

Nagy Imre³⁰

Újvidék (Novi Sad) városfejlődése és regionális szerepkörének sajátosságai³¹

A szerbiai Újvidék azon kevés európai városok egyike, amely a 20. század egyébként eseménytelen második felében drámai folyamatokkal terhelve lépett a 21. századba. A középső őskőkorszak (paleolitikum) óta tartó folyamatos fejlődés után a 19. századi kistelepülés a Duna menti bánság, majd a II. világháború után a tartományi közigazgatás, illetve a régió központjává nőtte ki magát. A stabil gazdasági növekedés megerősítette regionális szerepkörét, és Jugoszlávia felbomlását, majd az új állam geopolitikai helyzetének változását követően is a város területi és funkcionális szerepkörének fejlődése tovább tart, aminek következtében Szerbia második városává nőtte ki magát. A tanulmány felvázolja Újvidék urbanizációját és fejlődéstörténetét, morfológiai fejlődését, amelyet a demográfiai és regionális szerepkör változásának kölcsönhatása irányított, különös tekintettel a 20. század végének történéseire, valamint a 21. század elejének fejlődési próbálkozásaira.

Kulcsszavak: Újvidék, városmorfológia, bevándorlás, régióközpont

JEL kód: J11, P25

Characteristics of the urban development and functional role of Novi Sad

Novi Sad in Serbia is one of the few European cities that entered the 21st century burdened with dramatic processes in the otherwise uneventful second half of the 20th century. The continuous development since the Middle Paleolithic and it grew from a small settlement in the 19th century to the center of the “Danube banovina” and then to the center of provincial administration and the region after World War II. After the stable growth, as a result of the influx of refugees from the Western Balkans, which was triggered by the military conflicts that led to the disintegration of the country at the end of the 20th century, its development and the fascination of its functional and regional role continue. The study outlines the development history of Novi Sad and, in addition to its spatial and morphological changes, the change in its functional and regional role, with particular regard to the developments of the 20th century and the trials of its development before the 21st century.

The center, administrative and cultural capital of the Vojvodina region, it has developed a significant zone attractive, which continues to expand with the development of modern roads and railways. In the development of the city, this requires further demographic growth, housing construction and infrastructural development.

Keywords: Novi Sad, urban morphology, immigration, regional centre

JEL code: J11, P25

<https://doi.org/10.32976/stratfuz.2023.28>

Bevezetés

Belgrád után Újvidék Szerbia második legnagyobb városa. A Duna alluviális lapályán, a Tarcalahegy (Fruška gora) lábánál, a Kárpát-medencét a Balkánnal összekötő VII és Xb páneurópai közlekedési folyosók mellett terül el (a község területe: 702,7 km²; a városi terület: 129,4 km²). A város Szerbia északi régiójának, a Vajdaság Autonóm Tartománynak a székhelye: regionális,

³⁰ PhD, egyetemi tanár, Újvidéki Egyetem

³¹ A kutatás a „Geopolitikai folyamatok és térképzetek Közép-Európában: Államok, határok, integráció és területi fejlődés” című, 134903. számú OTKA-projekt keretében, az NKFI Alap K_20 programjának támogatásával valósult meg.

oktatási és kulturális központ, egyetemi város, élénk kereskedelemmel, ipari tevékenységgel és idegenforgalmi szolgáltatásokkal.

A város történelmi fejlődése a Duna folyó partján kezdődött. A Pétervárad erődre és a Tarcal-hegyre néző város gazdaságilag a két változatos tájpotenciálból – a sík vidék és a dombvidék adottságaiból – profitált. Végül az Osztrák–Magyar Monarchia megszűnésével az új határok által kialakult földrajzi helyzet felgyorsította a demográfiai és városi növekedést, amely Újvidék számára lehetővé tette, hogy új városi funkciókat nyerjen, és kiemelkedő kulturális, oktatási és ipari központtá váljon. Ez a fejlődés jelentős vonzerő-koncentrációt generált, elősegítve így a Vajdaság településhálózatán belüli központi szerepkör kialakulását, a Duna menti régiókat és a szomszédos regionális központokat (Szeged, Vukovár, Temesvár), európai régiókat (Kelet-Horvátország, Nyugat-Románia, Dél-Alföld), valamint a kárpáti és balkáni makroregionális entitást illetően.

A Vajdaság közigazgatási központjaként Újvidék és környéke a migrációs mozgalmak aktív célpontjává vált: egyrészt a volt Jugoszlávia szegényebb régióiból az I. és II. világháború után indult betelepítés (kolonizáció) és változó intenzitással napjainkig tartó bevándorlás, másrészt a környező rurális terekről, perifériákról történő betelepedés, illetve falu-város migrációk tekintetében. Az 1990-es évek jugoszláv polgárháborúja és az ország szétesése után tetőző migrációt tovább súlyosbította a gazdasági embargó és a NATO 1999-es bombázása, valamint, hogy az ország nem tudott megoldást találni a 21. század első évtizedében kibontakozó gazdasági válságra. Mindezek az ország szocialista rendszerének összeomlását követő átmeneti folyamattal párhuzamosan nyomot hagytak a társadalmi élet valamennyi területén, többek között Újvidék urbanizációjában, városmorfológiai és térbeli változásának képében is.

Jelen tanulmány megkísérli felvázolni Újvidék városfejlődését, ami az ország geopolitikai változásainak és az azokat követő migrációk során kialakult társadalmi-gazdasági állapotoknak a következménye, valamint az ezen fejlődés eredményeként kialakult városmorfológiát és Újvidék regionális szerepkörének néhány olyan sajátosságát, amelyből következtetni lehet a város kiemelt helyére és szerepére az országos térszerkezetben.

Történelmi fejlődés

A város kialakulását és fejlődését a földrajzi környezet változatossága, történelmi folyamatok és azok bonyolult kölcsönhatása határozta meg. A Duna jobb partján levő szerpentint kliffszerű magaspart (itt áll ma a pétervárad erőd, nem tévesztendő össze a középkori Ó-Péterváraddal) – amely a Duna medrét keskenyebbé és áthidalhatóvá kanyarította – megfelelő terepet teremtett a korai települések kialakulásához, ezért már a középső paleolitik kor óta a város akkori területe folyamatosan lakott volt (Marković et al. 2004, 2008). A 10. század végén létezett középkori erőd (*oppidum*) a mai Újvidék központjának területét foglalta magában.

Feltételezhetően Géza fejedelem korában (972–997) a fejedelmi birtokok központi települését *Váradnak* hívták. IV. Béla 1236-ban *Petur Waradban* járt, 1237-ben Peturwarod a cisztercita rend tulajdonába került, ennek székhelye Bélakut volt a Duna jobb partján. A 13–14. századi történelmi írásokban Pétervárad vagy Várad néven szerepel. Később a település Vásáros-Várad néven szerepel, a Duna bal partján a mai Újvidék határában, a Pétervárad sziklavárral szemben helyezkedett el. 1552-ben pedig Ó-Péterváradja néven említik a települést (Csánki 1890–1913; Györfy 1966). 1521-ben Bali bég elpusztította Vásáros-Váradot, a térség török uralom alá került, s a török időkben a város Varadinci néven szerepelt. Az 1699-ben megkötött karlócai békével a város ismét felszabadult, a település lakossága nagyobbbrészt szerb menekültekből állt, ezt a települést Rácvárosnak hívták, magasabb teraszon feküdt, ahonnan egy nagyobb mocsáron keresztül egy földhíd vezetett a Duna-partra. A Pétervárad-Sánc nevű település pedig a dunai határőrvidek részeként katonai település volt, amit az átelleni várról neveztek el (Úri 2009).

1748-ban a város magyar szabad királyi városi kamarási rangot nyert el, és azóta Neo-Planta vagy Neu-Satz néven szerepel. Ezt követően lényegesen megnőtt a gazdasági jelentősége. A város kedvező földrajzi fekvése, a kialakult kereskedelmi útvonalak az ipari termékek

kereskedelmét tették lehetővé, a kézműves- és kereskedelmi funkciók egyre inkább elkülönültek, a társadalmi és kulturális élet virágzott. A különböző mezőgazdasági ágazatok differenciálódása az élelmiszertermeléshez járul hozzá (Djere 1990a). A 18. és a 19. század nagy részében Újvidék volt a világ legnagyobb szerbek által lakott városa. Mivel a város nagy része az 1848–1849-es szerb antifeudális és magyarellenes forradalom idején elpusztult, csak néhány 19. század előtti épület maradt meg, a belváros építészetét a 19. század közepétől újraépülő városkép uralja.

