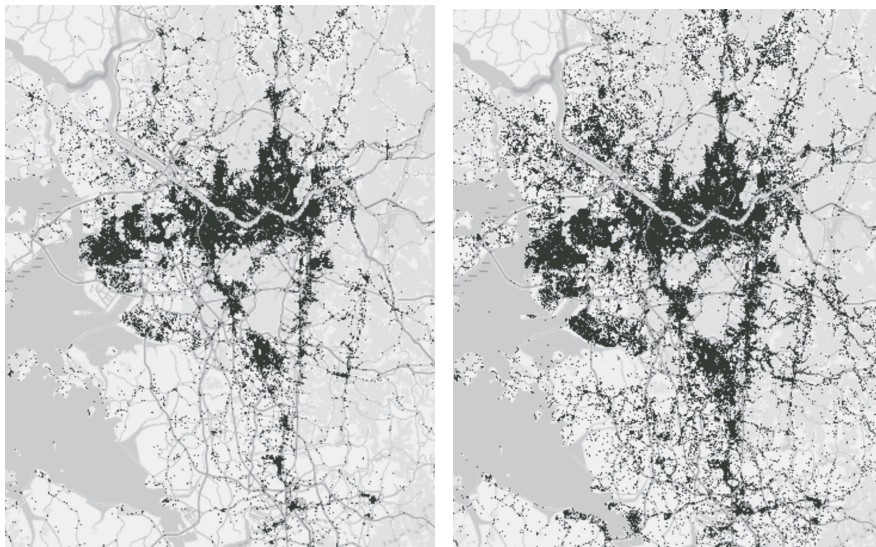
Nem vitatható, hogy a zöldöv sikeresen védte meg az átalakulástól a mezőgazdasági és rekreációs területeket, valamint a zóna ökoszisztémáját (Bengston,

4. ábra: Az ingázók főbb útvonalai Szöulba
Major commuter routes to Seoul



Forrás: The Seoul Research Data Service alapján saját szerkesztés

5. ábra: A beépített területek Szöulban és agglomerációjában 1975-ben és 2015-ben
Built-up areas in Seoul and its agglomerations in 1975 and 2015



Forrás: EC Global Human Settlement

Youn 2006). A zöldöbven az erdőterületek nagy része – szemben az ezen belül és kívül eső területekkel – megmaradt. A belső területeken azonban a parkok és természetes zöldfelületek szinte teljesen eltűntek, s amelyek megmaradtak, azok is fragmentáltak, biológiai értékük alacsony (Lee, Lee, Cho 2007), míg a külső zónában az utak, városok és az ipari beruházások okozták a zöldterületek zsugorodását (Cho, Cho, Lee 2009). A mai környezeti elemzések továbbra is a zóna nagyobb részének konzerválását támogatják. Ez lényegében legalább a teljes zöldöv 50%-ának eredeti természeti állapotban való megőrzését jelenti, ami teljes fejlesztési tiltással jár (Oh, Park, Lee 2011). A levegőszennyezés tekintetében már összetettebb a zöldöv ökológiai szerepének megítélése. Noha az övön belüli területek alapvetően megőrizték kedvező környezeti állapotukat, a népesség és a foglalkoztatottság növekedése hozzájárult a CO és a NO₂ koncentráció megnövekedéséhez, az iparban foglalkoztatottak számának emelkedése a O₃ és a SO₂ növekedéséhez, míg az erőművek a szállópor, a CO és a NO₂ a koncentráció emelkedését vonták magukkal. Az utak és kereszteződések a város belső területein ugyancsak jelentős mértékben emelték a levegő szennyezettségét (Kim 2020).

A nyolcvanas évek végéig a gazdasági növekedés együtt járt a környezeti terhelés növekedésével, nagyjából a Kuznets-görbének⁸ megfelelő összefüggést mutatva (Kim, Cs-H 1999). Míg a hetvenes években érinteni sem lehetett a környezeti problémákat (Lee, Linneman 1998), addig a nyolcvanas években a közvélemény egyre fontosabbnak tartotta a környezetvédelem kérdését, és a demokratikus fordulat után a kormányzat hozzáállása is alapvetően megváltozott. 1998-ban egy országos bizottságot is létrehozta a zöldöv átalakítását célzó refor-

mok kidolgozására. A reformok Szöul esetében érintetlenül hagyták a zöldöv funkcióját a növekedés korlátozásában, de nagyobb teret engedtek a környezetvédelmi szempontoknak. A legfontosabb változás a földtulajdonosok kárpótlása volt, mégpedig valós piaci árakon; emellett a zöldövből fekvő falvak lehetőséget kaptak infrastrukturális fejlesztésre. Mivel azonban a zöldövezeti föld négyötöde nem természetes személyek, hanem csebolok tulajdonában volt, a kárpótlás az egyébként is aránytalan gazdaságszerkezetet erősítette (Bae 1998).

