

TOLNAI GÁBOR NÁNDOR – BERKI MÁRTON¹

Városi diverzitás a vízpartokon. A Duna-part funkcionális átalakulása Budapest déli részén

Élet a parton – e szlogen hirdeti a BudaPart névre keresztelt megaprojektet a Kopaszi-gát bejárata mellett kihelyezett óriásplakáton. A jelen tanulmány írása idején (2017 őszén) már az építkezés kezdeti fázisába lépő projekt honlapjának tanúsága szerint az ingatlanfejlesztő „egy új városnegyedben kínál (...) modern életteret, amely inspiráló környezetet nyújt az itt élők, valamint az itt dolgozók számára”. A majdani városnegyed „unikális beruházás Magyarországon mind elhelyezkedésének, mind a zöld- és vízterület magas arányának köszönhetően”, az 54 hektárnyi területből ugyanis 11 hektár vízfelület. Egyelőre még csak építkezési daruk magasodnak a Lágymányosi-öböl szomszédságában, a befektetői szándék szerint azonban itt épül majd fel Budapest első felhőkarcolója. Nem kevésbé ambíciózus módon vette kezdetét a túlparton, a Soroksári-Duna-ág mellé tervezett DunaCity beruházás a 2000-es évek közepén. Az egykori Nagyvásártelep hosszú évekig elhanyagolt területét 2004-ben vásárolta meg az ország akkori egyik legnagyobb építőipari vállalata azzal a céllal, hogy a rendkívül kedvező elhelyezkedésű vízparti telken új üzleti- és lakónegyedet alakít ki. A projektet bemutató imázsfilm szerint a DunaCity „olyan hely, ahol a város a folyóhoz tartozik”, amely „Európa egyik vezető vízparti fejlesztése” – pontosabban lett volna, a beruházó ugyanis nem mérte fel megfelelően az anyagi helyzetét, így csupán a terület megtisztításáig jutott, ezt követően azonban elfogyott a pénze. Egy

¹ Tolnai Gábor Nándor geográfus és térképész, az Eötvös Loránd Tudományegyetem Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszékének munkatársa. E-mail: gntolnai@caesar.elte.hu; Berki Márton geográfus, az Eötvös Loránd Tudományegyetem Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszékének munkatársa. E-mail: berkimarton@yahoo.com.

másik befektetői csoporttal társulva sem bizonyultak elégségesnek a forrásaik, melynek eredményeként a beruházás 2011-ben végleg megghiúsult, a beruházó pedig jelenleg felszámolás alatt áll. Attól függetlenül tehát, hogy végül megvalósul-e egy beruházás vagy sem, e két kiragadott budapesti példa is kiválóan érzékelteti a nagyvárosi vízparti (ún. „waterfront”) területek jelenkori felértékelődését.

A „waterfront” tágabb értelmezésben „*a víz (folyó, tó vagy tenger) és az urbanizált szárazföldi területek találkozása, amely egyedi térbeli határfelületet hoz létre*”². A fogalmat használó szakirodalom természetesen fókuszáltabb, az esetek többségében a vízparti ipari, közlekedési, szállítási tevékenységek átalakulásával vagy eltűnésével visszamaradó területek hasznosítási lehetőségeivel és gyakorlataival, illetve ezek társadalmi és gazdasági hatásaival foglalkozik. E területek jelentőségét mutatja, hogy az itt végbement ipari fejlődés „*adta a legnagyobb hagyatékot (s egyúttal megoldandó feladatot) napjaink urbanisztikája számára*”³, továbbá olyan „*különleges helyek, ahol a fordista ipari város posztindusztriális, tudomány-alapú városá válása megvalósítható*”⁴. Kezelésük és megújításuk komplex szemléletet igényel, az ezzel járó gazdasági és városstruktúrái átalakulásnak pedig jelentős társadalmi hatása van, amely a város(térség) távolabbi részein is érződik. A szakirodalom ezekre a tevékenységekre leggyakrabban a „waterfront renewal”, „waterfront redevelopment” és „waterfront regeneration” kifejezéseket használja. A kifejezések összetett jelentéstartalmát tükrözi, hogy a pusztán szó szerinti „vízparti fejlesztések” vagy „vízparti megújulás” fordítások helyett az érintett szakmák (városépítészet, településfejlesztés, városszociológia stb.) gyakran maradnak az eredeti „waterfront” kifejezés használatánál. Tanulmányunkban „városi vízpartok” alatt ezeket az egykori ipari funkciójú, részben megújult, részben megújulásra váró területeket értjük.

² Davidson, Mark: Waterfront Development. In: Kitchin, Rob – Thrift, Nigel (Eds.): *International Encyclopedia of Human Geography*. Amsterdam: Elsevier, 2009. 12:221.

³ Uo.

⁴ A Schubert (2011) munkájában szerelő nyelvi játék frappánsan foglalja össze a funkcionális átalakulást: „*the place where a shift 'from ships to chips' could occur*”. Schubert, Dirk: Waterfront Revitalizations: From a Local to a Regional Perspective in London, Barcelona, Rotterdam, and Hamburg. In: Desfor, Gene – Laidley, Jennifer – Stevens, Quentin – Schubert, Dirk [Eds.]: *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*. New York: Routledge, 2011. 93.

I. A waterfrontok átalakulása

Ha történelmi léptéken, az újkortól, azaz a globális gazdasági rendszerek kialakulásától kezdve tekintjük át a vízparti városok fejlődését, a vízparti megújulások három nagy korszakáról beszélhetünk: a gyarmatosítás és a világkereskedelem kialakulásának időszakáról, az ipari forradalmak során az ipari városok létrejöttének időszakáról, valamint a posztmodern, globalizált nagyvárosok fejlődésének időszakáról⁵. Míg az elsőről a második korszakra való áttérés során nagyfokú homogenizációról beszélhetünk (a kikötői ipar létesítményei kiszorították a korábbi sokszínűséget), addig a harmadik periódus felé való átmenet során a heterogenitás növekszik, ismét a diverzitás irányába haladnak a városi vízpartok. Ez a megújulás a kapitalista centrum-térségekben évtizedek óta (néhány kitüntetett helyen immár közel fél évszázada) zajlik, míg a globális félperifériák és perifériák vízparti városaiban mindössze a közelmúltban jelent meg.

A vízparti ipari városok motorjaként funkcionáló kikötők és ipari zónák hanyatlása az 1960–70-es évektől kezdve vált egyre látványosabbá az észak-atlanti térségben. Ehhez a hagyományos ipari termelés hanyatlása mellett a nemzetközi vízi szállítás jelentős átalakulása is nagyban hozzájárult. A méretgazdaságosság elvét követve, a folyamatosan bővülő árkereslet ösztönző hatására a korábbi szállítási módokat a könnyebben automatizálható, hatékonyabb konténeres szállítás vette át, az egyre nagyobb méretű hajók pedig már nem fértek be a korábbi kikötőkbe, így azok helyett újakat építettek a tengerpartokon, elsősorban a folyótorkolatok közelében⁶. A hátramaradó, városmághoz közelebbi, alulhasznosított vízpartok fejlesztése az 1970-es évek elejétől jelent meg Észak-

⁵ Dijk, Henk van – Pinheiro, Magda Avelar: The Changing Face of European Ports as a Result of Their Evolving Use Since the Nineteenth Century. *Portuguese Journal of Social Science*, Volume 2, Issue 2, 2003. 89–103. doi: 10.1386/pjss.2.2.89/0

Huang, Wen-Chih – Chen, Chien-Hua – Kao, Sung-Ken – Chen, Kuang-Yu: The Concept of Diverse Developments in Port Cities. *Ocean & Coastal Management*, Volume 54, 2011. 381–390. doi: 10.1016/j.ocecoaman.2010.11.004

⁶ Hoyle, Brian S. – Pinder, David A. – Husain, M. Sohail (Eds.): *Revitalizing the Waterfront: International Dimensions of Dockland Development*. London: Belhaven, 1988.

Amerika egyes városaiban, majd az 1980-as évekre Európában és az angolszász világ más részein is felbukkant, majd fokozatosan átterjedt a fejletlenek nevezett országok kisebb városaira is, az ezredfordulótól pedig a fejlődőnek nevezett országokban is megjelent.⁷

A városfejlesztés más célterületeihez hasonlóan a vízparti újrafeljesztések több évtizedes története során is gyakran előfordult, hogy a különböző szereplők összeütközésbe kerültek a folyamat irányítása, befolyásolása érdekében. Míg kezdetben kisebb léptékű, centralizált, a helyi kormányzatok által irányított projektek valósultak meg, később aránytalanul nagy teret nyert a magántőke és városfejlesztő társaságok városrészi léptékű beavatkozásai zajlottak (a helyi közösségek érdekeinek figyelmen kívül hagyásával). Erre való reakcióként jelent meg a vízparti fejlesztések kritikai értékelése; a magántőke-orientált folyamatok visszasságainak csökkentése érdekében a közszféra, valamint a lakosság és a helyi vállalkozók együttműködése, az ezredfordulótól kezdődően pedig a megaprojektek preferálásával szemben a források átgondoltabb felhasználását, az élhető város és a fenntarthatóság eszméjét szem előtt tartó kisebb léptékű, a beavatkozásokat helyi kontextusba ágyazó fejlesztések váltak kívánatosná.⁸ (Igaz ugyanakkor az is, hogy a félperifériákon és a perifériákon sok esetben még mindig a centrum-térségek évtizedekkel ezelőtti fejlesztési gyakorlatainak másolása zajlik, ami az ottani városi vízpartokat gyakran kedvezőtlen irányba viszi.)

„Waterfront” nem kizárólag a kikötők, dokkok környéke lehet, bár azokhoz általában szorosan kapcsolódik. Ide tartoznak az egyéb, a víz közelségéhez csak lazábban (vagy alig) kapcsolódó létesítmények is, mint egyes gyárak, a vasúti közlekedés terei, a kikötői munkások lakóhelyei, a hajózási, szállítási vállalatok irodái stb. Fontos elkülöníteni a vízparti (újra)fejlesztés és a kikötő-(újra)fejlesztés fogalmát.⁹ Míg az utóbbi esetében a funkció nem

⁷ Schubert, 2011.

⁸ Shaw, Berry: History at the Water's Edge. In: Marshall, Richard (Ed.): *Waterfronts in Post-industrial Cities*. London–New York: Spon, 2001. 160–172.

⁹ Az értelmezést segítik a városi és kikötői tevékenységek különválását ismertető modellek.