Az osztrák–magyar időkben, különösen az 1873-as gazdasági válságot követően megindult a kapitalista rendszerű iparosítás, amely az élelmiszer-, textil- és építőanyag-termelés növekedésével jellemezhető. E folyamatnak kedvezett a Zimony, Budapest és Szeged irányába vezető vasútvonalak kiépítése. Ezenkívül a Sztapár (Mali Stapar) és Újvidék között megépített csatorna megnyitása javította az öntözést, és újszerű vízi utat biztosított a mezőgazdasági termékek és nyersanyagok szállításához (Dragović et al. 2005).

Az Újvidékkel szemben, a Duna jobb partján fekvő erődítmény és település, Pétervárad fejlődését katonai és stratégiai funkciói irányították. Míg a középkorban e kisváros vallási, kulturális és adminisztratív szerepe dominált, az 1526-os török ostromot követően egészen 1918-ig védelmi és katonai jelentősége volt erős.

Az Osztrák–Magyar Monarchia I. világháború utáni felbomlása és az SZHSZ Királyság létrejötte átmenetileg megállította Újvidék gazdasági növekedését, amely az új királyság politikai megszilárdulásával kapott újra lendületet. A trianoni békét követően a szomszédos Magyarország és Románia közötti új határok megállapítása megváltoztatta a vajdasági településhálózat fejlődését, és Újvidék, más környékbeli városokkal ellentétben (Szabadka, Zombor, Nagyikinda, Nagybecskerek és Versec), az osztrák–magyar időkben betöltött periferikus helyről egy központibb földrajzi és ezzel együtt gazdasági helyzetbe mozdult el (Krunić 2012). A külföldi tőke beáramlása az új központba tovább fokozta az ipari növekedést; új kulturális és oktatási intézmények nyíltak, és ahogy a város az SZHSZ Királyság új közigazgatási felosztásának megfelelően a Dunai bánág központja lett, közigazgatási-adminisztratív funkciói is fokozatosan bővültek.

A város legfontosabb morfológiai-fiziognómiai változásai a II. világháború után következtek be, amikor Újvidék a Vajdaság Autonóm Tartomány (VAT) közigazgatási központja lett, és amikor a szocialista időszak során (JSZSZK, 1945–1991) az ipari és a szolgáltatási szektor az 1970-es években gyors fejlődést eredményezett (gépipar, vegyipar, textilipar, kőolajipar, villamossági gépipar). Újvidék Jugoszlávia gazdaságilag legfejlettebb városai közé küzdötte fel magát. A város egy főre jutó összjövedelme a jugoszláv átlag 1,7-szerese volt, igaz, alacsonyabb, mint a nagyobb szlovén és horvát iparvárosokban (Ljubljana, Velenje, Zágráb, Maribor és Fiume), az egy alkalmazottra jutó ipari jövedelem azonban megelőzte Velenje és Maribor jövedelmét (Tomić 1990).

Az 1990-es évek utáni demográfiai változások és a gyors urbanizáció

Az 1990 utáni fejleményeket az országot ért súlyos gazdasági és politikai turbulenciák határozták meg: a JSZSZK felbomlása, az új Szerbia és Montenegró föderáció megalakulása, a koszovói konfliktus, az ENSZ-szankciók, végül a NATO-bombázás az évtized végén. A 21. század elejét a mély gazdasági válság, vállalkozások és termelési létesítmények bezárása vagy azok gyenge gazdasági teljesítménye jellemezte. 2002-ben az ipar mindössze 15.133 főt foglalkoztatott, ami az országos aktív munkaerőnek csupán 21,3%-a volt.

Újvidék népességnövekedése az idők során egyenetlen volt. Míg a történelem során többnyire fokozatos és lassú volt, a növekedés üteme az I. világháború után a város relatív földrajzi helyzetének megváltozása következtében felgyorsult (1. táblázat).

1. táblázat: Újvidék népességszám-változása, 1835–2022

Table 1: Population growth of Novi Sad, 1835–2022

Népszámlálás éve	Lakosságszám	Átlagos népszámlálás közötti évi növekedés	Újvidék község (járás) ³² népességszáma	Háztartások száma Újvidék város	Lakások száma Újvidék város
1836	17 332				
1850	18 896				
1869	19 119				
1880	21 325	201			
1890	24 717	339			
1900	28 763	405			
1910	33 089	433			
1921	39 122	548			
1931	63 985	2486			
1948	69 431	320	32 218	26 359	
1953	76 752	1464	32 934	27 733	
1961	102 469	3215	37 481	38 482	
1971	141 375	3891	43 313	52 451	63 800
1981	170 020	2865	49 483	66 287	82 758
1991	179 626	961	52 028	69 732	93 856
2001	210 238	3071	57 829	79 843	114 030
2011	250 439	4020	57 321	99 553	154 667
2022	306 702	5114	62 275		

Forrás: Carić 1994; Čurčić 1999; RZS 2023; Census of Population 2014

A II. világháborút követő években a népességnövekedés lelassult, de az 1950-es években ismét lendületet kapott az akkori – Jugoszlávia fejletlen régióiból történő – tervszerű betelepítések (kolonizáció), a gazdasági fejlődés és a belső migrációk során. Bár a kolonizáció a Vajdaság szintjén nagymértékű népességszám-emelkedést jelentett, Újvidék város tekintetében a bevándorló népesség száma az 1961-es, az 1971-es és az 1981-es népszámlálás alapján nem a kolonizáció révén emelkedett.

2. táblázat: Az őshonos és letelepült lakosság 1945–1991 között

Tab. 2: The indigenous and settled population between 1945 and 1991

	Népszámlálás	Őshonos népesség		Betelepült népesség	
		szám	%	szám	%
Vajdaság	1961	1 007 149	54,3	847 816	45,7
	1971	1 041 911	53,4	910 622	46,6
	1981	1 163 904	57,2	870 868	42,8
Újvidék városi közösség	1961	59 772	36,9	102 303	63,1
	1971	75 935	35,5	137 926	64,5
	1981	110 683	43,0	147 002	57,0
Újvidék város	1961	31 441	30,7	71 028	69,3
	1971	44 874	31,7	96 501	68,3
	1981	63 967	37,6	106 053	62,4

Forrás: Đurđev 1990

³² A magyarországi járásokhoz hasonló közigazgatási egység. Az Újvidék községhez tartozó települések: Veternik, Futak, Tiszakálmánfalva (Budiszava), Csenej, Káty, Kabol (Kovilj)...

Đurđev (1990) tanulmánya megállapítja, hogy az újvidéki nem őshonos népesség magas részarányát a belső vándorlások során Újvidékre települt lakosság képezi, ami az ezen időszakot meghatározó város- és iparfejlődés által kiváltott falu-város migráció következménye. A 2. táblázatban is jól látható, hogy a letelepedők vajdasági aránya Újvidék arányához képest a vizsgált periódusban 14,9–17,9 százalékkal alacsonyabb. A megállapítást alátámasztja az is, hogy a népszámlálási periódusokat tekintve a letelepedők 50–56 százaléka a Vajdaság más településeiről érkezett, míg a (volt) jugoszláviai köztársaságokból városi közösség területére települtek aránya 35–37 százalék (Đurđev 1990).