A zöldöv létrehozása általában véve hatékonyabb, a költségek és hasznok mérlegét tekintve kedvezőbb megoldás, mint a zónázás vagy a város növekedésének egyéb jogi korlátozása, vagy az ezeknél is lazább infrastrukturális szabályozás (Poradek 1997). A negatív társadalmi hatások közül elsősorban a város népességének növekedését és a nagyobb népsűrűséget érdemes kiemelni, amivel együtt járt a föld- és ingatlanárak, valamint a lakhatási költségek emelkedése, a sűrű beépítés és az épületek emeleteinek növekvő száma (Han 1997).

Hangsúlyoznunk kell, hogy a szöuli zöldövet érintő határok és irányadó politikák ugyan közel 30 év alatt szinte semmit sem változtak, de a központi kormányzat alkalmanként kivételt tett. A törvény például megengedte közintézmények építését a zöldöv térségében, ha a beruházók megfizették az okozott károkat. Ennek eredményeként a mindenkori kormányok a zöldövet gyakran használták állami bérlakások építésére, egyértelműen negatív környezeti hatásuk és annak ellenére, hogy ez alapjaiban ütközik a terület létrehozásának egyik eredeti céljával. Ezek a kivételek mind az ökoszisztémára, mind a szolgáltatásokra kedvezőtlenül hatottak. Ráadásul csak a projektterületek közelében élők élvezhetik a kialakított infrastruktúrát és az új építésnek köszönhető magasabb, ám még így is viszonylag alacsony ingatlanárakat (Kim 1991; Kim, Kim 2008).

A kivételek lehetővé tették a kormányok számára, hogy a terület viszonylag alacsony ára miatt könnyen megvalósítsák a közterületi fejlesztéseket. A zöldövből tulajdonjogokkal rendelkezőknek kompenzációt fizettek, amikor ingatlanjüket kisajátították, ennek összege azonban a viszonylag alacsony zöldövezeti értékeknek felelt meg. Noha az önkormányzatok általában nem ellenezték, hogy a zöldövből fekvő földterületet a központi kormányzati projekteken felhasználják, a bérlakások fejlesztése ellen már felmerültek aggályok. A helyi önkormányzatok ellenállása azonban nem a zöldöv átalakításának szól, hanem annak, hogy a fejlesztések több terhet rónak a városvezetésre, mint amennyi közvetlen hasznot eredményeznek számukra. Mivel a lakóterületek 40%-a üres, ezeket gyakran használják illegálisan, ami a magas várható haszon miatt még a borsos büntetések ellenére is megtérül. A legfontosabb nem kalkulált következmény azonban talán mégis az, hogy a beruházások a környezetükben élőkre az ipari beruházások környezeti szennyezésén és az ingatlanok értékcsökkenésén keresztül nagy társadalmi terhet rónak (Bae 1998, 2003).

Az ezredfordulón külön törvényt született a zöldöv szabályozására, ami ugyan magában foglalta az általános fejlesztési korlátozásokat, ám egyúttal meg-

erősítette a tulajdonosi jogokat. A fejlesztés 1971 óta fennálló korlátozását 2000 után többször enyhítették, s mindez a rákövetkező években megkönnyítette a lakó- és szolgáltatóépületek építését. Ez egyértelmű politikai váltást jelent, ami a zöldöbven élők előnyére szolgál. Az új politika értelmében a lakosok már gyakorolhatják a tulajdonjogokat, s ennek eredményeként földjeik értéke is megnőtt. A környezetanalízisek alapuló határkiigazítás technikai módszerei azonban új kihívást jelentettek (Kim, Kim 2008), mivel a jogsértők által illegálisan használt területeket alacsony pontszámmal értékelik, és átminősítésük elsőbbséget élvez. Mindez pedig súlyosbította a zöldöbven lakók és a jogsértők, illetve a helyi önkormányzatok és a központi kormány között fennálló konfliktusokat (Bengston, Youn 2006). Ez utóbbiak egyik forrása, hogy a költségek nagyobb része a helyi önkormányzatokat terheli. Összességében tehát negatívan is értékelhetjük a zöldöbvenre irányuló politikák összességét, mert abban a társadalmi konfliktusok enyhítése a kezdetektől nem jelent prioritást.