Hoyle, Brian S.: Development Dynamics at the Port-City Interface. In: Hoyle, Brian S. et al., 1988. 5–19.

változik, csak modernebb, versenyképesebb környezetet hoznak létre számára, addig az előbbi(ek) esetében a vízfelület valójában csak esztétikai elem, értéknövelő tényező, az új funkciók már nem igényelnék azt a működésükhöz.¹⁰ A waterfront-irodalom kiszélesedésének köszönhetően viszonylag újonnan megjelent fogalom a „riverfront”, melynek elfogadottá válása a folyók, folyamok mentén elhelyezkedő városok vonatkozásában legitimálja a vízparti fejlődés vizsgálatát, s amelyet a poszt szocialista városok ébredező waterfront-kutatásaiban is egyre gyakrabban használnak.¹¹ Az itteni folyamatok háttérében meghúzódó tényezők sok esetben megegyeznek a tengerparti kikötővárosok vízpartjain tapasztaltakkal, a víz ugyanis ezekben a városokban is környezeti értéknövelő elemként funkcionál.

2. A kutatás elméleti kerete

A kortárs urbanizációs ismérvek közül tanulmányunkban a városi tér (s ezen belül a vízparti területek) *diverzifikációjának* kérdéskörét állítjuk a középpontba. A nagy nyersanyag-, munkaerő- és tégányú fordista tömegtermelésről a rugalmasabb, lényegesen kisebb helyigényű és egyúttal térben sokkal kevésbé lokalizálható posztfordista¹² termelési módra történő áttérés a világ számos (nagy)városában erőteljesen fragmentált, funkcionális szempontból a korábbiaknál jóval heterogénebb térszerkezetet eredményezett. A posztfordista átmenet következtében kialakuló széttöredezett, véletlenszerű(bb) területi mintázatok találó megnevezése az ún.

Norcliffe, Glen: The Emergence of Postmodernism on the Urban Waterfront. *Journal of Transport Geography*, Volume 4, Issue 2, 1996. 123–134. doi: SO966-6923/00005

¹⁰ Schubert, 2011.

¹¹ A fogalmat pl. Cybriwsky (2016) és Gonçalves et al. (2016) tanulmánya használja: Cybriwsky, Roman Adrian: Whose City? Kyiv and its River after Socialism. *Geografiska Annaler, Series B, Human Geography*, Volume 98, Issue 4, 2016. 367–379. doi: 10.1111/geob.12110; Gonçalves, Jorge – Asanidze, Davit – Pinto, Pedro: The Riverfront as a Mirror: The Case of the Transformations in Post-Soviet Cities. *New Water Policy and Practice*, Volume 2, Number 2, 2016. 21–35. doi: 10.18278/nwpp.2.2.4

¹² Amin, Ash (Ed.): *Post-Fordism: A Reader*. Oxford: Blackwell, 1994.

„Kenó-kapitalizmus” (Keno capitalism)¹³. A kifejezés a Magyarországon is ismert Kenó szerencsejátékról kapta a nevét, utalva arra, hogy a városi gazdaság egységei – a játékban kiguruló golyók által véletlenszerűen elfoglalt pozíciókhoz hasonlóan – nem minden esetben szerveződnek nagyobb, összefüggő funkcionális egységekbe, hanem gyakran előre meg nem jósolható eloszlást mutatnak, amelynek eredménye „a városi tájkép akut fragmentációja”¹⁴.

A Kenó-kapitalizmus koncepciójának lényege, hogy a városfejlődés és -fejlesztés folyamatai a potenciális beruházási lehetőségek kvázi-véletlen mezején formálódnak, amelyen a tőke egyes parcellákat intenzív módon hasznosít, míg más, ezekhez közvetlenül kapcsolódó területeket érintetlenül hagy. Mivel a posztfordista gazdaság telepítő tényezői egészen mások, mint a hagyományos ipari ágazatok igényei, így ebben a városfejlődési modellben nemcsak a központi fekvésű parcellák, hanem lényegében bármilyen (akár periférikus elhelyezkedésű) terület is „nyertes mezővé”, vagyis sikeres beruházás helyszínévé válhat. Ezek rendszerint további befektetőket vonzanak, a szomszédos egységeken azonban akár teljesen eltérő folyamatok is végbemehetnek: a „nyerő egységeken” tevékenykedő játékosok mellett számos olyan „vesztes” – pedig adott esetben azokkal megegyező adottságokkal rendelkező – parcella is van, amelyek az ezekre tervezett megaberuházások és a beléjük fektetett hatalmas összegek ellenére sem termelnek jelentős bevételeket. A „város mint játéktábla” hasonlatot emellett a városi területhasználat fellazuló szabályozási környezete, valamint a sok esetben ezzel együtt járó korrupció és visszaélések is adekváttá teszik.

A fenti folyamatokkal jellemezhető városrégiókról készített légifelvételeken is látható, hogy a települések adminisztratív határain belül és azokon kívül ad hoc módon eloszló, intenzíven fejlesztett pontok ennél lényegesen kisebb aktivitású területekkel váltakoznak.¹⁵ A posztmodernitás városi agglomerációit nagyfokú specializáció és széttöredezetség jellemzi, amelynek eredményeként

¹³ Dear, Michael – Flusty, Steven: Postmodern Urbanism. *Annals of the Association of American Geographers*, Volume 88, Issue 1, 1998. 65–66. doi: 10.1111/1467-8306.00084

¹⁴ Uo. 57.

¹⁵ LeGates, Richard T. – Stout, Frederic (Eds.): *The City Reader (5th Edition)*. New York: Routledge, 2011. 171.

a korábban ipari dominanciájú nagyvárosok a fogyasztás által növekvő, aprócellásan felparcellázott kollázsokká válnak, s amelyekben az egykori nagy monofunkciós területek „feloldódnak”, eltűnnek. Fontos jellemvonásuk továbbá az is, hogy a korábban állami, önkormányzati tulajdonban levő területek egyre nagyobb arányban válnak magánkézben levő területekké, amely a városi tér neoliberalizálódásának tágabb folyamatába illeszkedik.¹⁶ Mintaterületünk átalakulásának vizsgálata kapcsán lényeges kiemelni, hogy a Kenó-kapitalizmus fragmentált térszerkezete nemcsak a városok és városrégiók egészének szintjén, hanem *intraurbán léptéken* is megfigyelhető¹⁷, hasonlóan mozaikos térszerkezetet eredményezve.

A tanulmány elméleti keretével kapcsolatban fontos rámutatni, hogy ezek a mintázatok természetesen még a Kenó-kapitalizmus fogalmát megalkotó Los Angelesi Iskola urbanistái szerint sem teljesen véletlenszerűen alakulnak ki. Egyfelől ugyan kétségtelen, hogy a XX. század első felének urbanizációját meghatározó, központból kiinduló városfejlődés ma már korántsem bír kizárólagos magyarázóerővel, azonban az is kijelenthető, hogy a sok esetben véletlenszerűnek látszó városfejlődés és -fejlesztés valóban véletlenebb és esetlegesebb a tervezés szempontjából, ám nem szükségszerűen a tőke szempontjából. A folyamatok nemvéletlenszerű elemei közé tartoznak pl. az állam / önkormányzatok és a különböző befektetők közötti kapcsolatok és interakciók, valamint az ezek mögött meghúzódó hatalmi dinamikák. Munkánkban – a Kenó-kapitalizmus szűken értelmezett metaforájából kitekintve – ezekre a szempontokra is reflektálunk.

A kelet-közép-európai térség városaiban a posztoszocialista-posztmodern állapot főként a rendszerváltást követően kialakuló

¹⁶ A témában rendelkezésre álló rendkívül bőséges szakirodalom közül Brenner, Neil – Theodore, Nik (Eds.): *Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe*. Oxford: Blackwell, 2002.

Theodore, Nik – Peck, Jamie – Brenner, Neil: *Neoliberal Urbanism: Cities and the Rule of Markets*. In: Bridge, Gary – Watson, Sophie (Eds.): *The New Blackwell Companion to the City*. Oxford: Wiley-Blackwell, 2011. 15–25.

¹⁷ Dear, Michael – Dahmann, Nicholas: *Urban Politics and the Los Angeles School of Urbanism*. *Urban Affairs Review*, Volume 44, Issue 2, 2008. 274. doi: 10.1177/1078087408320240

kaotikus városfejlődési mintázatokban érhető tetten¹⁸: a posztszocialista városok diverzifikációja elsősorban a privatizációs folyamatok és az 1990 utáni tulajdonjogi konfliktusok eredménye, amelyet az állami szektor háttérbe szorulása és a nagyszámú új aktor megjelenése idézett elő. A korábban kompakt megjelenésű, homogén(ebb) szerkezetű szocialista város apró fragmentumok sokaságára esik szét, amelyeket a változó gazdasági, társadalmi és politikai érdekek különböző irányokba sodornak. Ennek eredményeként újabb és újabb építészeti rétegek rakódnak a városok II. világháború előtti és szocialista örökségére, jelentősen hozzájárulva a posztszocialista városok „éretlen esztétikájához”¹⁹. A kiterjedt monofunkciós ipari területek felaprózódási folyamata Kelet-Közép-Európa városaiban döntően szintén a mindent átható, ám az esetek többségében koordinálatlan privatizációnak köszönhető, a tulajdonosi felaprózódást ugyanis leggyakrabban funkcionális széttöredezettség is követte. A magánosítás folyamata számos egyéb városi övezethez hasonlóan ezeken a területeken sem hozta meg a várt fellendülést, kezdetben ugyanis leginkább az értékesebb (vagy legalább valamire még használható) telkek „kimazsolázását” jelentette²⁰, míg a többi – ezeknél jóval kedvezőtlenebb adottságú – terület fokozatosan az enyészeté lett.

Tanulmányunkban elsősorban azt vizsgáljuk, hogy a rendszerváltás óta eltelt időszakban a dél-budapesti (korábban monofunkciós) folyóparti mintaterületünk átalakulása az egyre nagyobb fokú diverzitás irányába hatott-e, valamint azt, hogy milyen intenzitással mentek végbe a változások. A Kenó-kapitalizmus kérdésköréhez kapcsolódó fő kutatási kérdésünk az, hogy a posztszocialista Budapest „játéktábláján” egyöntetűen kitüntetett szerepe van-e a Dunával szomszédos területeknek, avagy éppen ellenkezőleg, itt is véletlenszerűen helyezkednek-e el a „nyertes” és a „vesztes” mezők? Végezetül, a városi tér neoliberalizálódásához kapcsolódóan azt a kérdést tesszük fel, hogy az általunk vizsgált

¹⁸ Stanilov, Kiril (Ed.): *The Post-Socialist City: Urban Form and Space Transformations in Central and Eastern Europe after Socialism*. Dordrecht: Springer, 2007. 8.