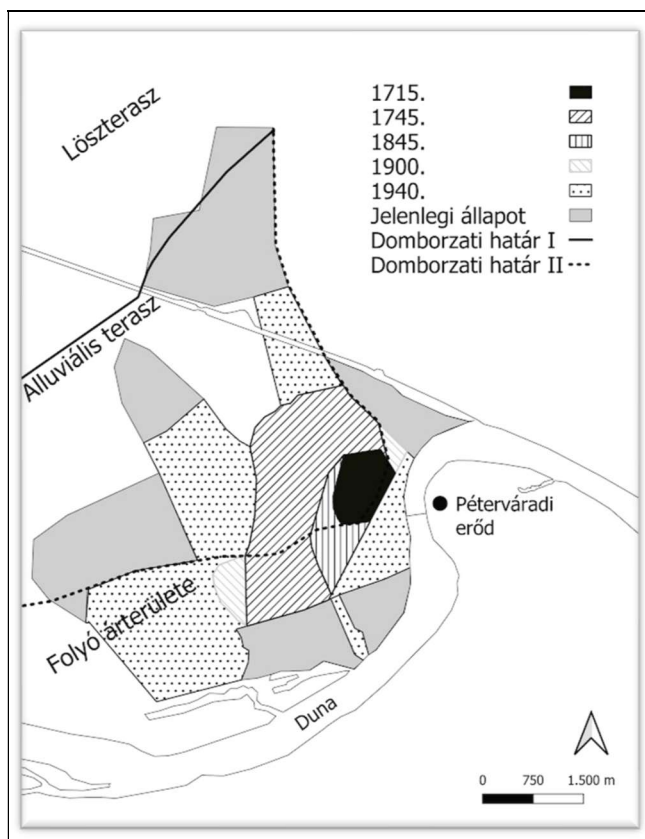
Intenzív migrációs folyamatok játszódtak le 1995 és 2007 között is. Ez utóbbi expanzió háttérben a Bosznia-Hercegovinából és Horvátországból a Vajdaságba irányuló bevándorlók (menekültek) voltak, akik az egykori JSZSZK felbomlását követő polgárháborús gócpontokról menekültek el. Az 1996-ban és 2001-ben végzett menekült-összeírás alapján Újvidék községben 46.169 menekültet jegyeztek, a Vajdaságban jegyzett 259.719 és a Belgrádban jegyzett 170.955 menekültszámhoz viszonyítva. Ezzel magyarázható a város, a városkép térbeli, funkcionális és morfológiai jellemzőinek határozott, gyors és – olykor egyes részein – ellenőrizetlen átalakulása, térbeli terjedése, ami azt is bizonyítja, hogy Újvidék a bevándorlók egyre vonzóbb célpontjává vált.

Újvidék városi közösségének települései, mint Veternik és Futak, Kamanc, Pétervárad, valamint a közeli Karlóca, Járek (Bački Jarak) és Temerin települések városi részei hasonló migrációs tendenciákat mutattak, főként az ezekhez a helyekhez kapcsolódó megfizethetőbb telek- és építési költségeknek köszönhetően. A népességi mutatók 1948-hoz viszonyítva: Veternik 1211%-os, Kamanc 302%-os, Futak 273%-os, Temerin 429%-os növekedést ért el. Ezek a népességváltozások egyben felerősítették az ingázást Újvidék irányába – a későbbi népszámlálások nem közölték ezt a statisztikát (Djere 1990). Ezen településeknek az ingázásból eredő városi és funkcionális fejlődése, valamint javuló összeköttetése Újvidék térbeli bővüléséhez és gyors szuburbanizációjához vezetett. A városi közösség települései³³ és a székváros fokozatosan összeolvadtak, ami a sűrűn lakott agglomeráció kialakulását eredményezte (Djere 1990).

A város morfológiai fejlődése

Újvidék morfológiai fejlődése magában foglalta a várostest alakjának folyamatos, hullámzó intenzitású változását, a város területének horizontális terjedését. A terjedelmes nemzetközi, városmorfológiát elemző szakirodalom (Vresk 1980; Hoffenmaister–Burkhard 1980; Csapó 2005; Barima 2015), valamint Újvidék városföldrajzával foglalkozó szerbiai szerzők (Bukurov 1954; Čurčić 1990, 1999) művei alapján a város morfológiájának elemzése a várostest alakja kialakulásának, a városszerkezet, valamint funkcionális szerkezetének és fizionómiai leírásának segítségével szintetizálható.

³³ **A jelenlegi városi közösség települései** Pétervárad és Kamanc Veternik, Futak, Tiszaistvánfalva (Budiszava), Piros (Rumenka), Bukovac és Ledince, Kobol (Kovilj) stb.

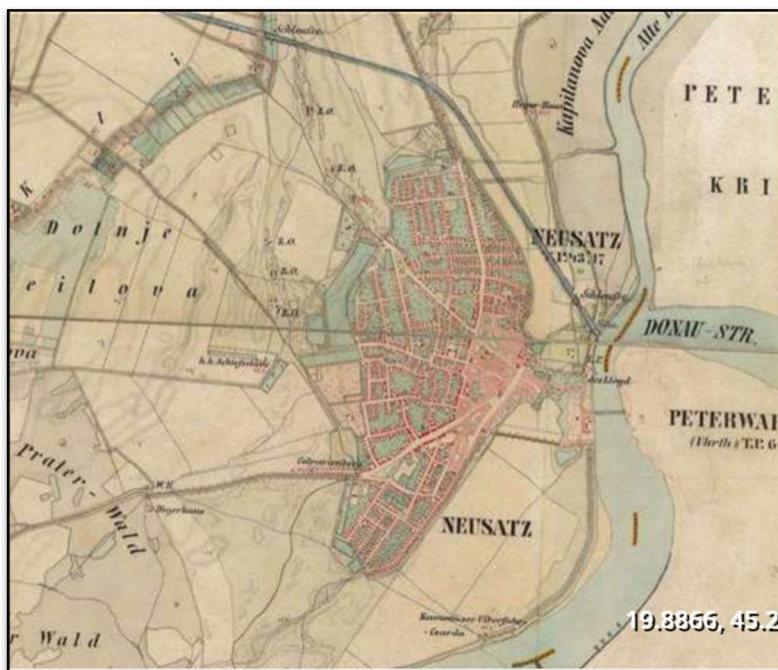


1. ábra: A város alaprajzának változása a történelem folyamán

Fig. 1: Historical Development of Novi Sad urban structure

Forrás: Čurčić 1987 és Čurčić 1999 térképei nyomán a szerző szerkesztése

A városnak a folyópart bácskai oldalán történő településformálódását a könnyű átkelést biztosító nem túl nagy folyószélesség tette lehetővé (Kissfazekas–Gurdon 2014). A Duna alluviális teraszán, amely 2-3 méterrel magasabb és szárazabb a vizenyős mocsaras árterületnél (inundációs lapály), terült el a város kezdeti telephelye (1. ábra), s a városmagtól történő későbbi városnövekedés nyugati irányban is ezen a folyóteraszon indult el, ami jól követhető a második katonai felmérés térképén is. Az alacsonyabb térszíneket a 20. század első felében az árvízvédelem biztosítása után kezdték csak beépíteni. A város északi részének kiépítése jóval később egy még magasabb domborzati formára, a dél-bácskai löszterasz déli peremterületére terjedt át.



2. ábra: Újvidék településformája és szerkezete a II. katonai felmérés alapján

Fig. 2: The settlement form and structure of Novi Sad based on the IInd military survey map 1860–1880

Forrás: Magyar Királyság (1819–1869) - Második katonai felméré

A Čurčić (1999) által hivatkozott, 1716-ból, 1745-ből származó korai várostervek és térképek az eredeti település ovális alakjára utalnak (1. ábra), amely a Duna alluviális teraszának összefüggő határához igazodott, s csak a mai Duna utca vezetett az alacsonyabb szinten levő folyóparti átkelő irányába (Novosadske opštine – monografija 1987).

Egy 1845-ből származó térkép (második katonai felmérés) a várostest terjedését ábrázolja az alluviális terasz mentén a mai Aleksa Šantić, Vasút (Železnička), Néphősök (Narodnih Heroja) és J. J. Zmaj utca által bezárt területen. Ezen a térképen jól érzékelhető a három új kommunikációs-urbanizációs fejlődési irány (Novosadske opštine – monografija 1987).

Az 1885-ös terv (www.nsbuid.rs) északkeleten már a Kis-Bácskai-csatornát, a vasutat és a Duna-töltéseket is ábrázolja. A töltések lehetővé tették a város növekedését a legelső alluviális terasz mentén, így alakult ki a Duna utcától délre a park, és a Duna-parton, illetve a legalacsonyabb folyóterazon is kezdetét vette a lakóövezet terjedése (Čurčić 1999).

