

## SZÉTTÖREDEZVE – A SOROKSÁRI ÚTI IPARI TERÜLET FUNKCIONÁLIS FRAGMENTÁCIÓJA

## Bevezetés

Egyfelől a rendszerváltás által okozott mélyreható politikai változások, másrészt a globális fordista/poszt-fordista átmenet folyamatai erőteljesen átforgalmazták a közép- és kelet-európai térség városainak szerkezetét. Tanulmányom a poszt-szocialista városok egykori ipari területeinek átalakulását vizsgálja, amelyet a IX. kerületi Soroksári út példáján keresztül mutatok be. Esettanulmányom célja azonban kettős; egyrészt egy korábban monofunkciós terület térhasználatának változásán keresztül szemlélteti az 1990 utáni gazdasági szerkezetváltást, tágabb értelemben pedig a poszt-szocialista átmenet városszerkezetre gyakorolt hatását tárja fel. A konkrét terület bemutatásán túlmenően tehát céljaim között szerepel az is, hogy a poszt-szocialista városok vonatkozásában megvizsgáljam a városkutatási diszciplínában rendkívül hosszú múltra visszatekintő viták egyikét, a *városszerkezeti modellek* kérdéskörét. Mivel a Chicagói Iskola leegyszerűsítő, didaktikus modelljeitől az ugyancsak sokak által vitatott Los Angelesi Iskola posztmodern urbanizációjáig ívelő témakör sajnálatos módon elsősorban a nyugati világ nagyvárosaira alkalmazható, így sajátos kutatási kérdésként merülhet fel, hogy az egykori Keleti Blokk (nagy)városai – azaz a mai poszt-szocialista városok, fővárosok – miként illeszkednek ezekbe a városszerkezeti modellekbe?

## „Chicagótól Los Angelesig”, még egyszer...

A városok szerkezetének, belső funkcionális tagolódásának kérdésköre a nemzetközi városföldrajzi és urbanisztikai szakirodalom egyik időről-időre visszatérő motívuma. A korábbi szociográfiai munkákat követően az első szisztematikus, szabályszerűségeket kereső koncepciók megalkotása a Chicagói Iskola településszociológusainak 1920-as évekbeli munkásságához kötődik. Ezek közül a máig legnagyobb hatású elgondolás a később Burgess–Park-modellként ismertté vált *koncentrikus* vagy *zonális modell* (ld. Burgess 1924, 1925). Az úttörő elképzelést a megszületését követő évtizedek során több alkalommal átdolgozták, ennek ismertebb példái Hoyt (1939) *szektorális modellje*, Harris és Ullman

(1945) empirikusan szinte egyszer sem tesztelt *többszögű modellje*, valamint az 1950-es és 1960-as években kibontakozó kvantitatív forradalom hatására a fenti koncepciók ötvözése tett kísérletek Murdie (1969) és Schwirian (1972) *faktorökológiai* vizsgálataiban. Az 1960-as években az eredeti modellek más kontextusokra történő adaptálására is találunk példákat, pl. a koncentrikus és a szektorális sémára építve Mann (1965) kötetében az Egyesült Királyság városainak esetében, vagy Harris és Ullman többszögű modelljének továbbfejlesztését San Francisco környékének példáján Vance (1964) munkájában. Annak ellenére, hogy az 1970-es évektől a neomarxista *politikai gazdaságtani* megközelítés vált a városkutatási diszciplína domináns paradigmájává (amely ugyanakkor kevésbé a városok szerkezetére, sokkal inkább az azokon belüli hatalmi viszonyok által [újra]termelődő társadalmi egyenlőtlenségekre és konfliktusokra koncentrált), a Chicagói Iskola által képviselt, biológiai analógiákat használó humánökológiai – vagy más néven városökológiai – irányzat ezt követően is tovább élt. Ennek egyik példája Kearsley (1983) tanulmánya, amely az eredeti Burgess–Park-féle elképzelés „felfrissítése” újabb típusú területekkel (pl. intenzív fejlesztési övezetekkel és dzsentrifikálódó belső magterületekkel). A Chicagói Iskola szellemében fogant városszerkezeti modellek kapcsán összességében kijelenthetjük, hogy alapvető különbözőségeik ellenére a legfontosabb közös vonásuk, hogy a településeket kiterjedt *monofunkciós területekre* osztották, függetlenül attól, hogy ezeket koncentrikus gyűrűkként, szektorokként vagy kompakt tömbökként azonosították.