¹⁹ Enyedi, György (Ed.): *Social Change and Urban Restructuring in Central Europe*. Budapest: Akadémiai Kiadó, 1998. 29.

²⁰ Sailer-Fliege, Ulrike: Characteristics of Post-Socialist Urban Transformation in East Central Europe. *GeoJournal*, Volume 49, Issue 1, 1999. 7–16. doi: 10.1023/A:1006905405818

vízparti területek átalakulása során is megfigyelhető-e a köztulajdon visszaszorulása és a magántulajdon előtérbe kerülése?

3. A kutatás mintaterületének történeti áttekintése

A rendszerváltáskor a IX. és a XI. kerület iparterületei Budapest legkompaktabb ipari zónái közé tartoztak, ezt megelőző fejlődési dinamikájuk azonban eltérően alakult. Ferencváros gyárai és közlekedési–szállítási zónái a XIX. század utolsó évtizedeitől épültek ki, fénykorukat is ekkor (illetve a XX. század elején) élték. Az egykor húzóágazatnak számító élelmiszeripar és a hozzá szorosan vagy lazábban kapcsolódó egyéb ágazatok a szocializmus évtizedeiben már stagnáltak, hanyatlottak. Ezzel szemben Kelenföld–Albertfalva gyárai csak a XX. század első évtizedeiben jelentek meg. A kor húzóágazatai telepedtek meg itt (pl. a gépgyártás), de a sokszínűséget egyéb ágazatok (pl. a textilipar) is fokozták, majd a szocialista időszakban is jöttek létre újabb ipari létesítmények; e zóna tehát dinamikusabb volt a rendszerváltáskor, mint a ferencvárosi.

Ferencváros ipari funkciójú területeinek kialakulása a Duna-parti lokációnak, valamint az itt található vasútvonalnak köszönhető. A terület gyakorlatilag a főváros Alföldre nyíló kapuja lett, ezen keresztül áramlott be a mezőgazdasági termények zöme, így az 1880-as évekre Budapest legfontosabb élelmiszeripari zónájává vált.²¹ Ide tömörült azon malmok jelentős része²², amelyek a várost rövid időre a világ legnagyobb malomipari központjává tették, valamint további, a logisztikát segítő létesítmények is épültek.²³ A zóna pályaudvarai szolgálták ki továbbá az 1872-ben átadott Marhavágóhidat és az 1902-ben átadott Sertésvágóhidat, valamint a

²¹ Beluszky Pál – Győri Róbert: Budapest ipari övezetének kialakulása. In: Barta Györgyi (szerk.): *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. Budapest: MTA Társadalomkutató Központ, 2004b. 17–34.

²² Elsőként a Concordia Malom (1866), majd a Pesti Molnárók és Sütők Malma (1868), a Gizella Malom (1880), a Király Malom (1880), végül a Hungária Malom (1893).

²³ Az 1874-re elkészült Fővámház, az 1881-ben átadott Közraktárak és az 1883-tól működő Elevátor.

Soroksári út külsőbb szakaszain megjelenő egyéb húsfeldolgozó és konzervipari, illetve vegyipari üzemeket.²⁴

A XIX. század végi szabályozás (Budapest övezeti terve) Kelenföldnek az Összekötő vasúttól délre eső Duna-parti területét – Külső-Ferencvároshoz hasonlóan – „ipari övezet” kategóriába sorolta, a gyárak tömeges megjelenése azonban csak néhány évtizeddel később következett be. Bár Röck István gépgyára már 1899-től működött, a Budafoki úti ipari tengely további fontos létesítményei csak az 1910-es évektől jelentek meg.²⁵

Budapest fejlődésében a Millenniumot követően lassulás következett be, a korszak nagy vesztese pedig a malomipar lett. Külső-Ferencváros egyes részein azonban éppen az általános tendenciákkal szembemenő folyamatok zajlottak: 1910–14 és 1924–26 között felépült a Kvassay-zsilip, így a korábban árvízvédelmi szempontok miatt ipari beépítésre nem ajánlott partszakasz hasznosíthatóvá vált, létrejöhetett a Ferencvárosi kikötő. A vasúti kapcsolat megteremtése után itt épült fel 1929–32 között az új Nagyvásártelep.²⁶ Habár a csepeli Szabadkikötő 1928-as megnyitása miatt a Ferencvárosi kikötő jelentősége visszaesett, közvetve mégis hozzájárult a Soroksári-Duna menti iparterületek bővüléséhez: itt állt rendelkezésre elegendő hely egy, a Szabadkikötő forgalmát kiszolgáló rendezőpályaudvar megépítésére. (Eközben Külső-Ferencváros nem közvetlenül vízparti területeit sem a stagnálás jellemezte: az élelmiszer- és a vegyipar is bővült, sőt, megjelent mellettük a textilipar és a fegyvergyártás²⁷ is.)²⁸

Ennél is látványosabb volt a gyarapodás Kelenföldön. A legfontosabb gyárak az I. világháború előtti években épültek,

²⁴ Ilyenek voltak Weiss Berthold és Manfréd (később Csepelre költözött) konzerv- (és töltény-)gyára, Herz Ármin húsipari cége, a vágóhídi melléktermékeket feldolgozó gyárak (a Flóra gyertya- és szappangyár, az Albumin fehérjegyár, a Csontlisztgyár stb.) és a Hungária műtrágya- és kénsavgyár (a későbbi Budapesti Vegyiművek). (Józsáné Halász Margit [szerk.]: *Budapest kézikönyve II. Magyarország megyei kézikönyvei 20/2*. Budapest: CEBA Kiadó, 1998.)

²⁵ Seifert Tibor: *A főváros nyugati kapuja*. Budapest: Budapest Főváros XI. Kerületi Önkormányzat Polgármesteri Hivatal, 1998.

²⁶ Gegesy Ferenc (szerk): *Ferencváros kétszáz éve*. Budapest: Ráday Könyvesház, 2010.

²⁷ Hazai Fésűsfonó és Szövőgyár, valamint Fegyver és Gépgyár Rt.

²⁸ Xantus Zoltán: *Ferencvárosi krónika képekben*. Budapest: Budapest Főváros IX. Kerületi Tanácsának Végrehajtó Bizottsága, 1973.

jelentős részük Pestről költözött át ide.²⁹ A (tágabb) környék energiaigényét hivatott kielégíteni az 1914-re elkészült erőmű.³⁰ Ezzel párhuzamosan a Dunától kissé távolabb eső Fehérvári út mentén is számos új elektronikai és gépgyár jelent meg, így Kelenföld a kor legdinamikusabb ipari zónája lett Budapesten.³¹ A főváros akkori közigazgatási területén (éppen) kívül esett, de ennek az övezetnek a szerves részét képezte az albertfalvai Magyar Repülőgépgyár is. Az üzemek szállítási igényeinek kielégítése érdekében épült ki az Andor utcai vontatóvágány és az ahhoz kapcsolódó iparvágány-hálózat. A két világháború közötti időszakban a korábbi haditermelést végző üzemek megszűntek, telephelyükön profilváltással új vállalatok jelentek meg (többek között közepes méretű elektronikai és gépipari cégek). A korszak igazi nyertese a textilipar volt.³²

A II. világháborút követő helyreállítások során konzerválódott az ipar térbeli struktúrája. Az 1950-es, 1960-as évek extenzív gyáripari fejlesztéseit követően, az 1968-as gazdasági reform után Budapest ipara „tehetetlen változatatlanságba” süllyedt.³³ A nem profitorientált ingatlankezelés hatására egészen az 1990-es évek elejéig olyan létesítmények maradhattak fenn a belváros közelében, mint a Közraktárak és a Duna-parti teherpályaudvar. Habár a Soroksári út külső szakaszán az 1950-es években létrejött néhány új élelmiszeripari üzem, az államosítást követően a gyárak zömének állapota fokozatosan leromlott. A vágóhidak forgalma is csökkent, a Nagyvásártelep pedig sorvadásra volt ítélve, környezete alulhasznosított térséggé vált.

Kelenföldön az államosítások és üzemátszervezések³⁴ után is viszonylag fejlett, dinamikus ágazatok voltak jelen (pl. gépgyártás, szerelőipar, híradástechnika, finommechanikai és optikai műszerek

²⁹ A Felten és Guillaume Kábelgyár 1913-ban, a Budai Hengermalom 1914-ben.

³⁰ Seifert, 1998.

³¹ Beluszky – Györi, 2004b.

³² Ennek egyik legfontosabb képviselője a Goldberger cégnek a Budafoki úton, az erőművel szemközt felépített üzeme volt. A két világháború közötti időszak gazdasági átstrukturálásáról bővebben Józsné Halász Margit (szerk.), 1998.

³³ Barta Györgyi – Kukely György: A budapesti ipar az államszocializmusban és bukása idején. In: Barta (szerk.), 2004. 35–54.

³⁴ Így lett pl. a Goldberger-féle textilgyárból Pamutnyomóipari Vállalat Kelenföldi Textilgyára (KELTEX), a Rök-féle gépgyárból pedig Április 4. Gépgyár.

gyártása, háztartási vegyipar, építőipar³⁵), ráadásul új, jelentős gyárak is létesültek,³⁶ így a terület még ebben az időszakban is a főváros egyetlen viszonylag dinamikus ipari zónája maradt.

Az 1980-as években már Budapest-szerte érezhető hanyatlás azonban egyik vizsgálati területünk üzemeit sem kerülte el. Különbséget abban lehet tenni, hogy a privatizáció, az üzembeszárások és a létszám-leépítések után milyen ütemben sikerült újra a fejlődés (vagy legalább a funkcióváltás) útjára lépni. Mivel az 1990-es évektől érkező külföldi működőtőke inkább a tercier szektorba áramlott, az egykori szocialista nagyipari vállalatok közül átszervezéssel csak keveset sikerült megmenteni. A tömegesen bezárt üzemek helyén újonnan létrehozott kisvállalatok is letelepedtek, ezek zöme azonban már legfeljebb csak távolabbi kapcsolatban állt az ipari termeléssel. Ráadásul rendkívül erős a fluktuációjuk, gyakori a megszűnés és a telephely-váltás, így pusztán használják az adott területet, annak hosszabb távú megújulásban nem érdekeltek.³⁷ Budapesten összességében tehát erőteljes dezindustrializáció játszódott le. Az új funkciók azonban térben nem egyenletesen vették át az egykori gyáripár helyét, így megújuló és alulhasznosított, romló állapotú területek („nyertes” és „vesztes” parcellák) egyaránt megfigyelhetők, amelyek akár egymás közvetlen közelben is lehetnek. E mozaikosodás miatt homogén rozsdáövezetről vagy barnaövezetről nem beszélhetünk,³⁸ az azonban vizsgálható, hogy mely tényezők befolyásolják az eltérő fejlődési pályákat. Kiemelt kutatói kérdésünk ezzel kapcsolatban tehát az, hogy ezek között milyen szerepe van a Duna-part közelségének.