A két világháború közötti időszakban a város alakja fokozatosan *félcisillag alakúvá változott* az uralkodó kommunikációs útvonalak kiépítése nyomán északi (Szabadka, Temerin), nyugati (Futak, Palánka) és északnyugati irányban (Piros, Verbász). Az északi irányú terjeszkedés a Temerini utca mentén és Szabadka irányába történt, egészen a Kis-Bácskai-csatornáig. E két útvonal között alakult ki a Vid-nap városrész (Vidovdansko Naselje), valamint ezen túlmenően két új lakókomplexum: a Telep nyugaton, a Futaki út mentén (amely később a Dunához közeledve a folyópartig terjedt) és a Heréskert (Detelinara) északnyugaton. Az alacsonyabban fekvő településrészek terjedése is folytatódott – északkeleten a Podbara a mai Almási utca (Almaška) környékén.

A város *szerkezete*, amely a szakirodalom alapján (Vresk 1980; Hofmeister 1969; Csapó 2005) az utcahálózattal, az utcák irányával, épülettömbök alakjával, közterek és szabad területek elosztásával jellemezhető, az idők során változott, tervszerűen vagy a gyors beépítések miatt

kaotikusan kiépített városrészek keletkeztek, ami a városnak változatos, heterogén szerkezetet adott, amelyben jól elkülöníthetők a különböző szerkezeti típusok.

A város mára már összetett szerkezete a hosszú főutcák, majd sugárutak nyomán alakult, és a kezdeti *sugaras (radiális)* szerkezetet követte (nyugat felé Futak irányába, észak felé Szabadka és Temerin irányába, északnyugat felé Piros irányába). A városfejlődés korai szakaszában ezek az utak domináltak, később ezeket összekötötték, s közöttük, velük párhuzamosan vagy merőlegesen utcák nyíltak, háztömbök épültek, így egyes városrészek *rácsszerű* szerkezetté formálódtak.

Az óvárosi (Almási) lakónegyed *rácsszerű* utcahálózata még mindig nyomon követhető, különösen az Almási-templom és a Halpiac környékén, amely a koncentrikus, magasabb és védettebb homokpadokra („greda”) épült városrész (Ćurčić 1990).

Szabályos *sakktábla* szerkezete van valamennyi tervszerűen épített újabb városrésznek a 1970-es évekből: a Limán I–IV. lakótömbökből álló városrészeknek és a Telepnek, amely a Duna árterületére, valamint az Újtelepnek (Novo Naselje), amely az alluviális teraszra épült, és a város északi részén a löszteraszra épülő városrésznek.

A *lineáris* szerkezet a régebbi városperifériákon, például a Szabadkai és a Temerini utca mentén azonosítható be, jelenleg pedig az újonnan épült sugárutak mentén jellemző (Európai sgt., Zombori sgt.), valamint nyomon követhető az újonnan, tervszerűtlenül alakuló és a folyópart vonalát követő városrészekben is.

Újvidék *funkcionális városszerkezete* nemzetközi szakirodalmi modellek alapján vizsgálható, illetve ezen modellekhez lehet hasonlítani, esetleg más városokon végzett elemzéssel összevetni (Vresk 1980).

A központi *üzleti-hivatali övezet (Central Business District)* az óváros központja, a történelmi belváros, a városháza, a bankok, biztosítótársaságok épületei, üzletsorok képezik, itt található a pravoszláv, a katolikus és az evangélikus templom is. Az óvárost és területét körülvevő sugárutak üzletsorai és hivatali épületei együttesen képezik a valódi értelemben vett CBD-t, amelyben a régi városrész az újonnan kialakított vegyes üzleti-hivatali övezetbe megy át.

A város központi terét és a széles főutcát hosszú évekig szabadtéri utcai piacként használták, ezt a szerepet később a Futaki és a Temerini utca vette át, amelyek ennek megfelelően szintén *lakóterületi* városrészek ma is. A belvárost körülvevő területeken új lakónegyedek épültek a II. világháborút követően – szerény kis családi házakkal, amelyek a korabeli munkás- és középrétegek tulajdonában voltak. Miután Újvidék közigazgatási központtá fejlődött, többszintes és magas lakóépületek jelentek meg, valamint számos kiemelkedő középület az óváros és a Duna közötti városrészben, a folyó ma már árvízről védett árterületén (Ćurčić 1990), amely városszerű fizionómiát vett fel.

A város egyik fő útvonálának, a Felszabadulás sugárútnak (Bulevar Oslobođenja, 1962–1981) az építése az új vasúti pályaudvar elkészülte után kezdődött, és 1981-ben megépült a Szabadság híd (Most Slobode), amely a várost Kamancsal (Sremska Kamenica) és a Duna szerémségi oldalával köti össze. A sugárút mentén kiépült többemeletes lakótömbökkel (Limán I–IV. nagy népsűrűségű lakóövezetek) keverednek az üzleti és szolgáltató funkciók, külföldi bankok és biztosítótársaságok székhelyei, hotelek, irodaházak. Hasonló lakóövezeti konglomerátumok épültek ki a város nyugati, Bistrica városrészében 1974–1994 között. Körülbelül 13.000 lakás létesült 3–15 emeletes épületekben (Ranić 2009).

A rendszerváltozást, polgárháborút és a régi Jugoszlávia szétesését követően az 1991–2022 közötti időszakban Újvidék lakossága csaknem 127.000 fővel nőtt (1. táblázat). Ez természetesen a sokemeletes társasházak és lakások intenzív építését idézte elő. 2000 és 2008 között például 36.134 építkezési engedélyt adtak ki, ami azt mutatja, hogy az 1945 és 2000 között épült lakások 73%-a a 2000–2008 időszakban épült (Jevtić et al. 2009). A 2011-es népszámlálási eredmények szerint Újvidéken 194.022 lakást tartottak nyilván, ami a korábbi népszámláláshoz (2001) viszonyítva 33.740-nel több. A városi építkezést irányító hivatalok 2022-ben 3000 új lakás megkezdett építéséről adtak információt, amelyeket részben a Dél-

Szerbiából, Vajdaság más részeiről és Boszniából érkező idetelepülők vásárolnak meg, egyrészt letelepedési, másrészt pénzbefektetési elgondolásból.

A 2010–2020-as időszakban épült, majd fejeződött be az új Zombori sugárút, amely nyugati irányban Palánka és Zombor felé, valamint az Európa sugárút, amely a most épülő legújabb, negyedik Duna-híd irányába vezet, s amely majdan a Dunán, a Tarcal-hegyen és Rumán át köti össze a Szabadka–Újvidék–Belgrád E75-ös autópályát a Belgrád–Zágráb E70-es autópályával. Mindkét sugárút tehermentesíti a belváros közlekedését, kettévágva így a II. világháború után megépített Telep elnevezésű, kertes beépítésű városrészt, teret adva az új tömb- és társasházas beépítésnek. Az új lakóövezetek építése a 21. század kezdetén a város északnyugati, északi és délnyugati peremterületein volt a legintenzívebb (3. ábra)