Részben a kapitalista felhalmozási rezsimek működését vizsgáló neomarxista munkákra, részben pedig a posztmodern társadalomelméletekre támaszkodva az 1990-es évektől egy új szemléletű iskola kezdett kibontakozni. E fejezet címének első felét szándékosan kölcsönöztem Dear és Flusty (1998) nagy vihart kavaráó programadó cikkéből, annak egyik fejezetcímét felhasználva („*From Chicago to Los Angeles*”). Tanulmányukban a városkutatási diszciplínában szükséges paradigmaváltásról beszélnek, programjukban pedig a Chicagói Iskola analógiájára egy új, Los Angelesi Iskola létjogosultsága mellett érvelnek, egyszerre bemutatóva a

20. század végi posztmodern urbanizáció általuk legfontosabbnak vélt jellemvonásait. Ezek közé tartozik az erőteljes globális-lokális lépték-összefonódás, az egyre nagyobb tömegeket érintő társadalmi polarizáció (és ennek nyomán az „erődített városok” és foucault-i „elzárt szigetvilágok” megjelenése), valamint a városnövekedés újfajta folyamata, amelyben – a Chicago Iskola modelljeivel szemben – a város háterszága (hinterland-ja) szervezi a központot. Az utóbbi átalakulás döntően a nagy nyersanyag-, munkaerő- és térigényű fordista tömegtermelésről a rugalmasabb, lényegesen kisebb helyigényű és egyúttal térben sokkal kevésbé lokalizálható posztfordista termelési módra történő áttérés következménye, ami erőteljesen fragmentált, funkcionális szempontból heterogén, valódi központ(ok) nélküli térszerkezetet eredményez. Az iskola korai előfutáraként ld. Davis (1990) könyvét, majd ezt követően Soja (1996, 2000), Scott és Soja (1998) kötetét, valamint Dear és Flusty (1998) és Dear (2003) tanulmányait. A térség urbanizációs folyamatainak tanulmányozása az ezredfordulót követően sem csengett le. Legújabbban ld. Dear és Dahmann (2008) és Nicholls (2011) tanulmányait, valamint az *International Journal of Urban and Regional Research* (IJURR) folyóirat 2013-ban megjelentetett virtuális különszámát Los Angeles városáról.<sup>26</sup> Habár az iskolához kötődő kutatók munkásságában Los Angeles városa és a dél-kaliforniai régió jelenik meg „új Chicagóként”, lényeges kiemelni, hogy más észak-amerikai nagyvárosok – többek között Dallas – Fort Worth (Waddel – Berry – Hoch 1993), Las Vegas (Moehring 1995), Miami (Nijman 2000), Cleveland (Hirt 2005), vagy Vancouver (Hutton 2004) – esetében is az ott leírtakhoz hasonló urbanizációs jegyeket tártak fel.

A Los Angelesi Iskola munkáiban körvonalazott főbb kortárs urbanizációs ismérvek közül a Soroksári úttal foglalkozó esettanulmányban mindössze az egyik – ugyanakkor talán a leglényegesebb – jellemvonást emelem ki, a térbeli és funkcionális *fragmentáció* kérdéskörét. A fordista/poszt-fordista átmenet következtében kialakuló széttöredezett, véletlenszerű területi mintázatot Dear és Flusty (1998:65-66) „Kenó-kapitalizmusnak” (Keno capitalism) nevezi. 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 po-

zíciókhoz hasonlóan – nem szerveződnek nagyobb, összefüggő funkcionális egységekbe, hanem előre meg nem jósolható eloszlást mutatnak, amelynek eredménye „a városi tájkép akut fragmentációja” (Dear – Flusty 1998:57). A Kenó-kapitalizmus koncepciójának lényege, hogy a városfejlődési és -fejlesztési folyamatok 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, hanem a földrajzi értelemben periférikus elhelyezkedésű parcellák is „nyertes mezők” (vagyis sikeres beruházások helyszíneivé) válhatnak. Ezek közvetlen környezetében a földek értéke hirtelen a magasba szökik, és további befektetőket vonzanak, a szomszédos egységeken azonban teljesen eltérő folyamatok mehetnek végbe: a „nyerő egységeken” tevékenykedő játékosok mellett számos olyan „vesztes” – adott esetben azokkal megegyező adottságokkal rendelkező – parcella is van, amelyek a beljük fektetett hatalmas összegek és az ott megvalósuló megaberuházások ellenére sem termelnek jelentős bevételeket. Dear és Flusty (1998) emellett arra is rámutat, hogy a városi földhasználat fellazuló szabályozási környezete, valamint az ezzel együtt járó korrupció és visszaélések még inkább adekvátá teszik a „város, mint játéktábla” hasonlatot.