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

A területi politikák társadalmi hatásmechanizmusa – diskusszió

Érdekes elgondolkoznunk magán az alapfelvetésen, amely az elmúlt évtizedekben a Szöul és környékét érintő területi szabályozások háttérében meghúzódott. Vajon van-e értelme a dekoncentrációnak? Maga a város, ahol a népesség és a gazdaság koncentrálódik, azért életképes, mert a távolságok lerövidítése növeli a hatékonyságot. Kérdés tehát, hogy szükséges-e csökkenteni a koncentráció mértékét, különösen, ha figyelembe vesszük a főváros eleve adott adminisztratív funkcióit. Gazdasági megközelítésben a kérdés az, hogy létezik-e optimális városnagyság, vagyis olyan népesség- és termelési méret, amelynek növelésekor a társadalmi határhaszon egyezik a határköltséggel, ami a város általános életminőségének romlását idézi elő. 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 emelkedő járulékos költségek okozzák a városnövekedés korlátait, és nem maga a népességnövekedés (Mills, Hamilton 1994). Az agglomerációs gazdaság növekedésével valójában az ellenkező hatást érik el, s a városok ahelyett, hogy túl nagyok, éppen, hogy túl kicsinek bizonyulnak.

Ahogy már említettük, Szöul népességének növekedése az ezredfordulót követő két évtizedben megállt, sőt a lakosság száma némileg csökkent is (1. táblázat). Az infrastruktúra, a szolgáltatások fejlettsége és az igények azonban folyamatosan változnak, éppen úgy, ahogy a városi népesség demográfiai összetétele is. 1964-ben a 2,8 milliós Szöul sokkal zsúfoltabb volt, mint népességnövekedése csúcán, a '90-es évek közepén: noha népessége négy évtized alatt a négyszeresére nőtt, a szolgáltatások és infrastruktúra ez idő alatt ennél is gyorsabban fejlődtek (Kim, K-H 2001). Mindez azonban a főváros-vidék tengely mentén erősítette 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 teljes társadalmat kell szolgálnia.

A gazdasági növekedés területi egyenlőtlenségeinek elemzése ugyanakkor egyértelműen megmutatta, hogy a koncentráció nem érinti hátrányosan az országos teljesítmény alakulását, így a bővülő foglalkoztatás a fővárosi térségben nem tekinthető más térségekben a munkaerő-kínálati problémák forrásának, sőt azt inkább pozitívan befolyásolja (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 a gyártási hozzáadott érték szempontjából elvesztette korábbi magas részesedését (OECD 2020). Ennek hátterében az áll, hogy az ország gazdasági szerkezetében 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 a munkaintenzív, alacsony hozzáadott értékű 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. Utóbbi ágazatok azonban az elmúlt évek meghatározó gazdasági tényezőivé váltak, így jelenlétük Szöul jelenlegi és várhatóan jövőbeni fejlődési motorjaként értelmezhető.

Az olyan radikális intézkedések, mint például az autópályák eltávolítása és az autópályák által elfoglalt belvárosi területek átalakítása zöldűttá, gazdasági előnyt jelentenek Szöul és más nagyvárosok számára is, amit legszemléletesebben a telekárak emelkedése és a cégösszetétel változása mutat. 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 felszámolására és helyettesítő infrastruktúra építésére (Cervero 2010).

A Szöul szívében húzódó, hat kilométeres emeltszintű autópálya helyére gyalogosbarát zöldutat építettek, ami radikálisan átalakította Szöul történelmi belvárosát, s a leromlott állapotú épületekkel teli környéket modern, közepes

méretű felhőkarcolókkal tarkított kerületté változtatta (Kang, Cervero 2009). Egyúttal azonban csökkent az útszakasz kapacitása, amit új és meghosszabbított gyorsbusz-járatokkal, valamint kibővített metrószolgáltatásokkal helyettesítettek; a megállók 300 méteres körzetében és a zöldút mentén elhelyezkedő ingatlanokra pedig 5-10%, vagy még magasabb, a fejlesztő által az államnak fizetendő prémiumdíjazást vezettek be (Cervero, Kang 2011).

Az irodai és a kereskedelmi bérleti díjak így jelentősen emelkedtek a zöldút mentén, ezen felül azonban a foglalkoztatási sűrűség is megnövekedett, az átalakítás után ugyanis egyre több irodaház épült az érintett területen. Az olyan zsúfolt, földszükében lévő városokban, mint Szóul, a jobb megközelíthetőség és a közvetlen fizikai környezet arra inspirálta az ingatlantulajdonosokat és a fejlesztőket, hogy növeljék a földhasználatot a zöldút mentén, és a családi házas, egyszaládos lakóingatlanokat többcsaládos egységekké és vegyes használatú épületekké alakítsák át (Jang, Kang 2016). Az autópályák átalakítása zöldutakká hasonló gazdasági előnyökkel és a 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 az annak kiváltására bevezetett és korszerűbbnek tartott zöld fejlesztések sem mentesek negatív társadalmi-gazdasági hatásoktól, így a dzsentrifikációval járó területi-társadalmi polarizációtól.