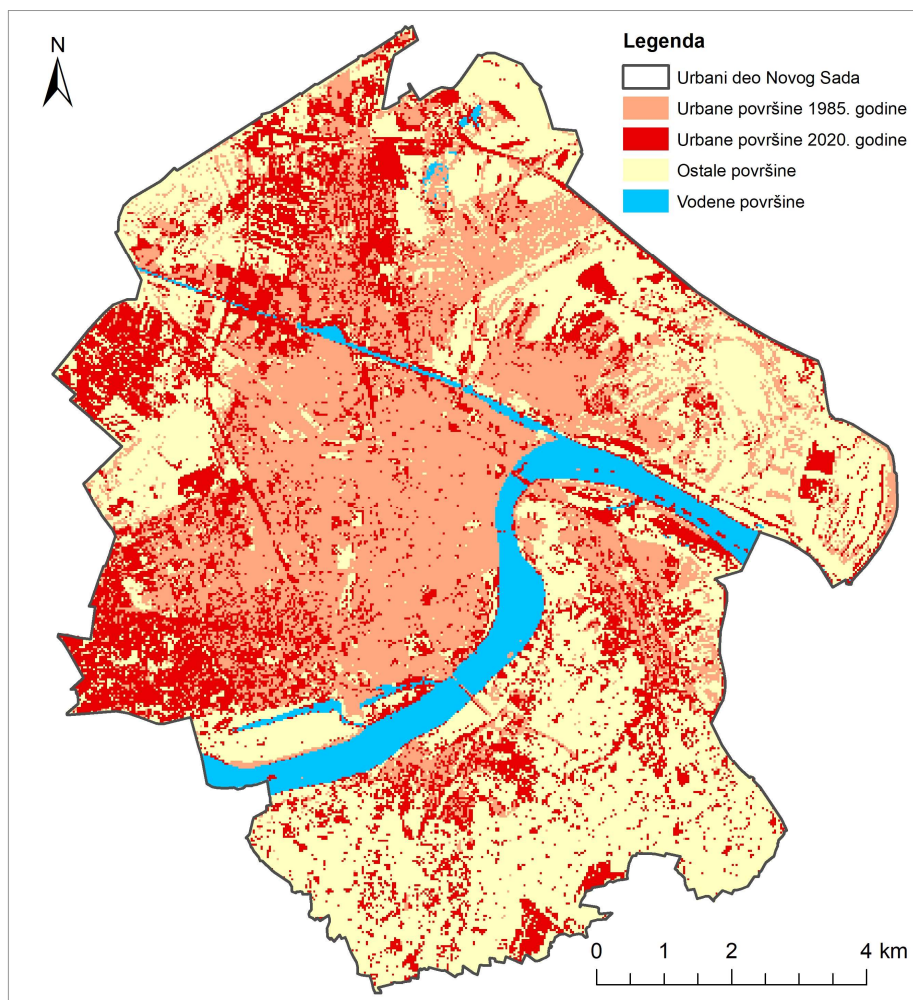
A városszerkezet régi és funkciót veszített *ipari övezetei* fokozatosan felszámolásra kerültek, s helyettük a közlekedési és környezetvédelmi igényeknek megfelelően szintén az 1970-es évek során a város északi periferiáján a Nagyrét (Veliki Rit) területet körülvevő részen és a Duna–Tisza–Duna-csatorna mellett ipari övezetek (Észak 1. és Észak 2.) épültek meg. Ezen fejlesztésekkel fejezték be a félig csillagos városszerkezet negyedik ágát (Ćurčić 1999; Ranić 2009). A rendszerváltozást követően az ipari fejlődés visszaesésével ezeket a területeket a szolgáltatóipari tevékenység és az újraiparosodás helyszínei töltik ki (3. ábra).

A 21. századi gyors „urbanizáció”

Újvidék II. világháború utáni fejlesztése nagyjából megfelelt az általános, valamint a város egyes övezeteit szabályozni hivatott részletes városrendezési terveknek. A formális tervezési folyamat ellenére azonban a nem tervezett és illegális építkezés az 1950-es évek végén lendületet vett, és változó intenzitással napjainkig tart (Pušić 2010). Ezen említett építkezés első szakasza az 1950-es évek végén és az 1960-as évek elején Jugoszlávia fejletlenebb részeiből érkező bevándorlók hatására kezdődött. Az illegális folyamat jellemzően több szakaszból állt, nevezetesen a földszinti lakásokhoz kis mellékhelyiségeket: ólakat, garázsokat és háztartási helyiségeket toldottak, és ezek a kisebb és olcsó kezdeti beruházások később jelentősen megnövelték ezen zónák rekonstrukciós költségeit (Jeftić 2009). A második szakasz során, amely az 1980-as években kezdődött, a Duna szerémségi oldalán fekvő külvárosi övezetekben vidéki házak („hétvégi második otthonok”) épültek. Ez beindította a terület urbanizációs folyamatát, amely azután elpusztította az őshonos, hagyományos vidéki tájat, és később megnyitotta az utat egy új lakóövezet, Mišeluk építéséhez (3. ábra). A harmadik szakasz az 1970-es évek elején kezdődött, és változó intenzitással napjainkig is tart, folyamatosan változtatva a városképet és annak egyes részeit. Az 1990-es évek elején már minden városrészben kialakult egyfajta igazi városi anarchia.

Mint fentebb említettük, a jugoszláv polgárháború, valamint a posztkommunista politikai rendszer beindítása okozta az 1990-es években bekövetkezett főbb demográfiai változásokat. Sem a várostervezés, sem az ilyen tervek megvalósítására tett intézkedések nem bizonyultak elég szilárdnak a növekvő bevándorlás szabályozásához. A lezajlott területi, politikai és gazdasági változások mértéke jóval nagyobb volt, mint amit bármely mesterterv elképzelni tudott, így a bevándorlási nyomás legutóbbi hulláma a városfejlődés új szakaszát indította el (Kostreš–Atanacković–Jeličić 2009).

Az 1. táblázat jól érzékelteti az egyes népszámlálások közötti folyamatos népességnövekedést, ami az egyes periódusokban különböző volt: a legintenzívebb változás az 1953–1961 közötti 3,21%-os, valamint az azt követő 1961–1971 közötti időszak 2,90%-os átlagos évi növekedése.



3. ábra: Újvidék város területi növekedése, 1990–2020

Fig. 3: Spatial growth of Novi Sad, 1990–2020

Forrás: Majoros 2018

Jeftić (2009) a nem tervezett építkezésekkel kapcsolatosan hangsúlyozza, hogy azok főleg Újvidék peremövezeteiben történtek, így nem befolyásolták sem a belváros fejlesztését, sem rekonstrukcióját. Ez a tendencia azonban véleményünk szerint az utóbbi öt évben áttevődött a belvárosra is, ahol egyfajta építkezési anarchiát engedtek meg, ami egy sor előre nem látható következménnyel járt a város életében (Kostreš–Atanacković–Jeličić 2009). Az efféle demográfiai változások után a várostervezés a peremre szorult, és másodlagos szerepet kapott a nagy kereslet miatti gyors lakásépítés mellett (Vockler 2008). A lakóépületek elhamarkodott hiperprodukcója gyakran a beruházó, az építőipari cég érdekei és a tervezői érdekek összeegyeztethetlenségéhez vezetett, ami az új építésű objektumok változatos építészeti minőségét eredményezte (Jeftić 2009; Pušić 2009).

Újvidék morfológiai és funkcionális fejlődését a karlócai béke utáni gazdasági, demográfiai és infrastrukturális növekedés, a dualizmus kori vasúti, vízi közlekedés és ipari fejlődés indította el, amit a geopolitikai viszonyok 1920 és 1991 után időszakosan módosítottak, de ezt követően ismét fejlődésnek indult. Szabadka, amely az I. világháború előtt népességét tekintve megelőzte Újvidéket, a trianoni békediktátum határváltozásával elvesztette vonzáskörzetének felét, és

határvárossá periferizálódott. Újvidék viszont az SZHSZ-en belül központi szerepkörhöz jutott, a II. világháború után pedig Vajdaság AT székvárosa lett, népessége megháromszorozódott, gazdasági fejlődése megerősítette funkcionális szerepkörét.

A város funkcionális és regionális szerepköre

Szerbia függetlenségével és geopolitikai helyzetének átalakulásával a főbb regionális kommunikációs vonalak iránya észak–déli irányba változott. A folyamat a nyugati országhatárt közelebb helyezte Újvidékhez (Horvátország és Bosznia-Hercegovina felé kialakult országhatár), ami a vonzaskörzet tekintetében lényeges változást jelentett. A város földrajzi helyzete, valamint közigazgatási, kulturális-oktatási-tudományos, egészségügyi-szociális, ipari-szolgáltatási és idegenforgalmi szerepkörökkel történő bővülése Újvidék regionális szerepét tovább generálta. Viršer I. (1968) Jugoszlávia városai központi helyeinek vizsgálata alapján Újvidéket már 1968-ban a városi hierarchia legmagasabb, VI. kategóriájába sorolta, a vajdasági városok funkcionális városhierarchiájában pedig egyedüli nemzetközi fontosságú városi térségként jellemezték a többi országos jelentőségű vajdasági városközpontozathoz viszonyítva (Živanović et al. 2021).