³⁵ Legfontosabb képviselői ugyanebben a sorrendben: Április 4. Gépgyár és Kismotor- és Gépgyár, Csőszerelőipari Vállalat és Építőgépgyártó Vállalat, Beloianisz Híradástechnikai Gyár, Gamma Művek, Caola. Lényeges ugyanakkor kiemelni, hogy ezek majdnem mind a Duna-parttól kissé távolabb, a Fehérvári út mentén sorakoztak.

³⁶ Pl. a Beton- és Vasbeton Művek.

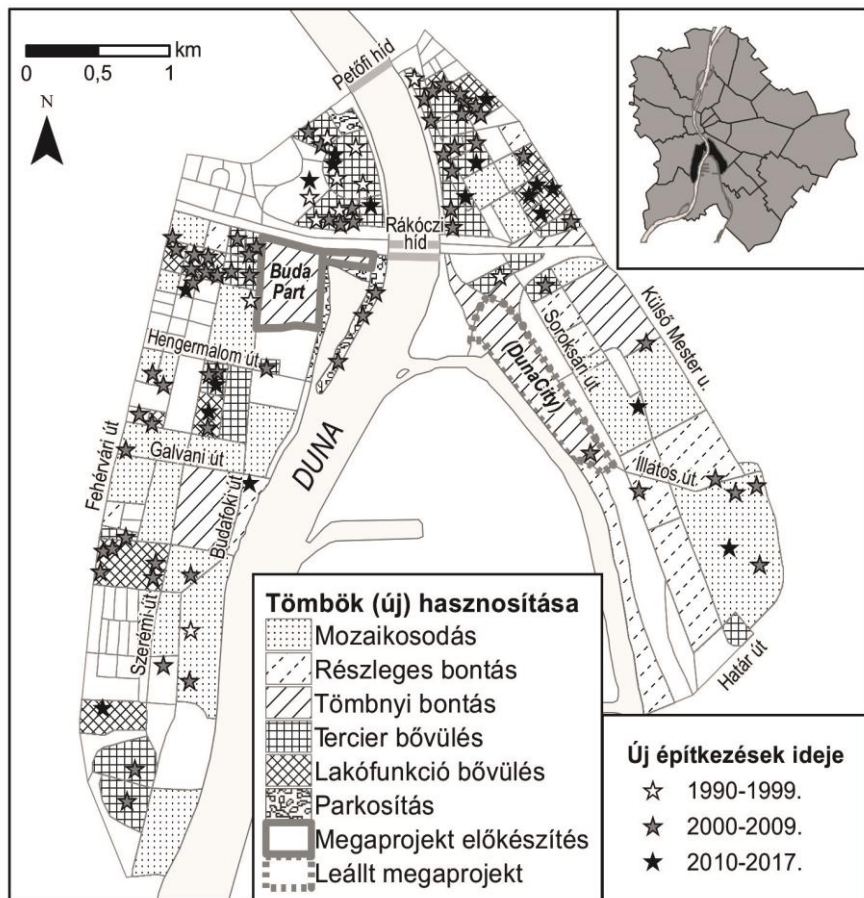
³⁷ Barta – Kukely, 2004.

³⁸ Amennyiben a belső, zárt beépítésű lakóövezet és az 1950 előtti közigazgatási városhatár közötti extenzívebben hasznosított térség egészéről szeretnénk beszélni, úgy szerencsésebb az „átmeneti övezet” kifejezés használata. (Beluszky Pál – Györi Róbert: A budapesti barnaövezet határai. In: Barta Györgyi [szerk.]: *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. Budapest: MTA Társadalomkutató Központ, 2004a. 71–76.).

4. Városszerkezeti átalakulások Ferencváros és Újbuda (tágabb) Duna-parti zónájában

Budapest átmeneti övezetét az ezredforduló környéki kutatások három nagy zónára osztották, közülük a délit lassabban átalakulóként jellemezve.³⁹ Kiterjedésüket és egykori gyáraik jelentőségét tekintve a déli zóna kiemelten fontos elemei Kelenföld–Lágymányos, valamint Középső- és Külső-Ferencváros. A 2000-es évek első felének átfogó barnaövezeti kutatásai óta természetesen ezeken a területeken is jelentős átalakulás ment végbe, így vizsgálatuk, azaz a viszonylag homogén barnamezős térségből diverz városi térré válás áttekintése kétségtelenül időszerű. Az 1. ábra a rendszerváltás óta eltelt bő két és fél évtized változásait mutatja be.

³⁹ A legdinamikusabban funkciót váltó egykori ipari zóna az északi (Óbuda, illetve Angyalföld és Újpest), az ipari jellegét leginkább őrző a keleti (Kőbánya tágabb környéke), míg a legsúlyosabb recessziót megélt és így igazi rozstdaövezetté váló a déli (Kispest és Pestszentlőrinc környékétől Budafokig) (Beluszky – Győri, 2004a).



1. ábra A tanulmányban vizsgált terület funkcionális átalakulása⁴⁰
(Forrás: saját szerk.)

⁴⁰ A térkép georeferált légifelvételek és többszöri terpi bejárás alapján készült. Barnaövezet lehatárolásra korábban is használtak légifotókat (Beluszky – Györi, 2004a), jelen tanulmány esetében azonban a különböző időpontokban készült forrásanyagok (a FÖMI által a www.fentrol.hu rendszerén közzétett 1970-es évek végi és 2000-es légifotók, valamint a Google Earth 2000 és 2017 nyara között készült úrfelvételei) a pusztá lehatároláson túlmenően a változások elemzését is lehetővé tették: térinformatikai eszközök segítségével térkép

Az 1990-es évek elején Középső-Ferencváros Duna-parti sávjában, a Soroksári út belső szakaszán a funkció nélkül maradt területek (az egykori malomépületek és a Duna-parti vasúti területek) domináltak. Belvároshoz közeli fekvésük miatt ezekre a kezdetektől fogva potenciális fejlesztési területekként tekintettek. Külső-Ferencvárosban a rendszerváltáskor az üzemek többsége a korszerűtlen termelési profilja miatt gyorsan tönkrement. A Ferencvárosi rendezőpályaudvar környékén csoportosuló, súlyosan környezetkárosító nehéz-vegyipari üzemek és vágóhidak helyén jellegzetes barnaövezeti terület maradt hátra. Ezek összességében Budapest egyik legnagyobb összefüggő barnamezős területét alkották. A Soroksári út külső szakaszán különösen jellemző volt a mozaikosodás, a cégek fluktuációja.⁴¹ Lágymányos Duna-parti részei ezzel szemben eredetileg nem is voltak a szó szorosabb értelmében vett ipari területek, nagy gyárak itt nem sorakoztak, a terület hasznosítása alacsony fokú volt, a fokozatosan feltöltött Lágymányosi-öböl helyén pl. építőanyagokat raktározottak, illetve a vasúti és vízi szállítást lehetővé tevő infrastruktúra volt jelen. Így Középső-Ferencvároshoz hasonlóan kínálkozott a fejlesztés lehetősége. Kelenföld ipari területein ezzel szemben valóban a gyáripár dominált, a terület újrahhasznosítása több erőfeszítést igényelt. Ugyanakkor jól felismerhető városszerkezeti különbség, hogy sokkal inkább kapcsolódik a szomszédos városrészekhez, mint Külső-Ferencváros, amit vasútvonalak szeparálnak. Ráadásul belső feltártsága is kedvezőbb, amin az 1990-es évek közepén kiépített Szerémi út (az 1992–1995 között megépült Lágymányosi – ma Rákóczi – hídra vezető tengely) is sokat javított. E tényezőknek köszönhetően itt könnyebben megjelenhettek az irodák, a kereskedelem, illetve egyéb szolgáltatások.⁴² Ráadásul az ipari zónák

készülhetett a tömbszintű területhasználati adatbázisból és az átalakulásokat pontszerűen is rögzítő adatállományokból.

⁴¹ Berki Márton: Post-Socialist Transformation of Former Industrial Areas: A Case Study of Soroksári Road, Budapest. In: Szirmai Viktória – Fassmann, Heinz (Eds.): *Metropolitan Regions in Europe*. Budapest, Wien: Austrian-Hungarian Action Fund, 2012. 83–99.

Berki Márton: Széttöredezve: A Soroksári úti ipari terület funkcionális fragmentációja. *Kultúra és Közösség*, 5:(2), 2014a. 43–56.

⁴² A Sertésvágóhid helyére tervezett Office Campus az elzártága miatt nem lett túlságosan sikeres projekt, míg a jól megközelíthető XI. kerületi helyszínek (South Buda Office Buildings, Office Garden) dinamikusabban bővültek. A Magyar

már korábban is összefogazódtak a szomszédos lakóterületekkel, így a lakófunkció a rendszerváltás utáni átalakulás során is könnyebben terjeszkedhetett a barnamezős övezet egy részében.⁴³

A vizsgált területen lezajlott nagyobb építkezések térbeli rendjéről (1. ábra) megállapítható, hogy mindkét oldalon először a belvároshoz közelebbi részeken indultak meg a változások. 2000-ig a külsőbb területeken csak a bevezető utak mentén létesültek elszórtan szolgáltatási helyszínek a korábbi üzemek meglévő csarnoképületeiben, így az épített környezetben történő változás elenyésző volt. Ezen a téren a legnagyobb változást a 2000–2009 közötti időszak hozta, ám egyenlőtlen módon, Külső-Ferencváros megújulása ugyanis nagyságrendileg alulmaradt Kelenföldéhez képest. A 2008-as gazdasági válság hatására ez a folyamat lelassult. Az elmúlt néhány évben azonban ismét felélénkült az építőipar és az ingatlanpiac, így jelenleg is számos építkezési terület található a vizsgált zónákban, a közeljövőben pedig további változások várhatók.