Végső mérleg

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

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

Senki nem vitatja, hogy a zöldöv a mai főváros arculatán meghatározó nyomot hagyott, s ez összefüggésbe hozható Szóul globális szerepkörének erősödésével, a zöld infrastruktúrafejlesztések fontosságának felismerésével, majd azok

gyors elterjedésével. Ezek a projektek egyértelműen a zöldövre alapuló területfejlesztési rendszer hatására váltak nélkülözhetelenné az egyre zsúfoltabb és egyre szennyezettebb levegőjű Szöulban. A zöldöv összetett hatásmechanizmusát feltáró kutatások és elemzések nyomán azt is mondhatjuk, hogy a zöldöv negatív hatásai együttesen, egyfajta kényszerítő erőként további pozitív átalakulást indítottak el, így az elemzések mérlege ismét a javára billen.

Jegyzetek

- 1 Abercrombie 1926-ban a *Town Planning Institute* vezetőjeként megalapította a *Council for the Preservation of Rural England* elnevezésű tanácsot (CPRE).
- 2 1929-ben ő lett a *Greater London Regional Planning Committee* főmérnöke (Miller 1989), ahol a londoni zöldöv megvalósításának gondolata megszületett, ám a gazdasági válság miatt csak évekkel később, 1935-ben vált a London Megyei Tanács városfejlesztési tervének részévé. Végül Abercrombie 1944-ben megjelentette a *Greater London Plan*t, ezzel megadva a végső lökést a városfejlesztést a következő fél évszázadban meghatározó nemzetközi projekteknek (Asher 2018; White 2008).
- 3 Az 1946-os földreform meghatározta a magántulajdonú földterületek felső határát, a többletterületeket az állam további tulajdonosoknak juttatta.
- 4 Dél-Korea modern történelme 1945-ben kezdődött a függetlenség visszaszerzésével, ám Korea konfuciánus, a kínai Csing dinasztíának alávetett feudális történelme az utolsó dinasztia, a Csongon ötszáz éves 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, valamint lehetőséget az örökös elnökségre (Pak-korszak, Pak-rezsim). A második az 1987-es demokratikus fordulat, az ezt követő időszak máig tart.
- 5 A Szöul körbefogó zöldövnél csak a kanadai Ontario mellett, az ún. Aranypatkó körül létesített, több mint 7 000 km²-nyi, 2005-ben védetté minősített zöldöv nagyobb kiterjedésű (Ontario's Greenbelt). Az Aranypatkó az Ontario-tó nyugati csücskében fekvő, legnagyobb egybefüggő városias terület Kanadában.
- 6 A várost körülölelő hegyes, erdős területet már a Csongon dinasztia kezdetén, a 14-15. század fordulóján tilalom védte, amely az ott található földterületek bármilyen mezőgazdasági, ipari vagy építési célú hasznosítását lehetetlenné tette. A királyi rendelet 1397-ben kelt (Bengston, Youn 2005).
- 7 Nagyvárosi térségen azt a beépített városi területet, agglomerációt értjük, ami egyben egybefüggő munkaerőpiac is, és nem tartalmaz rurális területeket. Látható formában (repülőről) egybefüggő megvilágított terület.
- 8 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.

Irodalom

- Abel, G.J., Heo, N. (2018): Changing internal migration flows patterns in South Korea. *Regional Studies, Regional Science*, 5., 78–80. <https://doi.org/10.1080/21681376.2018.1431149>
- Amati, M. (2006): Ascribing changing values to suburban greenspaces: the inception of Wellington's green belt. In Garnaut, C., Round, K. (eds.): *The Adelaide Parklands Symposium. A Balancing Act: Past-Present-Future*. University of South Australia, Adelaide, 1–12.