A vajdasági városok vonzaskörzetét vizsgálva Györe (1981) kapcsolati-vonzaskörzeti modell alapján, amellyel a központi helyek komplex vonzaskörzete definiálható, a vajdasági városok viszonylatának vizsgálata során Újvidék vonzaskörzetét minősítette legnagyobbnak, 1989-ben 5696 km² területre terjedt ki, ami a tartomány területének 26,5%-a, megelőzve így Szabadka vonzaskörzetét (2922 km²), ami a tartomány területének akkor 13,6%-át képezte. A város vonzaskörzete magában foglalta Bácska délkeleti részét és Szerémség északkeleti részét. Nyugaton Tovarnik–Sotin vonalánál határos volt a horvátországi Vinkovci, Hódság–Karavukova–Doroszló vonalon pedig Eszék vonzaskörzetével. Északon Szabadka vonzaskörzetével Kúla, Kishegyes és Ada község határai találkoznak. A Tiszát átlépve a bánági oldalon Adával szemben, Padénál van a Nagykikinda–Nagybecskerek–Újvidék vonzaskörzetek hármashatár-pontja. Szintén a Tisza bal partján, Titeltől délre, Ópáva és Csenta között van az Újvidék–Nagybecskerek–Pancsova–Belgrád vonzaskörzetek találkozási pontja, melynek pontos megállapításához további kutatásokra van szükség, csakúgy mint a déli határ esetében, amely Šid, Ruma, Indija község érintésével zárja a vonzaskörzetet. Az ezredforduló idején a leírt vonzaskörzet fokozatosan bővült Szabadka, Zombor és Szávaszentdemeter (Sremska Mitrovica) irányába, ami azt jelenti, hogy Kishegyes (Mali Idoš), Kúla (Kula) és Hódság (Odžaci) község települései szintén Újvidék vonzaskörzetébe kerültek (Bubalo–Dragin–Đerčan 2009). Így Újvidék továbbra is a legerjedelmesebb vonzaskörzettel bíró régióközpont maradt, s vonzaskörzetét délkeleti irányba, Belgrád felé nyújtotta meg, versengve így a kelet-szerémségi intenzív fejlődési pályák megszerzéséért Indija és Ópázova község térségben (Živanović et al. 2021).

A vonzerő intenzitását az Újvidék irányába történő napi ingázás dinamikusan növekvő adatai érzékeltetik, egyrészt a domináns peremvárosi és városközi autóbusz-közlekedés forgalmával, valamint a 2022-től Újvidék–Belgrád szakaszon közlekedő gyorsvasút forgalmával és a gépkocsi-közlekedés ma már teljes dominanciájával. A 2002-es népszámlálás szerint naponta 34.226 ingázó érkezett Újvidékre, amit a 2011-es népszámlálási adatok is alátámasztanak (34.333), de véleményünk szerint ez a szám 2023-ra magasabb lett, mivel a közlekedési lehetőségek bővülése révén (Szabadka–Belgrád autópálya teljes hosszon, Újvidék–Belgrád gyorsvasút) az ingázásban eltöltött idő lényegesen lerövidült.

Újvidék és 38 peremvárosi és szuburbán települése között 2023 márciusában munkanapokon több mint 500 járatpár bonyolította le a város és szűkebb vonzaskörzete közötti ingázást, míg a távolsági autóbusz-állomás 714 járatot indított, és kötötte össze ezáltal Újvidéket a tartomány és az ország más településével, valamint külföldi helységekkal (Montenegró, Bosznia-Hercegovina, Horvátország, Magyarország, Németország).

Az egészségügyi-szociális vonzerőt a Vajdasági Klinikai Központ, a kamanci (Sremska Kamenica) Tüdő-, Kardiológiai és Onkológiai Intézet és 28 specializált magánklinika, diagnosztikai központ szakrendelése határozza meg. Ezen intézmények vonzáskörzete gyakorlatilag az egész tartományra kiterjed.

Az Újvidéki Egyetem karai és a magánegyetemek a város vonzerejét, tudományos-innovációs kapacitását és nemzetközi szerepkörének jelentőségét gazdagítják. Országos összehasonlításban Újvidék a második legnagyobb egyetemi központ Belgrádot követően. A szerbiai egyetemi hallgatók száma összesen 243.952, ebből a belgrádi régióra 143.036, a vajdasági régióra, amelynek több mint 95%-át az újvidéki állami és magánegyetemek adják, 52.874 hallgató jut, a többi régió egyetemére jóval kevesebb hallgató iratkozik: Kragujevacon, valamint a niši és a Novi Pazar-i egyetemeken 25–26.000 körüli a hallgatók száma (Високо образовање 2021/2022). A hallgatók 70%-a a Vajdaságból és Szerbia más részeiről, 3145 hallgató pedig a világ és Európa 55 országából iratkozott az Újvidéki Egyetem karjaira (Tartományi Kormányjelentés, 2022).

A napi ingázás és munkaerő-vándorlás alapján gyakran alkalmazott DUS modell (*Daily Urban System*) alapján a vajdasági településhálózat funkcionális differenciálásának eredményeként kapott 5 városkategóriából Újvidék DUS-központ kategóriába tartozik, kifejezetten magas munkaerő-koncentrációval a vajdasági városhálózat magja, központja (Krunić 2012).

A város nemzetközi jelentőségét a környező államok városaival és egyéb településeivel történő együttműködés támasztja alá, amelyet egyrészt az államközi kapcsolatrendszer, másrészt a határon átnyúló regionális és helyi intézmények kapcsolatai határoznak meg.

A Vajdaság AT Kormánya és Képviselőháza által irányított nemzetközi kapcsolatok a DKMT eurorégiós tagság, valamint a Krassó-Szörény megyével, Bács-Kiskun vármegyével, a Vukovár-Szerémség zsupansággal és a boszniai Szerb Köztársasággal működő kapcsolatok alapján értékelhetők.

Nemzetközi szerepkörét a Vajdaság AT brüsszeli irodájának képvisellete, az Európai Régiók Szövetségének tagsága erősíti, ami Újvidék szempontjából kiemelkedő fontosságú, csakúgy mint az, hogy a sajátos tartományi székváros funkciói mellett NUTSII régió potenciális régióközponti szerepkörrel is rendelkezik.

Az EU IPA³⁴ CBC³⁵-program keretében a 2007–2013 és a 2014–2020 lezárt programidőszak adatai alapján Újvidék számos CBC-projektet valósított meg, ezzel is hozzájárulva nemzetközi regionális szerepkörének bővítéséhez.

A fenti programokban támogatott 240 projektből az újvidéki intézmények összesen 160 projektben vettek részt, ami átlagosan 45%-os részvételt jelent, és a 2007–2013-as programidőszakban összesen 29.179.415 EUR-val, míg a 2014–2020-as programidőszakban a korábbi időszakhoz viszonyított kétszeres támogatási kerettel, 61.152.870 EUR-val szerepelt. A tartományi székhelyhez kötött projektek implementációja azonban nemcsak helyben, hanem a határregió más területein megmutatkozott, ahol a határon átnyúló kapcsolatok ezt szükségessé tették (vízügyi fejlesztések, árvízvédelem, természetvédelem). A programok keretében Újvidék regionális kapcsolatai főleg Szegeddel és Kecskeméttel, Vukovárral voltak számottevők.

A fenti elemzések alapján leszögezhető, hogy Belgráddal együtt a funkcionális tartalmak változásának és átalakulásának, a két európai közlekedési folyosóhoz (VII. és X.) való kötődésnek köszönhetően térszerkezeti változás folyamán olyan fejlődési pálya és funkcionális tengely alakult ki, amelynek köszönhetően Újvidék az ország egyik legvonzóbb városregiójává alakult (Vresk 1993). A két város közötti belföldi kommunikáció, a tudásközpontok és új ipari központok idetelepülése, a képzett munkaerő-kapacitás a külföldi befektetők nagy részét ebbe az interurbán környezetbe vonzotta. Hangsúlyozható továbbá, hogy Belgrád és Újvidék egyaránt profitált a felfelé ívelő digitális gazdaságból, a tudományos parkok építéséből és az intelligens

³⁴ EU Instruments for Pre-Accession.