Mindez magyarázhatónak tűnik a CABERNET hálózat által megalkotott, a neoliberais városfejlesztési logikához illeszkedő ún. ABC-moddal,⁴⁴ amely szerint elsőként a belvároshoz közelebbi, kevesebb ráfordítást (pl. romok eltakarítását, kártalanítást) igénylő

Kábel Művek csarnokából kialakított Újbuda Center bő egy évtizede működik, míg a Soroksári út mentén az egykori Fegyver- és Gépgyár nagycsarnokában megnyitó áruházak sorra tönkrementek. Természetesen Külső-Ferencváros sem maradt változatlan, de a megújulás csak részben látható (pl. az Illatos új környékén épültek új raktárközpontok illetve modern ipari telephelyek). Összességében azonban továbbra is sok az alulhasznosított telek ezen a környéken.

⁴³ A lakófunkció bővülésének vonatkozásában Ferencváros esetében csak a belvároshoz legközelebbi területeken látható dinamikusabb fejlődés: az egykori malmok környékén új társasházak épültek a 2000-es évektől, valamint az ingatlanpiaci válság elmúltával az egykori Marhavágóhíd telektömbjének hátsó részén is megindult az építkezés (Metrodom City Home), amely jelenleg is intenzíven zajlik. Dél-Budán ugyanakkor a külsőbb gyárak helyén is találunk ilyeneket (pl. az egykori textilipari üzemek területén felépült Nádorliget lakópark és Kondorosi lakónegyed). A mögöttes logika feltételezhetően ugyanaz: a korábban is lakófunkciójú területek környékén történt bővülés (a folyamatról általánosan ld.: Kovács Zoltán: A budapesti barnaöv lakófunkciójának helyzete és fejlesztési lehetőségei. In: Barta [szerk.], 2004. 109–120.).

⁴⁴ Ferber, Uwe – Grimski, Detlef – Millar, Kate – Nathanail, Paul: *Sustainable Brownfield Regeneration: CABERNET Network Report*. Nottingham: University of Nottingham, 2006.

területek rehabilitációja történik meg. Ugyanakkor az, amit e modell a finanszírozás aktorairól ír, kevésbé rajzolódik ki. A legkedvezőbb adottságú részek a magántőke befektetései útján, a kevésbé kedvezőek a köz- és a magánszféra összefogásával, ún. public private partnership, azaz PPP keretében, a legkedvezőtlenebb helyzetűek pedig a közszféra erőfeszítései árán újulnak meg). A Soroksári út mentén inkább érvényesül ez a séma⁴⁵, ezzel szemben a budai oldalon a belvároshoz legközelebbi részen elsősorban állami beruházások domináltak (a Lágymányosi Campus kiépülése). Köztes helyzetben valóban PPP beruházásokat találunk (Infopark), a magánberuházások viszont az Összekötő vasúttól délre eső területekre szorultak. Igaz, ha csak ezt a külsőbb részt vizsgáljuk, azon belül érvényesül az, hogy a befektetések nagyobbik része a közlekedési tengelyekhez és környező lakóterületekhez közelebbi, kevésbé amortizált telkeken valósult meg.

Az 1. ábrára tekintve egyértelműen leolvasható a vízparti területek felemás – és ráadásul a környezetükhöz sem feltétlenül igazodó – fejlődése. Középső-Ferencváros és Lágymányos Duna-partjai gyakorlatilag a belvárosi Duna-part meghosszabbításává váltak, a Rákóczi és az Összekötő vasúti hídtól délre eső területek azonban döntő többségükben ma is alulhasznosított barnamezők.

Az északabbi szakaszok átalakulásában rendkívül nagy szerepe volt a végül meg nem valósult Bécs–Budapest (1995), majd Budapest (1996) Világkiállítás⁴⁶ előkészületeinek. Lényeges kiemelni, hogy végsősoron a Duna-part vonzereje volt az a tényező, amely miatt 1990-ben erre a területre cserélték a korábban (1988-ban) kijelölt helyszínt, Gazdagrétet.⁴⁷ A IX. és XI. kerület új részletes rendezési terveiben már kiemelt területként szerepelt a Duna-parti zóna; az állam 1992-ben megvásárolta a MÁV-tól a Dunapart teherpályaudvar területét, és a sínek felszedése után a terület kártalanítása és közművesítése, majd felparcellázása is megtörtént. A terület iránt azonban nem mutattak túlságosan nagy érdeklődést a befektetők, alig néhány telket sikerült értékesíteni. A

⁴⁵ Ld. Berki, 2014a. 53.

⁴⁶ Bécs 1991-ben lépett vissza, ekkor egy évvel elhalasztották a tervezett EXPO-t, amelyet végül 1994 végén Budapest is lemondott.

⁴⁷ Eredetileg a Csepel-sziget északi vége lett volna a kijelölt terület központja, de erről később lemondtak. A későbbi tervek szerint a kiállítás magterülete Lágymányoson, míg kiszolgálóépületei a középső-ferencvárosi partszakaszon lettek volna.

Világkiállítás megszervezésének 1994-es lemondását követően még évekig kellett várni a telkek értékesítésére, míg végül 1999-ben – több sikertelen közbeszerzési kiírást követően – megvásárolta egy hazai befektető leányvállalata (a TriGránit Zrt. által bejegyeztetett Duna Sétány Székház Kft.).⁴⁸ Állami tulajdonban csak néhány telek maradt, majd itt, a menetközben Millenniumi Városközpontnak elnevezett területen épült fel 2002-re az új Nemzeti Színház, 2005-re pedig a Művészetek Palotája. A partszakasz többi részén az önkormányzat érdemi beavatkozási lehetősége nélkül sűrű, a Soroksári út túloldalát a Dunától szeparáló iroda- és lakófunkciójú épületsor alakult ki.⁴⁹ A felgyorsuló átalakulás annak is köszönhető, hogy a vízparti fekvés a belváros közelségével párosult, de lépték- és illeszkedésbeli problémák nem jelentkeztek, sőt, elaprózott tulajdonosi szerkezet sem hátráltatta a beruházásokat. A terület új arculatának legnagyobb kritikái elsősorban az állam-tőke összefonódásának mikéntjében és a fejlesztésekből származó előnyök és hátrányok eloszlásának módjában rejlenek, továbbá abban, hogy bár a Duna közvetlen szomszédságában történt a funkcionális megújulás, mégsem alakult ki szerves kapcsolat a vízfelülettel. A terület fejlődésének visszasságai ellenére a „*történet túlmutat a Millenniumi Városközponton, s egy szisztematikusabb vízparti fejlődési folyamat körvonalazódására világít rá*”⁵⁰.

A Lágymányosi Duna-part esetében talán még jobb adottságok kínáltak, hiszen kevesebb „zavaró” elemet kellett eltávolítani, illetve maga a rendelkezésre álló terület sem pusztán egy viszonylag keskeny sáv, hanem egy nagyobb tömb volt (ld. 2. ábra). A terület rendezésének egyik jelentős hibája itt is az volt, hogy a felsőrakparti autótút meghosszabbítása a legértékesebb Duna-parti sávban történt, ahelyett, hogy a vízpartot más célokra hagyták volna meg. A tömb

⁴⁸ Később a tulajdon jelentős része átkerült egy amerikai befektetőcég (a Heitman ingatlanfejlesztő) kezébe.

⁴⁹ A Boráros térhez közelebbi részei, a 2005-ig felépült Duna-Pest Rezidenciák esetében különösen igaz a maximális beépítésre és a panoráma kiszajátítására való törekvés, ami a városépítészeti, esztétikai szempontok háttérbe szorulását okozta. A „Duna-parti fal” délebbi része, a Millennium Towers 2006–12 között épített tömbjei és a sort záró bankszékház építészetileg már változatosabbak (a Dunát a várostól elválasztó hatásuk azonban ugyanolyan).

⁵⁰ Bodnár Judit – Veres Judit: *The Petty Politics of a Megaproject in Budapest*. In: Gerardo del Cerro Santamaria (Ed.): *Urban Megaprojects: A Worldwide View* (Research in Urban Sociology, Volume 13). Bingley: Emerald Group Publishing Limited, 2013. 103.

utcaszerkezetét meghatározó Magyar tudósok körútját a Világkiállítás igényei szerint jelölték ki, és e mentén kezdődtek el az első építkezések. 1996-ban szentelték fel a Magyar Szentek Templomát, amely az egyetlen, kimondottan a Világkiállításra tervezett (és végül el is készült) épület. Szimbolikus a sorsa a legjellegzetesebb létesítménynek, a Tüskecsarnoknak is: 1993–1998 között csupán félig készült el, utána egészen 2012-ig csak amortizálódott, míg végül a városrész felértékelődésének köszönhetően újra ráirányult a figyelem, s 2014-re végre elkészülhetett⁵¹. Az EXPO meghiúsulását követően a területen állami döntés alapján az oktatási funkció lett a domináns. 1994–1998 között elkészült az ELTE Lágymányosi Campusának Északi tömbje, 2001-ben pedig a Déli tömböt is átadták.⁵² A BME Informatikai („I”) épületének kezdeményei szintén az EXPO-tervekhez kötődnek, a Magyar Pavilon leállt építkezésének munkagödre helyén épült az egyik díjazott terv alapján. A vele szomszédos „Q” épület 2007–11 között épült,⁵³ majd a közte és az ELTE Északi tömbje közötti telken 2013-ban adták át az MTA Természettudományi Kutatóközpontjának új épületét.⁵⁴ Így jelenleg a Magyar tudósok körútjának belső ívén már csak egyetlen „foghíjtelek” található, s noha az oktatási–kutatási épületeknek köszönhetően valóban kezd egyetemi városrészé válni a terület, a vibráló diákéletet és a városi sokszínűséget lehetővé tevő egyéb létesítmények alapvetően hiányoznak. A körúttól délre eső nagyobb telektömb lett az 1996-ban létrehozott Infopark helyszíne, amelynek tényleges alapkövetételére 2001-ben került sor, utolsó épületét pedig 2009-ben adták át.⁵⁵ Az állami beruházásként indult fejlesztés a profilját (K+F) tekintve teljes mértékben illeszkedett a környékhez, tényleges megvalósulásához azonban a magántőke bevonására is szükség volt: az építkezéseket

⁵¹ Nemzeti Sportközpontok - Tüskecsarnok.

<http://mnsk.hu/letesitmeny/tuskecsarnok/> (letöltés ideje: 2017.10.15.)

⁵² ELTE Campusok - Lágymányos. <https://www.elte.hu/campusok/lagymanyos> (letöltés ideje: 2017.10.15.)