- Amati, M. (2008): Green Belts: A Twentieth-century Planning Experiment. In: Amati, M. (ed.): *Urban Green Belts in the Twenty-first Century*. Ashgate, Aldershot, 1–18.
- Amati, M., Parker, G. (2007): Planned by farmers for farmers? Twentieth century land reform and the impact on twenty-first century Japan. In: Miller, C., Roche, M.M. (eds.): *Past Matters: Heritage and Planning History Case Studies from the Pacific Rim*. Cambridge Scholars Press, London, 172–94.
- Amati, M., Yokohari, M. (2004): The Actions of Landowner, Government and Planners in Establishing the London Green Belt of the 1930s. *Planning History*, 24., 4–12.
- Amati, M., Yokohari, M. (2006): Temporal Changes and Local Variations in the Functions of London's Green Belt. *Landscape and Urban Planning*, 75., 125–142.
- Amati, M., Yokohari, M. (2007): The Establishment of the London Greenbelt: Reaching Consensus over Purchasing Land. *Journal of Planning History*, 6., 311–337.
- 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 (Letöltés: 2021. 04. 14.)
- Asher, W. (2018): *Rings Around London. Orbital Motorways and The Battle for Homes Before Roads*. Capital Transport Publishing, Crowthorne
- Bae, Ch-H. Ch. (1998): Korea's greenbelts: impacts and options for change. *Pacific Rim Law & Policy Journal*, 7., 479–502.
- Bae, Ch-H. Ch., Jun, M-J. (2003): Counterfactual planning: What if there had been no greenbelt in Seoul? *Journal of Planning Education and Research*, 22., 374–383. <https://doi.org/10.1177/0739456X03022004004>
- Bengston, D. N., Youn, Y-Ch. (2005): Seoul's greenbelt: an experiment in urban containment. In: Bengston, D. N. (ed.): *Policies for managing urban growth and landscape change: a key to conservation in the 21st century*. Gen. Tech. Rep. NC-265. Department of Agriculture, Forest Service, North Central Research Station, St. Paul: U.S., 27–34.
- Bengston, D. N., Youn, Y-Ch. (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/> (Letöltés: 2021. 05. 07.)
- Breiling, M., Ruland, L. (2008): The Vienna Green Belt: From Localised Protection to a Regional Concept. In: Amati, M. (ed.): *Urban Green Belts in the Twenty-first Century*. Ashgate, Aldershot, 167–184.
- Britton, E. (ed.) (2012): *The Life and Death of Urban Highways*. Institute for Transportation & Development Policy and EMBARQ, New York & Washington
- Buxton, M., Goodman, R. (2008): Protecting Melbourne's Green Wedges – Fate of a Public Policy. In: Amati, M. (ed.): *Urban Green Belts in the Twenty-first Century*. Ashgate, Aldershot, 61–82.
- Castells, M., Hall, P. (1994): *Technopoles of the World: The Making of Twenty-first Century Industrial Complexes*. Routledge, London
- Cervero, R. (2010): Urban Reclamation and Regeneration in Seoul, South Korea. In: Ascher, W., Krupp, C. (eds.): *Physical Infrastructure Development: Balancing the Growth, Equity and Environmental Imperatives*. Palgrave Macmillan, New York, 187–202.
- Cervero, R., Kang, C. D. (2011): Bus Rapid Transit Impacts on Land Uses and Land Values in Seoul, Korea. *Transport Policy*, 18., 102–116. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2010.06.005>
- Chiang, M-H. (2017): *Contemporary South Korean Economy: Challenges and Prospects*. World Scientific Publishing, Singapore
- Cho, Y-C., Cho, H-J., Lee, C-S. (2009): Greenbelt Systems Play an Important Role in the Prevention of Landscape Degradation Due to Urbanization. *Journal of Ecology and Environment*, 32., 207–215. <https://doi.org/10.5141/JEFB.2009.32.3.207>
- Choe, S-C. (2000): Globalization and Urbanization in the Republic of Korea. In: Shahid, Y., Evenett, S. J., Weiping, W. (eds.): *Facets of Globalization: International and Local Dimensions of Development*. The World Bank, Washington, 105–120.
- Choe, S-C. (2004): Reform of planning controls for an urban-rural continuum in Korea. In: Sorensen, A., Marcotullio, P. J., Grant, J. (eds.): *Towards sustainable cities: East Asian, North American and European perspectives on managing urban regions*. Ashgate, Burlington, 253–266.