³⁵ Cross Border Cooperation – one of the IPA component.

szakosodási stratégia végrehajtásából, amely finanszírozást nyújtott a csúcstechnológiát alkalmazó induló vállalkozásoknak.

Živanović és Gatarić (2017) négy mutatóból álló (népsűrűség, foglalkoztatási ráta, gazdasági aktivitás szerkezete, átlagjövedelem), a szerbiai járások (oblast) fejlettségi indexe alapján Belgrádot és Dél-Bácskát (Újvidék dominanciájával) határozták meg legfejlettebb körzetekként, míg Stamenković és Savić (2017) öt mutató alapján kimunkált gazdasági fejlődési indexszel (IED) szintén Belgrádot és Dél-Bácskát mutatja ki Szerbia gazdasági fejlődésének motorjaiként.

A városfejlesztés jövője

A város fejlődésének jövőjét az országban uralkodó társadalmi-gazdasági helyzet, a városi népesség országos szintű, tovább polarizálódó dinamikája és belső és külföldre történő követhetetlen migrációja határozza meg.

A város gazdaságfejlesztési stratégiája hangsúlyozza, hogy „...újra kell értékelni az építészeti értékeket, és úgy kell megtervezni Újvidék jövőbeli fejlesztéseit, hogy a modern építészeti irányzatok a város identitását megőrző módon artikulálódjanak és hasznosuljanak, lehetővé téve annak folyamatosságát” (Strategija 2009).

Ezen tételek részben vagy teljesen megvalósultak, hiszen az előirányzott városfejlesztés a Duna és Pétervárad térségével, valamint a Tarcal-hegyet övező tájakkal összhangban folyamatos; az új lakóterületek igény szerinti fejlesztése a két új sugárút nyomán valósul meg, bár az teljesen átrajzolja a korábbi sakktablaszerű városrészt; a tranzitforgalom csökkentésére irányuló kezdeményezések befejezése, a két új Duna-híd és a rávezető sugárutak építése 2023-tól már folyamatos, ami az újvidéki agglomeráció szerémségi oldalával (a Duna jobb partjával) való kommunikáció javítását eredményezi, a másik Duna-híd Pétervárad keleti része és a város keleti periferiája és ipari övezete közötti kapcsolattal zárhatja majd a város körül kiépített környűrt.

Újvidék népességszáma a 2022-es népszámlálás alapján elérte a 306.000 főt, ezért a lakóépületek számának növekedése a prognosztizált lassulás ellenére tovább tart. A Stratégia értelmében a város északnyugati része és a Pirosi (Rumenkai) úttal párhuzamos szabad területeken tervezett új lakótömbök építése (Bogosavljević 2007, www.e-kapija.com) megkezdődött, és ugyanez a folyamat tapasztalható az Európa sugárút beépítetlen területein is.

Ezen folyamatokkal párhuzamosan zajlik az Újvidék körüli konurbációs folyamat valamennyi szomszédos település irányába. Az urbanizálódási és a város terjedésének (*urban sprawl*) folyamatai, a barna- és zöldmezős beruházások különösen Káty, Járek, Piros és Futak irányában tapasztalhatók.

Véleményünk szerint a város népességnövekedése, a belső és külső migrációk vezérelte betelepülés a belgrádi–újvidéki agglomerációban továbbra is ilyen intenzitású marad, a várost körülvevő majdani környűrt nyomán (a két Duna-híd megépítésével) a Tarcal északi lejtőin és keleti részén tovább zajlik majd az urbanizációs folyamat. Külföldi befektetések várhatók, logisztikai, kereskedelemi-szolgáltató infrastruktúrák és/vagy új lakónegyedek építésének tervezése indul el. A Tarcal-alagút és Ruma, illetve Szabács (Šabac) irányába vezető autópálya, az Újvidék–Szabadka gyorsvasút, a Belgrád–Nagybecskerek–Újvidék gyorsforgalmi út befejezése Újvidék vonzáskörzetének délebbre tolódását eredményezheti Szerémségben, akár Szabács irányába vagy a Bánságban Nagybecskerek, illetve Észak-Bácskában Szabadka irányába. Az infrastruktúra-fejlesztésekkel a regionális alcentrumok funkcionális vonzáspozíciói is erősödhetnek, és ismét visszaállhat a többpólusú városhálózat.

Irodalomjegyzék

- BARIMA Abel O Anarfi (2015): Form, Structure and Morphology of Urban Planning
https://www.academia.edu/9468419/FORM_STRUCTURE_AND_MORPHOLOGY_OF_URBAN_PLANNING
 BOGOŠAVLJEVIĆ, Ž. (2007): <http://www.ekapija.com>.

- BUKUROV, B. (1954): *Geografski položaj, tipovi i oblici fruškogorskih naselja*. Zbornik Matice Srpske serija za prirodne nauke 7., Novi Sad.
- BUKUROV, B. (1983): Geografske osnove postanka i razvoja naselja u Vojvodini. *Glas CCCXXXV Srpske akademije nauka i umetnosti*, Odeljenje prirodno matematičkih nauka, No. 49, pp. 112-116.
- BUBALO-ŽIVKOVIĆ, M. – DRAGIN, A. – DERCAN, B. (2009): *Гравитационо подручје Новог Сада*. Универзитет у Новом Саду, ПМФ. Зборник радова, св. LVII, 2009. Collection of the Papers, vol. LVII, 2009.
- CARIĆ, N. (1990): *Položaj naselja. Novi Sad II*. (Društvena geografija). Novi Sad, Univerzitet u Novom Sadu, Prirodno-matematički Fakultet, Institut za geografiju, pp. 363–374.
- Census of Population, Households and Dwellings in the Republic of Serbia, Population, Comparative overview of the number of population in 1948, 1953, 1961, 1971, 1981, 1991, 2002 and 2011. Statistical Office of the Republic of Serbia, Belgrade 2014.
- CARIĆ, N. (1994): *Stanovništvo. Novi Sad III*. Univerzitet u Novom Sadu, Prirodno-matematički Fakultet, Institut za geografiju, Novi Sad, pp. 25–46.
- ĆURČIĆ, S. (1990): *Morfološke karakteristike naselja. Novi Sad II*. (Društvena geografija). Novi Sad, Univerzitet u Novom Sadu, Prirodno-matematički Fakultet, Institut za geografiju, pp. 394–403.
- ĆURČIĆ, S. (1999): *Novi Sad – geografske karakteristike*. Univerzitet u Novom Sadu, Prirodno-matematički Fakultet, Zbornik radova Institut za geografiju, 29. Novi Sad, pp. 5–19.
- CSAPÓ T. (2005): *A magyarországi városok településmorfológiája*. Savaria University Press, Szombathely.
- CSÁNKI, D. (1890–1913): *Magyarország történeti földrajza a Hunyadiak korában*. I–III., V. Budapest.
- DRAGOVIĆ, S. – MAKSIMOVIĆ L. – PANTELIĆ S. – PANTELIĆ, P. (2005): *History of Drainage and Irrigation in Vojvodina. The Province of Serbia and Montenegro*. ICID 21st European Regional Conference. 15 – 19 May 2005 – Frankfurt (Oder) and Slubice – Germany and Poland.
- ĐERE, K. (1990a): *Naselja novosadskog područja u srednjem veku. Novi Sad II*. (Društvena geografija). Univerzitet u Novom Sadu, Prirodno-matematički fakultet, Institut za geografiju, Novi Sad. pp. 336–349.
- ĐERE, K. (1990b): *Funkcije i odlike sadašnje mreže naselja. Novi Sad II*. (Društvena geografija). Novi Sad, Univerzitet u Novom Sadu, Prirodno-matematički Fakultet, Institut za geografiju pp. 375–393.
- ĐURĐEV, B. (1990): *Mehančko kretanje stanovništva. Novi Sad II*. (Društvena geografija). Novi Sad, Univerzitet u Novom Sadu, Prirodno-matematički Fakultet, Institut za geografiju, pp. 39–50.
- ĐERE, K. (1981): *Gravitaciona područja regionalnih centara Vojvodine*. Zbornik radova Prirodno-matematičkog fakulteta Univeziteta u Novom Sadu, knj 11.
- ĐERE, K. (1986): *Geografski faktori i urbanizacija na Vojvođanskom geoprostoru u srednjem veku*. (Manuscript.) Novi Sad.
- GYÖRFY, GY. (1966): *Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- HOFMEISTER, B. BURKHARD (1980): *Stadtgeografie*. Westermann, Braunschweig
- JEVTIĆ, A. (2008): *Novi Sad. Faraonski rez*. CESS magazin, časopis za regionalnu politiku i razvo/ 8, 13.
- JEVTIĆ, A. – GRUJIĆ, Z. – NEJGEBAUER, J.: *Urbana transformacija Novog Sada. Decenija hiperizgradnje i promena*. <http://www.homeinvest.rs/vesti,10.07.2009>.
- MAJOROS V. (2019): *Анализа промена намена простора помоћу теледетекционих метода. Поређење метода на примеру насеља Новог Сада и Туркуа*. Master rad, Нови сад, Универзитет у Новом Саду, Природно-математички факултет Департман за географију, туризам и хотелијерство.