⁵³ Építész fórum: Terjeszkedő Műegyetem - elkészült a Q épület. 2011. január 11. <http://epiteszforum.hu/terjeszkedo-muegyetem-elkeszult-a-q-epulel> (letöltés ideje: 2017.10.15.)

⁵⁴ MTA TTK: Átadták az MTA Természettudományi Kutatóközpont új épületét. 2013. november 15. <http://www.ttk.mta.hu/mta-uj-epulel/> (letöltés ideje: 2017.10.15.)

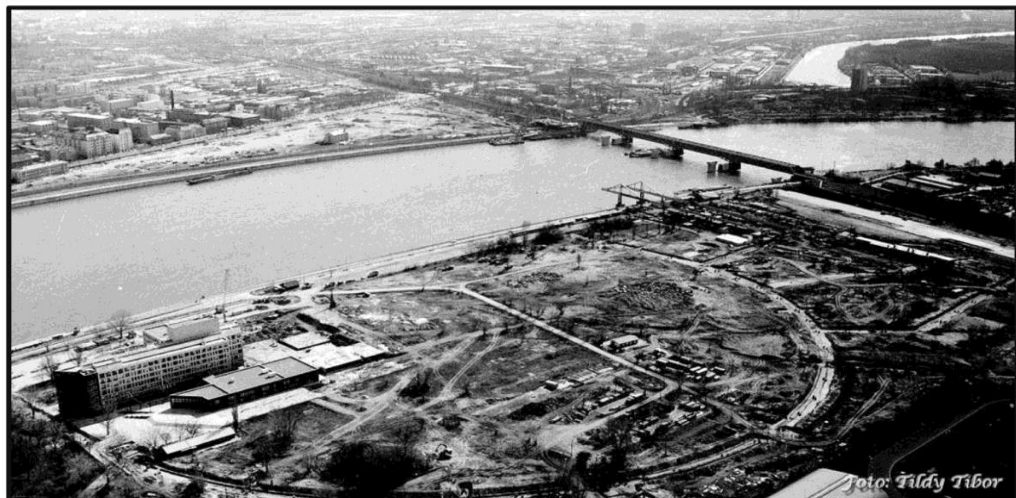
⁵⁵ Budapest Főváros XI. Kerület Újbuda Önkormányzatának Honlapja: Infopark. <http://keruletunk.ujbuda.hu/infopark> (letöltés ideje: 2017.10.15.)

egy külföldi ingatlanfejlesztő társaság (a német IVG Immobilien AG) végezte, de az üzemeltető céget ezt követően privatizálták. A nem elhanyagolható visszasságok⁵⁶ ellenére a fejlesztés sikeresnek is mondható, az irodák ugyanis szinte 100%-os kihasználtsággal működnek,⁵⁷ a bérlők között nagynevű hazai és nemzetközi – informatikával, telekommunikációval, szoftverfejlesztéssel foglalkozó – cégek is képviseltetik magukat. Maguk az irodák kellemes, parkosított környezetben található, „mindössze” a Dunával való tényleges kapcsolat hiányzik (ugyanúgy, mint az egyetemi épületek esetében). A nagy forgalmú utakon kívül alulhasznosított, korábban parkolásra használt telkek is szeparálják a vízfelülettől. A legújabb fejlemény, hogy ezen az eddig jobbára kihasználatlan területen épül a Magyar Nobel-díjasok Kutatás-Fejlesztési Park 1. üteme.⁵⁸

⁵⁶ A privatizáció során peres helyzet alakult ki az új üzemeltető és a földhasználat jogával rendelkező cég között, amelynek során vesztegetések és vagyonkezelési bűncselekmények is sajtóhírré váltak. Uo.

⁵⁷ Iroda.hu: Kiadó irodaházak. <https://iroda.hu/kiado-irodahaz> (letöltés ideje: 2017.10.15.)

⁵⁸ Az építkezés a tanulmány írásának időpontjában már a vége felé közelít, átadása 2017 végén várható.



2. ábra A „fejlesztésre előkészített” vízparti területek 1993-ban, illetve 2016-ban (Forrás: <http://villamosok.hu/ikarusz/legifotok.htm> [Tildy Tibor felvétele], illetve GoogleEarth)

Elhelyezkedés szempontjából majdnem olyan jó adottságokkal rendelkezett az egykori Nagyvásártelep telektömbje is, mint a Millenniumi Városközpont.⁵⁹ Ezt ismerték fel a DunaCity projekt megálmodói is, akik új, városrészi léptékű lakó- és irodanegyedet kívántak itt létrehozni. A tervezett megaprojekt hangzatos szlogenjei („város a városban”, „Budapest kortárs építészeti jele”...⁶⁰) ellenére a megvalósítás csak a terület megtisztításáig jutott (2004–2005-ben). Az eredeti befektető (Gropius Építőipari Zrt.) tőkehiány miatt egy másik befektetővel (a Quaestor-csoporttal) volt kénytelen társulni. A terület beépítése különböző funkciójú blokkokban történt volna: a Kvassay úthoz közelebbi részen mintegy 500.000 m²-nyi irodát hoztak volna létre, a távolabbi, csendesebb, vízparti részekre pedig kereskedelmi és lakóövezetet (többek között loft- és penthouse lakásokat), hoteleket és sporttevékenységet lehetővé tevő helyszíneket terveztek építeni. A Soroksári-Duna-ág mentén promenádót akartak létesíteni, valamint egy (jacht)kikötő-építés is a projekt része lett volna. A közös cég azonban szintén kimerült anyagilag, a 2008-as válság hatására pedig csődbe is jutott. A cég 2011-es felszámolásával a megaprojekt végleg leállt, ma a területen csak a korábbi Nagyvásártelep műemléki védettség miatt le nem bontott irodaépülete és központi csarnoképülete áll.

Még eddig a szintig sem jutott el a hasonlóan grandiózus Duna Passage projekt, melynek végül mindössze a látványtervei készültek el. Ennek keretében a befektető (a Wing Zrt.) a Rákóczi híd és a Kvassay út közötti, két oldalról víz által határolt, hozzávetőlegesen háromszög alakú területen kívánt új városnegyedet létrehozni, amelyben a rendhagyó formákat preferáló, környezetbarát épületek domináltak volna. A vízparti sétányok, irodák és üzletek, a különleges panorámát ígérő luxusingatlanok a DunaCity-hez hasonlóan szintén a magas státuszúak számára kialakított környezetet jelentettek volna. A 2008-tól kibontakozó válság azonban ezt az elképzelést is elsöpörte.

⁵⁹ Az egyébként kiváló vízparti adottságok mellett azonban a Duna főágának „belvárosi szakaszát” lezáró közúti és vasúti kettős híd, valamint a Kvassay-zsilip szeparáló hatásáról sem szabad megfeledkezni.

⁶⁰ ...illetve további, a tanulmány bevezetőben idézett jelmondatok, amelyek az egyik videómosztó oldalon fennmaradt DunaCity imázsfilm szalagfeliratainak magyar nyelvű fordításai.

<https://www.youtube.com/watch?v=Wg3zNWJjVU> (letöltés ideje: 2017.10.15.)

Mindkét tervezett megaprojekt közös jegye, hogy ún. „landmark” („építészeti jel”, városképi jelentőségű elem) létrehozására törekedett, amelyhez nyugati sztárépítészek irodáival készítették látványterveket. A DunaCity a holland Erick van Egeraat irodájától rendelte meg a terveket, a Duna Passage pedig a brit Sir Norman Foster cégével rajzoltatta meg épületegyüttese dizájnját. Az előbbi egyébként nemzetközi szakmai elismerésben is részesült a MIPIM (Marché International des Professionnels de l’Immobilier) Nemzetközi Ingatlan Szakkiállításán. Véleményünk szerint kiváló példát szolgáltatnak arra, hogy a sztárépítészek felkérése nem elegendő a sikerhez, ez ugyanis önmagában még nem garantálja a helyi kontextusba illeszkedő, reális tervek születését.⁶¹

A Duna átelles oldalán hasonló potenciális fejlesztési helyszín kínálkozott: a Kopaszi-gát és az általa határolt Lágymányosi-öböl (Téli kikötő) környéke, mint a folyó főágától leválasztott, védettebb partszakasz. A terület korábban kedvelt vízisport- és horgász-helyszín volt, és bár a szocializmus iparfejlesztése hatására jelentős környezetszennyezés érte, még a 2000-es évek elején is egy sajátos atmoszférájú „természetközeli” terület volt.⁶² A XI. kerület önkormányzata 2003-tól kezdett a terület fejlesztésébe (létrehozva az Öböl XI. Kft-t), majd korrupciótól sem mentes úton privatizálta azt (így vált a terület tulajdonosává több más céggel együtt az Öböl Invest Kft.). Később a terület külföldi befektetők (egy portugál cégcsoport) kezébe került, akik elvégezték a közművesítést, részben felújították az épületállományt, részben pedig új vengélgátóipari egységek számára kiadható épületeket emeltek és parkosították a területet 2007-ben. A következő években az általuk bejegyzett cég (Bay-Park Kft.) üzemeltette a területet és adta bérbe az ingatlanokat.

⁶¹ A végül meg nem valósult DunaCity és Duna Passage beruházásokkal kapcsolatos információk egy része ma már nem elérhető internetes forrásokból származik. Összegyűjtéstük 2012–2014 közötti kutatásokhoz kapcsolódik:

Tolnai Gábor: Ferencvárosi barnamezők új perspektívából. Várostervezési vizsgálatok légifelvétel alapján. In: Bottlik Zsolt (szerk.): *Önálló lépések a tudomány területén*. Budapest: ELTE Földtudományi Doktori Iskola, 2013. 65–82. Berki Márton: *Az egykori ipari területek funkcióváltásának példái Budapesten. A posztoszocialista kontextus és a földrajzi lépték szerepe az átalakulásban*. Doktori értekezés. Budapest: ELTE Földtudományi Doktori Iskola, 2014b.

⁶² A terület ingatlanfejlesztés előtti arculatáról a következő film ad képet:

Nemes Gyula: *Letűnt világ*.

<https://www.youtube.com/watch?v=W7PXbdqpD6o> (letöltés ideje: 2017.10.15.)

Közvagyon magánkézbe való átjátszásaként egyáltalán nem, viszont legalább működő vízparti rekreációs terület létrehozásaként akár pozitív példának is tekinthető ez az átalakulás, hiszen ma ez Budapest egyik legnépszerűbb kikapcsolódási helyszíne.