- Choe, S-C. (2005): The impacts of globalization on the urban spatial-economic system in Korea. In: Richardson, H., Bae, C-H. C. (eds.): *Globalization and Urban Development*. Springer, Berlin, 59–78.
- Chung, G. H., Yoo J. P. (2013): Using the Multicultural Family Support Centers and Adjustment Among Interethnic and Interracial Families in South Korea. *Family Relations*, 62., 241–253. <https://doi.org/10.1111/j.1741-3729.2012.00754.x>
- CPRE, the countryside charity. The early years. <https://www.cpre.org.uk/the-early-years/> (Letöltés: 2021. 05. 09.)
- Demographia (2019): *Demographia World Urban Areas*, 15th Annual Edition: 201904. Built Up Urban Areas or World Agglomerations <http://www.demographia.com/db-worldua.pdf> (Letöltés: 2020. 04. 23.)
- DeWind, J., Kim E. M., Skeldon, R., Yoon, I. J. (2012): Korean Development and Migration. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 38., 371–388. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2012.658543>
- Donald, J. (1992): Metropolis: the city as text. In: Bocock, R., Thompson, K. (eds.): *Social and cultural forms of modernity*. Polity Press, London, 417–471.
- Evans, A. W. (2004): *Economics and Land Use Planning*. Blackwell Publishing, Oxford
- Freeman, C. (2011): *Making and faking kinship: marriage and labor migration between China and South Korea*. Cornell University Press, Ithaca
- Freestone, R. (1992): Sydney's green belt 1945–1960: stop laughing this is serious. *Australian Planning*, 30., 70–77. <https://doi.org/10.1080/07293682.1992.9657556>
- Garnaut, C. (2008): The Adelaide Parklands and the Endurance of the Green Belt 107 Idea in South Australia. In: Amati, M. (ed.): *Urban Green Belts in the Twenty-first Century*. Ashgate, Aldershot, 107–128.
- Geddes, P. (1915): *Cities in Evolution*. Routledge Press, Abingdon-on-Thames
- Ha, S-K. (2012): Seoul as a World City: The Challenge of a Balanced Development. In: Hamnett, S., Forbes, D. (eds.): *Planning Asian Cities: Risks and Resilience*. Routledge, London, 158–179.
- Hall, P. (1963): *London 2000*. Faber, London
- Hall, P.G., Thomas, R., Gracey, H., Drewett, R. (1973): *The Containment of Urban England*. Allen and Unwin, London
- Han, H., Huang, C. Ahn, K-H., Shu, X., Lin, L., Qiu, D. (2017): The Effects of Greenbelt Policies on Land Development: Evidence from the Deregulation of the Greenbelt in the Seoul Metropolitan Area. *Sustainability*, 9., 1259. <https://doi.org/10.3390/su9071259>
- Han, S. (1997): *Measuring the social cost of green belt zoning*. Research Report 1997-03-19. Korea Economic Research Institute, Seoul
- Howard, E. (1902): *Garden Cities of To-Morrow*. Swan Sonnenschein, London
- Hundt, D. (2005): A legitimate paradox: Neo-liberal reform and the return of the state in Korea. *Journal of Development Studies*, 41., 242– 260. <https://doi.org/10.1080/0022038042000309232>
- Hundt, D. (2009): *Korea's developmental alliance: State, capital and the politics of rapid development*. Routledge, London
- Hundt, D. (2015): Neoliberalism, the developmental state and civil society in Korea. *Asian Studies Review*, 39., 466–482. <https://doi.org/10.1080/10357823.2015.1052339>
- Jang, M., Kang, C-D. (2016): The Effects of Urban Greenways on the Geography of Office Sectors and Employment Density in Seoul, Korea. *Urban Studies*, 53., 1022–1041. <https://doi.org/10.1177/0042098015569973>
- Jones, G., Shen, H-H. (2008): International marriage in East and Southeast Asia: trends and research emphases. *Citizenship Studies*, 12., 9–25. <https://doi.org/10.1080/13621020701794091>
- Joo, Y.-M. (2018): *Megacity Seoul: urbanization and the development of modern South Korea*. Routledge, London
- Jun, M.J., Bae, C.H.C. (2000): Estimating the Commuting Costs of Seoul's Greenbelt. *International Regional Science Review*, 23., 300–315. <https://doi.org/10.1177/016001700761127416>
- Jun, M-J. (2012): 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., 619–642. <https://doi.org/10.1007/s00168-011-0461-5>
- Kang, C-D., Cervero, R. (2009): From Elevated Freeway to Urban Greenway: Land Value Impacts of Seoul, Korea's CGC Project. *Urban Studies*, 46., 2771–2794. <https://doi.org/10.1177/0042098009345166>