- MARKOVIĆ, S. B. – MIHAJLOVIĆ, D. – OCHES, E. A. – JOVANOVIĆ, M. – GAUDENYI, T. (2004): The last glacial climate, environment and evidence of palaeolithic occupation in Vojvodina province, Serbia: an overview. *Antaeus*, 26, pp. 307–317.
- MARKOVIĆ, S. B. – BOKHORST, M. – ANDENBERGHE, J. – OCHES, E. A. – ZÖLLER, L. – MCCOY, W. D. – GAUDENYI, T. – JOVANOVIĆ, M. – HAMBACH, U. – MACHALETT, B. (2008): Late Pleistocene loess-paleosol sequences in the Vojvodina region, North Serbia. *Journal of Quaternary Science*, 23, pp. 73–84.
- ĐUKANOVIĆ, D. (2008): Zaboravljeni grad – Podgrađe Petrovaradinske tvrđave. *CESS magazin*, časopis za regionalnu politiku i razvoj. 2008/8.
- KUZMAN, L. (2008): Nedopustiva neodrživost Novog Sada. *CESS magazin*, časopis za regionalnu politiku i razvoj. Centar za ekonomsko strateška istraživanja „Vojvodna“ Novi Sad. 2008/8.
- JEFTIĆ, A. – GRUJIĆ, Z. – NEJGEBAUER, J. (2009): *Urbana transformacija Novog Sada. Decenija hiperizgradnje i promena*. E-kapitla – 15. 06. 2009.
- GROßMANN, K. – HAASE, A. – KABISCH, S. – STEINFÜHRER, A. (2008): Entering new grounds: Crossing the boundaries between demography and urban studies. Conference on Socio-demographic change of European cities and its spatial consequences. *Cities* 25, pp. 399–400.
- HIRT, S. (2009): City profile Belgrade, Serbia. *Cities* 26, pp. 293–303.
- KISSFAZEKAS, K. – GURDON, B. (2014): A várostest morfológiája. *Építés- és Építészettudomány*, 42. (3.), pp. 173–205.
- KOSTREŠ, M. – ATANACKOVIĆ-JELIČIĆ, J. (2009): *Socio-Demographic change and Urban Development. A Case Study of Novi Sad in Serbia*. City Futures. An International conference on globalism and urban change. 4–6 june 2009. Madrid.
- KRUNIĆ, N. (2012). Spatial-functional organization of settlements in Vojvodina. *Spatium*, 28, 23–29. <https://doi.org/10.2298/SPAT1228023K>
- MEN, 2021 – Табеларни преглед избеглица, ратом угрожених лица и интерно расељених лица са КИМ по општинама у Србији према пописима избеглица из 1996. и 2001. године, регистрацији избеглица 2004/5. године и регистрацији ирл са ким 2000. године.
- NEDUČIN, D. – CARIĆ, O. – KUBET, V. (2009). Influences of gentrification on identity shift of an urban fragment. A case study. *Spatium* 21, pp. 66–75.
- Novosadske opštine – monografija*. Novi Sad, Univerzitet u Novom Sadu, Prirodno-matematički Fakultet, Institut za geografiju, 1987.
- Magyar Királyság (1819–1869) - Második katonai felmérés, <https://maps.arcnium.com/hu/map/secondsurvey-hungary/?layers=5&bbox=2109289.350158051%2C5990503.775287546%2C2133424.341839095%2C5998701.646571131>
- PETOVAR, K. (2005): Urbanizacija bez urbanosti. *Sociologija sela*, 43. 2005. 169 (3) pp. 725–749.
- PUŠIĆ, M. (2009): *Grad bez lica*. Mediterran Publishing. Novi Sad.
- RZS – Republički zavod za statistiku, 2023 STAMENKOVIĆ, M. – M. SAVIĆ (2017): “Measuring regional economic disparities in Serbia: Multivariate statistical approach”. *Industrija*, 45. (3.), 101–130.
- Strategija ekonomskog razvoja grada Novog Sada*. Kancelarija za lokalni ekonomski razvoj, Novi Sad, 2009. <http://www.novisadinvest.rs>.
- Табеларни преглед избеглица, ратом угрожених лица и интерно расељених лица са КИМ по општинама у Србији према пописима избеглица из 1996. и 2001. године, регистрацији избеглица 2004/5. године и регистрацији ирл са КИМ 2000. године. <https://kirs.gov.rs/media/uploads/a%20Stanje%20izb-irl%20po%20opstinama%202022.pdf> [accessed July 15 2023].

- Tartományi Kormányjelentés (2022): Informacija o upisu studenata na fakultete Univerziteta u Novom Sadu u šk. 2021/22 godini. Republika Srbija, Vlada Autonomne Pokrajine Vojvodine (Tartományi Kormányjelentés az Újvidéki Egyetem karaira iratkozó hallgatók számáról. Szerbia Köztársaság, Vajdaság Autonóm Tartomány Kormány), Novi Sad, 2022.
- TOMIĆ, P. (1990). *Privreda. Opšte karakteristike. Novi Sad II (društvena geografija)*. Novi Sad, Univerzitet u Novom Sadu, Prirodno-matematički Fakultet, Institut za geografiju, pp. 91–104.
- ÚRI FERENC (2009): Mikor alapították Újvidéket? <http://vmtt.org.rs/mtn2009/Uri.pdf> [accessed August 14 2023].
- Високо образовање 2021/2022, Републички завод за статистику, Београд, 2022.
- Verbal communication with JP Urbanizam.
- VRIŠER, I. (1968): Centralna mesta u Jugoslaviji. Zbornik 8. kongresa geografa Jugoslavije
- VOCKLER, K. (2008): Turbo Urbanism in South Eastern Europe. In Vockler, K. ed. (2008): *Balkanology – New Architecture and Urban Phenomena in South Eastern Europe*. SAM 06, Basel: Christoph Merian Verlag.
- VRESK, M. (1980): *Osnovi Urbane Geografije*, Zagreb, Školska Knjiga
- VRESK, M. (1993): Prometne osovine i osovine urbanizacije Središnje Hrvatske, *Geografski Glasnik*, No. 55.
- ŽIVANOVIĆ, V. – PAVLOVIĆ, M. – KOVJANIĆ, A. – TOŠIĆ, D. – KRSTIĆ, F. (2021): *Concept of polycentricity. The differences between development policies and spatial reality*. Belgrade, Geografski Institut J. Cvijic 71 (1), pp. 75–90.
- ŽIVANOVIĆ, Z. - GATARIĆ, D. R. (2017): “Differences in regional development on the territory of the Republic of Serbia”. *Bulletin of Geography*, 35. (35.), 145–154.
- <http://www.nsbuild.rs/forum/galerija/220-istorija-grad> [accessed May 14 2023].
- <http://www.novisad.rs> [accessed May 14 2023].
- <http://www.ekapija.com> [accessed May 14 2023].
- INTERREG-IPA HU–SER – <http://www.interreg-ipa-husrb.com> [accessed May 14 2023].
- INTERREG-IPA RO–SER – <https://www.romania-serbia.net> [accessed May 14 2023].
- INTERREG-IPA CRO–SER – <https://interreg-croatia-serbia.eu/2014> [accessed May 14 2023].
- SRB–BIH IPA <https://srb-bih.org/sr/serbian-pocetna/> [accessed May 14 2023].