2015 végén a Kopaszi-gát és a vele szomszédos Nádorkert is új, hazai tulajdonos (a Market csoport) kezébe került.⁶³ A 2016-ban közzétett tervek szerint a parkosított területek megtartásával BudaPart néven egy új iroda- és lakónegyedet szeretnének kialakítani. A tervek – az új városrész funkcióit, méreteit tekintve – vetekszenek a DunaCity-ével: a teljes beruházás, amelyet 8–10 év alatt hajtának végre, közel 600.000 m²-nyi ingatlant (fele részben irodákat, fele részben lakásokat) hozna létre.⁶⁴ Szintén hasonlóság, hogy a mestertervet és a látványterveket itt is külföldi építészek, a dán Adept iroda munkatársai készítették.⁶⁵ Ez a projekt azonban már előrébb jutott, mint elődei, hiszen a kijelölt területen 2017 nyarán megtörtént az alapkő letétele és elkezdődtek az építési munkálatok. Az első ütemben felépítendő egy irodatömb és két lakótömb átadását 2018 végére tervezik, illetve már a második ütemben felépítendő lakások előzetes árusítását is megkezdték.⁶⁶ A beépítési koncepciónak egy 120 m magas irodaház felépítése is részét képezi, amely a jelen tanulmány befejezéséig megjelent hírek szerint a MOL 2021-re elkészülő új székháza lenne. Ezt szintén neves építészek, a Foster + Partners iroda munkatársai terveznék.⁶⁷

A közelmúltban aktualitását veszített, azonban a kép teljesebbé tétele érdekében mindenképpen megemlítendő tény, hogy a Kopaszi-gát és az egykori Nagyvásártelep környéke, valamint a Csepel-sziget

⁶³ Később – a tőkeerő növelése érdekében – tulajdonostársként csatlakozott egy katarai háttérű cég, a Constellation Hotels Holding Ltd. is.

⁶⁴ Az élhető környezet kialakítása érdekében többféle épülettípust és eltérő épületmagasságokat használnának, az utcahálózat nem négyzetrácsszerű, lesznek vegyes forgalomra szánt, illetve csak gyalogosok által használható belső utak is, továbbá egy belső park a terület közepén. Az irodaépületeket a Budafoki és a Dombóvári út mentén helyeznék el annak érdekében, hogy azok egyúttal zajfógó falként is funkcionáljanak.

⁶⁵ Építész fórum: Indul a Kopaszi-gát hatalmas ingatlanfejlesztése. 2016. május 24. <http://epiteszforum.hu/indul-a-kopaszi-gat-hatalmas-ingatlanfejlesztese> (letöltés ideje: 2017.10.15.)

⁶⁶ BudaPart projekt promóciós honlapja. <http://www.budapart.hu> (letöltés ideje: 2017.10.15.)

⁶⁷ A tervek megítélése szakmai körökben sem egységes, valamint a sajtóban is azonnal számos kritika érte.

északi csúcsa lett volna Budapest 2024-es olimpiai pályázatának kulcshelyszíne.⁶⁸ Hosszabb távon ugyanakkor fellendülést és további diverzifikációt hozhat magával a tervezett ún. „Galvani híd”,⁶⁹ amelyet 2024-re szeretne felépíteni a főváros önkormányzata,⁷⁰ ugyanis mind a budai, mind a pesti oldalon jelenleg alulhasznosított barnamezős Duna-parti zónán haladna keresztül.

A IX. és XI. kerületi Duna-partok Rákóczi hídtól délre eső szakaszán – a Kopaszi-gát kivételével – szinte csak alulhasznosított vagy parlagon heverő barnamezős területeket találunk (ld. I. ábra). Míg a budai oldalon sűrűbben sorakoztak a gyárak ebben a sávban, addig a Soroksári-Duna-ág partja eleve extenzívebben hasznosított terület volt. Ráadásul a Budafoki útról könnyen elérhetőek ezek a telektömbök, míg a Soroksári úttól a HÉV és MÁV vonal kettőse zárja el a parti sávot. Ennek köszönhetően Kelenföldön ma is nagy arányban állnak az egykori üzem- és raktárépületek, az egykori gyárudvarokon pedig jelenleg is számos kisebb cég osztozik, több helyen a funkcionális mozaikosodás tipikus példái láthatók.⁷¹ Teljesen használaton kívüli terület mindössze a lebontott BVM Épületelemgyár egykori Duna-parti rakodóterülete, illetve egy eredetileg is üres telektömb Albertfalván. Ezzel szemben Külső-Ferencvárosban néhány kisebb raktártól és extenzív területhasznosítótól eltekintve gyakorlatilag a Kvassay úttól a kerület déli határvonaláig elhagyott területet találunk a vízparton. A

⁶⁸ PricewaterhouseCoopers: Budapest 2024 Nyári Olimpiai és Paralimpiai Játékok Megvalósíthatósági Tanulmány. 2015.

http://olimpiai.hu/images/bp2024/PwC_Olimpiai%20Megvalosithatosagi%20tanulmany_2015_junius_vegleges.pdf (letöltés ideje: 2017.10.15.)

⁶⁹ A híd a XI. kerületi Galvani utat kötné össze a Csepel-sziget északi csücskén keresztül a IX. kerületi Illatos úttal. Tervezett helye egyébként – sok korábbi beruházáshoz hasonlóan – folyamatos szakmai és politikai viták tárgyát képezi.

⁷⁰ A híd tervpályázata a tanulmány írásának időpontjában már a tervezési szakaszban járt.

Budapest Új Duna-hídja promóciós honlap.

<http://www.ujdunahid.hu/> (letöltés ideje: 2017.10.15.)

⁷¹ A Budai Hengermalom és az egykori Lágymányosi Kábel- és Sodronygyár részben felújított épületeiben irodákat (pl. a Bevándorlási és Menekültügyi Hivataléit) és raktárakat vegyesen találunk, kijebb haladva a volt Röck-féle Gépgyár területén pedig szerelőműhelyek és szabadidős szolgáltatások (falmászás) működnek egymás szomszédságában. A belvárostól tovább távolodva már nem ennyire vegyes a területhasználat (a volt Öntödei Vállalat helyén pl. egy gépjármű-kereskedő cég nagy kiterjedésű telephelye van), illetve a létesítmények is rosszabb állapotban vannak (pl. a házgyár egykori raktártelepe).

nagyobb összefüggő ipari épületegyütteseket, vagyis a Nagyvásártelepet és az ÉPTEK telepét a 2000-es évek közepén, a DunaCity projekt nagyszabású terveinek születése környékén elbontották, így ma csak elvaduló növényzet és illegális hulladéklerakók, hajléktalantanyák találhatók itt⁷². Mindkét zóna esetében jelentős területhasználó volt a vasút, ami a budai oldalról teljesen eltűnt, a pesti oldalon pedig részben visszaszorult, ám gyakorlatilag az egyetlen nagyobb működő területhasználó maradt⁷³. A felszabaduló sáv – a budai oldalon kifejezetten, jelentősebb ráfordítás esetén pedig a pesti oldalon is – kedvezne vízparti sétányok és kerékpár-utak kialakításának. Mindkét oldalon van a területen kijelölt kerékpár-út, ténylegesen azonban nem lehet végighaladni a teljes partszakaszokon, valamint a környezetük is elhanyagolt, így szabadidő eltöltésre ezek a vízpartok jelenleg alig használhatók. Üdítő kivétel ez alól a budai oldal déli szakaszán működő egyetlen pihenőterasz⁷⁴. A belvároshoz sokkal közelebb eső területekre szánt megaprojekt (a DunaCity) sikertelensége és a jelenleg folyó óriásberuházás (a BudaPart) bizonytalanságai, valamint a zóna adottságai (azaz az alulhasznosított barnamezők dominanciája) mellett irreális elvárás lenne ezeknek a délebbi partszakaszoknak a nagyléptékű beépítéssel történő hasznosítása, a rekreációnak azonban kiváló terepei lehetnének.

⁷² Hasonló állapotok jellemzik a volt BVM Épületelemgyár vízparti rakodóterületeit is, de amíg Kelenföldön ez csak foltszerű jelenség, addig Külső-Ferencváros vízpartján meghatározó jelentőségű.

⁷³ A Soroksári úti rendezőpályaudvar jelenleg is használatban van, a vízparti zóna valódi feltáráshoz ezt a létesítményt is fel kellene számolni.

⁷⁴ A „Duna-parti megálló” az egykori rakodópartra, a kerékpár-út mellé telepített büfé, ahol pl. régi emeletesbuszok nyitott felső szintjén ülve lehet meginni egy frissítőt a túlpart ipari panorámáját (a Csepel Művek műemlékként megőrzött kéményeit) nézve.

5. Összefoglalás, következtetések

A városi vízpartok funkcionális átalakulását vizsgáló kutatásunk eredményeit összegezve az alábbi főbb konklúziók látszanak kirajzolódni. A korábban többnyire monofunkciós vízparti területek a rendszerváltást követően kétségtelenül egyre diverzifikáltabbakká váltak, emellett azonban a véletlenszerű városfejlődés, vagyis a Kenő-kapitalizmus jelei is megfigyelhetők a Duna mentén. A tanulmány elméleti keretében idézett „város mint játéktábla” hasonlathoz visszatérve azt mondhatjuk, hogy a vizsgált Duna-parti zónák egyes területei – annak ellenére, hogy a velük közvetlenül szomszédos „nyertes mezőkhöz” nagyon hasonló adottságokkal rendelkeznek – különböző (gazdasági és/vagy politikai) tényezők összjátékának köszönhetően végül mégsem váltak intenzív ingatlanfejlesztések helyszínévé, így továbbra is a tábla „vesztes mezőinek” tekinthetők. Az egyes sikertörténetek és kudarcok mögött meghúzódó strukturális okok és/vagy mélyebb (hatalmi) összefüggések feltárása további kvalitatív vizsgálatokat igényelne.

A kutatás esszenciáját rejtő térkép és az ehhez kapcsolódó interpretációink alapján úgy látjuk, hogy a vizsgált terület nem közvetlenül Duna-parti részein folyamatosabb, kisebb lépésekből építkező, vegyes érdekeltsgű megújulás ment / megy végbe. Véleményünk szerint gazdasági válsággal nem terhelt időszakokban ez lehet a működőképes városmegújítási forma. Ezzel szemben közvetlenül a Duna-partokon időről-időre túlságosan ambiciózus elképzelések láttak napvilágot, nagyrészt vélhetően éppen a vízpart kiemelt szimbolikus jelentőségére alapozva. Ezek közül végül jónéhány meghiúsult, a Világkiállítás lebonyolításának szándékától kezdve a DunaCity és a Duna Passage tervein keresztül egészen Budapest legutóbbi olimpiai pályázatáig. Jelen pillanatban természetesen még kérdéses, hogy mi lesz az aktuális megaprojekt (a BudaPart beruházás) végkimenetele. Bármilyen irányt is vesznek végül az egyes fejlesztések, az átalakulások továbbra is az egyre nagyobb fokú városképi és funkcionális diverzitás irányába fognak hatni a budapesti Duna-partokon. E növekvő diverzitás mellett ugyanakkor az is kétségtelen, hogy a városi tér privatizációja és kommodifikációja (valamint ezzel párhuzamosan a várospolitikai neoliberalizálódása) miatt a vízpartok a korábban domináns állami- / köztulajdonból egyre nagyobb arányban magántulajdonba csúsznak át.