- Kim J. (1991): Urban redevelopment of greenbelt-area villages: A case study of Seoul, Korea. *Bulletin of Concerned Asian Scholars*, 23., 20–29. DOI:10.1080/14672715.1991.10413147
- Kim, Cs-H.: (1999): Does an Environmental Kuznets Curve Exist in Korea's Case? *Környezetvédelmi és Közigazgatási Folyóirat*, 169–191.
- Kim, H-J. Kim, H-J. (2020): Analyzing Impact of the Effect of Large-scale Green Space on Air Pollution in the Seoul Metropolitan Area. *Journal of Urban Science*, 9., 31–44. <https://doi.org/10.22645/udi.2020.12.30.031>
- Kim, J., Kim, T-K. (2008): Issues with Green Belt Reform in the Seoul Metropolitan Area. In: Amati, M. (ed.): *Urban Green Belts in the Twenty-first Century*. Ashgate, Aldershot, 37–58.
- Kim, K-H. (1993): Housing prices, affordability, and government policy in Korea. *Journal of Real Estate Finance and Economics*, 6., 55–71. <https://doi.org/10.1007/BF01098428>
- Kim, K-H. (2001): Spatial policies towards the Seoul Capital Region. *GeoJournal*, 53., 17–28. <https://doi.org/10.1023/A:1015861315375>
- Kim, S., Chonghee H., Jang, J. (2008): State–society Relations in South Korea after Democratization: Is the Strong State Defunct? *Pacific Focus*, 23., 252–270.
- Kim, S-W. (2015): *Seoul Solution for Urban Development. Part. 1*. Seoul Metropolitan Government, Seoul
- Kim, Y. (2021): Seoul's population share in Korea falls sharply. *Korea Herald*, May 4, 2021. <http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20210504000151> (Letöltés: 2021. 05. 04.)
- Koudela P. (2020): A városfejlesztés három útja Szöulban. *Tér Gazdaság Ember*, 8., 81–10.
- Koudela P. (2021): Dzsentrifikáció Szöul belvárosában – Cshonggjecshon / Gentrification in Seoul's downtown – Cheonggyecheon. *Földrajzi Közlemények*, 145., 32–49. <https://doi.org/10.32643/fk.145.1.3>
- Kühn, M. (2003): Greenbelt and Green Heart: separating and integrating landscapes in European city regions. *Landscape and Urban Planning*, 64., 19–27. [https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(02\)00198-6](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(02)00198-6)
- Kühn, M., Gailing, L. (2008): From Green Belts to Regional Parks: History and Challenges of Suburban Landscape Planning in Berlin. In: Amati, M. (ed.): *Urban Green Belts in the Twenty-first Century*. Ashgate, Aldershot, 185–202.
- Lee, C-M., Linneman, P. (2003): Dynamics of the greenbelt amenity effect on the land market: the case of Seoul's greenbelt. *Real Estate Economics*, 26., 107–129. <https://doi.org/10.1111/1540-6229.00740>
- Lee, C-S., Lee, A-N., Cho, Y-C. (2007): Restoration Planning for the Seoul Metropolitan Area, Korea. In: Carreiro, M. M., Song, Y-C., Wu, J. (eds.): *Ecology, Planning, and Management of Urban Forests. International Perspectives*. Springer, New York, 393–419.
- Lee, L. (2012): Dobongsan in Monochrome: In Seoul, but Not. <http://lanainkorea.blogspot.com/2012/04/dobongsan-in-monochrome-in-seoul-but.html> (Letöltés: 2021. 05. 08.)
- Lee, S. C. (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, 21–24 October
- Matless, D. (1998): *Landscape and Englishness*. Reaktion Books, London
- Miller, C., Amati, M. (2008): The Green Belt that Wasn't: The Case of New Zealand from 1910 to the 1990s. In: Amati, M. (ed.): *Urban Green Belts in the Twenty-first Century*. Ashgate, Aldershot, 83–104.
- Miller, M. (1989): The elusive green background: Raymond Unwin and the greater London regional plan. *Planning Perspectives*, 4., 15–44. <https://doi.org/10.1080/02665438908725671>
- Mills, E. S., Hamilton, B. W. (1994): *Urban Economics*. Harper Collins, New York
- 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 (Letöltés: 2021. 05. 09.)
- Ministry of Works (MOW) (1971): *Urban Planning Act*. MOW: Seoul, Korea
- Moon, J. H., Jang, E. G., Park, J. H., Kang, M. J. (2013): *National Territorial and Regional Development Policy: Focusing on Comprehensive National Territorial Plan*. Ministry of Strategy and Finance, Republic of Korea, Seoul

- Nam, J., Han, J., Lee, C. (2016): Factors Contributing to Residential Vacancy and Some Approaches to Management in Gyeonggi Province, Korea. *Sustainability*, 8., 367. doi:10.3390/su8040367
- OECD (2020): *OECD Regions and Cities at a Glance 2020*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/959d5ba0-en>
- Oh, K., Park, J., Lee, D. (2011): An Assessment of Landscape Ecological Value of Greenbelt Areas in the Seoul Metropolitan Area. *Journal of Environmental Impact Assessment*, 20., 867– 878. <https://doi.org/10.14249/eia.2011.20.6.867>
- Ontario's Greenbelt. <https://www.ontario.ca/page/ontarios-greenbelt> (Letöltés: 2021. 04. 16.)
- Országos mutatók: a lakosság koncentrációja a nagyvárosi területeken. http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=2729 (Letöltés: 2020. 02. 21.)
- Park, J.-O., Yoon, S., Na, M. H., Song, H.-C. (2015): The effects of air pollution on mortality in South Korea. *Procedia Environmental Sciences*, 26., 62–65. <https://doi.org/10.1016/j.proenv.2015.05.025>
- Pawar, M., Huh, T. (2014): Korean Responses to Environmental Challenges: Origins, Drivers and Impacts of Green Growth on Development. In: Yi, I., Mkwandire, T. (eds.): *Learning from the South Korean Developmental Success Effective Developmental Cooperation and Synergistic Institutions and Policies*. Palgrave Macmillan, New York, 297–311.
- Poradek, J. (1997): Putting the use back in metropolitan land use planning: private enforcement of urban sprawl control laws. *Minnesota Law Review*, 81., 1343–1375.
- 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> (Letöltés: 2020. 03. 12.)
- Richardson, H. W. (1972): Optimality in city size, systems of cities and urban policy: a sceptic's view. *Urban Studies*, 9., 29–48. <https://doi.org/10.1080/00420987220080021>
- Richardson, H. W., Bae, C.-H. C. (2011): Options for the capital of a reunified Korea. In: Richardson, H. W., Bae, C.-H. C. (eds.): *Regional and Urban Policy and Planning on the Korean Peninsula*. Edward Elgar Publishing, Cheltenham, 230–240.
- Rubin, N. H. (2011): Geography, colonialism and town planning: Patrick Geddes' plan for mandatory Jerusalem. *Cultural Geographies*, 18., 231–248. DOI: 10.1177/1474474011402256
- Savada, A. M., Shaw, W. (1992): *South Korea: a country study*. Federal Research Division, Library of Congress, Washington
- Schätzl, L., Wessel, K., Lee, Y.-W. (1997): *Regional Development and Decentralization Policy in South Korea*. Institute of Southeast Asian, Singapore
- SGI Sustainable Governance Indicators (2019): *South Korea. Environmental Policies*. https://www.sgi-network.org/2018/South_Korea/Environmental_Policies (Letöltés: 2020. 02. 28.)
- Sheail, J. (1981): *Rural Conservation in Interwar Britain*. Oxford University Press
- Sin, P.-U., Csong, H.-K. (2010): Tanulmány az újjáépítés javításáról. A jelenlegi városi regenerációs törvény rekonstrukciós rendszere. *Állami Földjogi Szemle*, 49., 5, 153–171.
- Song, H. K. (2003): The Birth of a Welfare State in Korea: The Unfinished Symphony of Democratization and Globalization. *Journal of East Asian Studies*, 3., 405–432. DOI: 10.2307/23417792
- Song B.-N., Choe, S.-Ch. (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/URR8102000Revi0nd0policies0in0Korea.pdf> (Letöltés: 2021. 04. 30.)
- Sturzaker, J., Mell, I. (2017): *Green Belts: Past; present; future?* Routledge, London
- Tang B. S., Wong, S.W., Lee, A. K. W. (2007): Green belt in a compact city: A zone for conservation or transition? *Landscape and Urban Planning*, 3–4., 358–373.
- The Republic of Korea, The Comprehensive National Land Development Plan, 1972–1981, Seoul, Korea 1971
- The Seoul Research Data Service. Residential Mobility within the Seoul Metropolitan Area. (Seoul Statistical Series) Section 04. Housing residential mobility. http://data.si.re.kr/eng_h_residential_mobility (Letöltés: 2021. 05. 08.)
- Tsubaki, T. (2003): Anglo-Japanese exchanges in town planning: the case of Tama new town in the 1960s, and William A. Robson. *Planning History*, 1., 4–15.

- 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/> (Letöltés: 2021. 04. 30.)
- Ward, S.W. (2002): *Planning the Twentieth Century City*. John Wiley & Sons, New York
- Watanabe, T., Amati, M., Endo, K., Yokohari, M. (2008): The Abandonment of Tokyo's Green Belt and the Search for a New 21 Discourse of Preservation in Tokyo's Suburbs. In: Amati, M. (ed.): *Urban Green Belts in the Twenty-first Century*. Ashgate, Aldershot, 21–36.
- White, J. (2008): *London in the 20th Century: A City and its People*. Random House, London
- Yokohari, M., Takeuchi, K., Watanabe, T., Yokota, S. (2000): Beyond greenbelts and zoning: A new planning concept for the environment of Asian mega-cities. *Landscape and Urban Planning*, 3–4., 159–171.