Felhasznált irodalom

- Amin, Ash (Ed.): *Post-Fordism: A Reader*. Oxford: Blackwell, 1994.
- Barta Györgyi – Kukely György: A budapesti ipar az államszocializmusban és bukása idején. In: Barta Györgyi (szerk.): *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. Budapest: MTA Társadalomkutató Központ, 2004. 35–54.
- Beluszky Pál – Győri Róbert: A budapesti barnaövezet határai. In: Barta Györgyi (szerk.): *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. Budapest: MTA Társadalomkutató Központ, 2004a. 71–76.
- Beluszky Pál – Győri Róbert: Budapest ipari övezetének kialakulása. In: Barta Györgyi (szerk.): *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. Budapest: MTA Társadalomkutató Központ, 2004b. 17–34.
- Berki Márton: Post-Socialist Transformation of Former Industrial Areas: A Case Study of Soroksári Road, Budapest. In: Szirmai Viktória – Fassmann, Heinz (Eds.): *Metropolitan Regions in Europe*. Budapest, Wien: Austrian-Hungarian Action Fund, 2012. 83–99.
- Berki Márton: Széttöredezve: A Soroksári úti ipari terület funkcionális fragmentációja. *Kultúra és Közösség*, 5:(2), 2014a. 43–56.
- Berki Márton: *Az egykori ipari területek funkcióváltásának példái Budapesten. A posztoszocialista kontextus és a földrajzi lépték szerepe az átalakulásban*. Doktori értekezés. Budapest: ELTE Földtudományi Doktori Iskola, 2014b.
- Bodnár Judit – Veres Judit: The Petty Politics of a Megaproject in Budapest. In: Gerardo del Cerro Santamaría (Ed.): *Urban Megaprojects: A Worldwide View* (Research in Urban Sociology, Volume 13). Bingley: Emerald Group Publishing Limited, 2013. 83–106.
- Brenner, Neil – Theodore, Nik (Eds.): *Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe*. Oxford: Blackwell, 2002.

- Cybriwsky, Roman Adrian: Whose City? Kyiv and its River after Socialism. *Geografiska Annaler, Series B, Human Geography*, Volume 98, Issue 4, 2016. 367–379. doi: 10.1111/geob.12110
- Davidson, Mark: Waterfront Development. In: Kitchin, Rob – Thrift, Nigel (Eds.): *International Encyclopedia of Human Geography*. Amsterdam: Elsevier, 2009. 12:215–221.
- Dear, Michael – Dahmann, Nicholas: Urban Politics and the Los Angeles School of Urbanism. *Urban Affairs Review*, Volume 44, Issue 2, 2008. 266–279. doi: 10.1177/1078087408320240
- Dear, Michael – Flusty, Steven: Postmodern Urbanism. *Annals of the Association of American Geographers*, Volume 88, Issue 1, 1998. 50–72. doi: 10.1111/1467-8306.00084
- Dijk, Henk van – Pinheiro, Magda Avelar: The Changing Face of European Ports as a Result of Their Evolving Use Since the Nineteenth Century. *Portuguese Journal of Social Science*, Volume 2, Issue 2, 2003. 89–103. doi: 10.1386/pjss.2.2.89/0
- Enyedi, György (Ed.): *Social Change and Urban Restructuring in Central Europe*. Budapest: Akadémiai Kiadó, 1998.
- Ferber, Uwe – Grimski, Detlef – Millar, Kate – Nathanail, Paul: *Sustainable Brownfield Regeneration: CABERNET Network Report*. Nottingham: University of Nottingham, 2006.
- Gegesy Ferenc (szerk): *Ferencváros kétszáz éve*. Budapest: Ráday Könyvesház, 2010.
- Gonçalves, Jorge – Asanidze, Davit – Pinto, Pedro: The Riverfront as a Mirror: The Case of the Transformations in Post-Soviet Cities. *New Water Policy and Practice*, Volume 2, Number 2, 2016. 21–35. doi: 10.18278/nwpp.2.2.4
- Hoyle, Brian S.: Development Dynamics at the Port-City Interface. In: Hoyle, Brian S. – Pinder, David A. – Husain, M. Sohail (Eds.): *Revitalizing the Waterfront: International Dimensions of Dockland Development*. London: Belhaven, 1988. 5–19.
- Hoyle, Brian S. – Pinder, David A. – Husain, M. Sohail (Eds.): *Revitalizing the Waterfront: International Dimensions of Dockland Development*. London: Belhaven, 1988.

- Huang, Wen-Chih – Chen, Chien-Hua – Kao, Sung-Ken – Chen, Kuang-Yu: The Concept of Diverse Developments in Port Cities. *Ocean & Coastal Management*, Volume 54, 2011. 381–390. doi: 10.1016/j.ocecoaman.2010.11.004
- Józsáné Halász Margit (szerk.): *Budapest kézikönyve II.* Magyarország megyei kézikönyvei 20/2. Budapest: CEBA Kiadó, 1998.
- Kovács Zoltán: A budapesti barnaöv lakófunkciójának helyzete és fejlesztési lehetőségei. In: Barta Györgyi (szerk.): *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei.* Budapest: MTA Társadalomkutató Központ, 2004. 109–120.
- LeGates, Richard T. – Stout, Frederic (Eds.): *The City Reader (5th Edition).* New York: Routledge, 2011.
- Norcliffe, Glen: The Emergence of Postmodernism on the Urban Waterfront. *Journal of Transport Geography*, Volume 4, Issue 2, 1996. 123–134. doi: SO966-6923/00005
- Sailer-Fliege, Ulrike: Characteristics of Post-Socialist Urban Transformation in East Central Europe. *GeoJournal*, Volume 49, Issue 1, 1999. 7–16. doi: 10.1023/A:1006905405818
- Schubert, Dirk: Waterfront Revitalizations: From a Local to a Regional Perspective in London, Barcelona, Rotterdam, and Hamburg. In: Desfor, Gene – Laidley, Jennifer – Stevens, Quentin – Schubert, Dirk (Eds.): *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow.* New York: Routledge, 2011. 74–97.
- Seifert Tibor: *A főváros nyugati kapuja.* Budapest: Budapest Főváros XI. Kerületi Önkormányzat Polgármesteri Hivatal, 1998.
- Shaw, Berry: History at the Water's Edge. In: Marshall, Richard (Ed.): *Waterfronts in Post-industrial Cities.* London – New York: Spon, 2001. 160–172.
- Stanilov, Kiril (Ed.): *The Post-Socialist City: Urban Form and Space Transformations in Central and Eastern Europe after Socialism.* Dordrecht: Springer, 2007.

Theodore, Nik – Peck, Jamie – Brenner, Neil: Neoliberal Urbanism: Cities and the Rule of Markets. In: Bridge, Gary – Watson, Sophie (Eds.): *The New Blackwell Companion to the City*. Oxford: Wiley-Blackwell, 2011. 15–25.

Tolnai Gábor: Ferencvárosi barnamezők új perspektívából. Városszerkezeti vizsgálatok légifelvételek alapján. In: Bottlik Zsolt (szerk.): *Önálló lépések a tudomány területén*. Budapest: ELTE Földtudományi Doktori Iskola, 2013. 65–82.

Xantus Zoltán: *Ferencvárosi krónika képekben*. Budapest: Budapest Főváros IX. Kerületi Tanácsának Végrehajtott Bizottsága, 1973.

Internetes források

BudaPart projekt promóciós honlapja.

<http://www.budapart.hu> (letöltés ideje: 2017.10.15.)

Budapest Főváros XI. Kerület Újbuda Önkormányzatának Honlapja: Infopark.

<http://keruletunk.ujbuda.hu/infopark> (letöltés ideje: 2017.10.15.)

Budapest Új Duna-hídja promóciós honlap.

<http://www.ujdunahid.hu/> (letöltés ideje: 2017.10.15.)

DunaCity imázsfilm

<https://www.youtube.com/watch?v=Wg3zNWJjVU>

(letöltés ideje: 2017.10.15.)

ELTE Campusok - Lágymányos.

<https://www.elte.hu/campusok/lagymanyos>

(letöltés ideje: 2017.10.15.)

Építész fórum: Indul a Kopaszi-gát hatalmas ingatlanfejlesztése. 2016. május 24. <http://epiteszforum.hu/indul-a-kopaszi-gat-hatalmas-ingatlanfejlesztese> (letöltés ideje: 2017.10.15.)

Építész fórum: Terjeszkedő Műgyetem - elkészült a Q épület. 2011. január 11. <http://epiteszforum.hu/terjeszkedo-muegyetem-elkeszult-a-q-epulet> (letöltés ideje: 2017.10.15.)

Iroda.hu: Kiadó irodaházak.

<https://iroda.hu/kiado-irodahaz> (letöltés ideje: 2017.10.15.)

MOL Campus promóciós honlapja.

<https://molcampus.hu/> (letöltés ideje: 2017.10.15.)

MTA TTK: Átadták az MTA Természettudományi Kutatóközpont új épületét. 2013. november 15.

<http://www.ttk.mta.hu/mta-uj-epulet/> (letöltés ideje: 2017.10.15.)

Nemes Gyula: Letűnt világ.

<https://www.youtube.com/watch?v=W7PXbdqpD6o>

(letöltés ideje: 2017.10.15.)

Nemzeti Sportközpontok - Tüskecsarnok.

<http://mnsk.hu/letesitmeny/tuskecsarnok/>

(letöltés ideje: 2017.10.15.)

PricewaterhouseCoopers: Budapest 2024 Nyári Olimpiai és Paralimpiai Játékok Megvalósíthatósági Tanulmány. 2015.

http://olimpia.hu/images/bp2024/PwC_Olimpiai%20Megvalosithatosagi%20tanulmany_2015_junius_vegleges.pdf (letöltés ideje: 2017.10.15.)