LeGates és Stout (2011:171) szerint a fenti folyamatokkal jellemezhető város-régiókról készített légifelvételeken is egyértelműen látható, hogy az adminisztratív határokon belül és azokon kívül ad hoc módon eloszló, intenzíven fejlesztett pontok ennél lényegesen kisebb aktivitással jellemezhető területekkel váltakoznak. (Ugyanezt a folyamatot Las Vegas esetében Moehring 1995 *bakugrásszerű növekedésnek* [*leapfrog growth*] nevezte.) Noha e mintázatokat a Los Angelesi Iskola urbanistái szerint sem teljesen véletlenszerűen alakulnak ki, mindenesetre a 20. század első felének urbanizációját meghatározó, központból kiinduló városfejlődés már nem bír kizárólagos magyarázóerővel. Az így létrejött városi aggregátumokat nagyfokú specializáció és széttöredezettség jellemzi, amelynek eredményeként a chicagói mintájú, ipari dominanciájú nagyvárosok a fogyasztás által növekvő, aprólékosan felparcellázott és fizikailag ugyan nem minden esetben érintkező, ám a fejlett kommunikációs technológiák révén mégis szorosan összekapcsolódó kollázsá válnak.

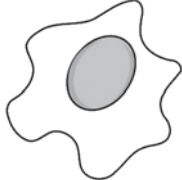
<sup>26</sup> <http://www.ijurr.org/details/news/4540801/Virtual-Issue-on-Los-Angeles.html> (Letöltés dátuma: 2013.06.25.)

A Soroksári út menti ipari terület átalakulásának vizsgálata kapcsán lényeges kiemelni, hogy a Kenőkapitalizmus fragmentált térszerkezete nemcsak a városok és város-régiók egészének szintjén, hanem *intraurbán léptékben* is megfigyelhető (ld. Dear – Dahmann 2008:274), hasonlóan mozaikos térszerkezetet eredményezve.

A városok szerkezetére vonatkozóan az előzőekkel analóg következtetéseket találunk számos építészetelméleti munkában is, pl. Rowe és Koetter „*Collage City*” (1978) című könyvében vagy Cedric Price várostipológiájában, amelyet Lynch (1981) nagy hatású könyve, „*A Theory of Good City Form*” ihletett. Price elsőre talán szokatlannak tűnő, ám annál érzékesebb, történelmi kontextusba ágyazott „tojás-analógiája” a következőkben ragadható meg („*The City as an Egg*”, idézi Shane 2005). A középkori várost Price a főtt tojáshoz hasonlítja: a várost fal veszi körül (a tojás héja), ezen belül azonban jól meghatározható központja van (pl. várral, katedrálissal). A védelmi funkciót betöltő városfal

miatt a település növekedése korlátozott, a központ és a fal közötti terület fokozatosan „besűrűsödik” (a korszak városait éppen ezért rendkívül rossz közegészségügyi állapotok és gyakori járványok jellemzik). Az ipari forradalom nyomán kibontakozó technológiai fejlődés és motorizáció révén a település áttöri a középkori városfalat és a közlekedési útvonalak mentén amőbaszerűen szétterül. A gyors területi növekedés ellenére a „gépkor városának” még mindig pontosan meghatározható a központja (Price ezt a várostípust a tükörtojáshoz hasonlítja). Végezetül, a Los Angelesi Iskola urbanistái által definiált, fragmentált szerkezetű (posztmodern) nagyvárosokkal teljes mértékben analóg Cedric Price rántotta-városa; a fejlett közlekedési- és telekommunikációs hálózatoknak köszönhetően a térben szinte korlátlanul növekszik, a fordista/poszt-fordista termelés mód-váltás következtében azonban a város központja, valamint a korábbi nagy monofunkciós területek eltűnnek, a település egészét funkcionális heterogenitás és „központtalanság” jellemzi.

3. táblázat: Várostipológiák és az ezekhez kapcsolódó városszerkezeti modellek áttekintése

|                                    | 1. korszak                                                                           | 2. korszak                                                                          | 3. korszak                                                                                       |
|------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                    | <i>premodern város</i><br><i>preindusztriális város</i>                              | <i>modern város</i><br><i>indusztriális város</i><br>( <i>szocialista város</i> )   | <i>posztmodern város</i><br><i>posztindusztriális város</i><br>( <i>posztszocialista város</i> ) |
| <b>Nevek</b><br>(Lynch)<br>(Shane) | „a hit városa”<br>„archi-citta”                                                      | „a gépkor városa”<br>„cine-citta”                                                   | „az organikus város”<br>„tele-citta”                                                             |
| <b>Főbb<br/>teoretikusai</b>       | Pirenne, Sjöberg                                                                     | Burgess, Park,<br>McKenzie, Hoyt, Harris,<br>Ullman                                 | Davis, Soja, Scott,<br>Dear, Flusty, Storper                                                     |
| <b>A városok<br/>struktúrája</b>   |   |                                                                                     |                                                                                                  |
|                                    |  |                                                                                     |                                                                                                  |
|                                    | Chicago (1920-as évek)<br>(Burgess–Park)                                             | Los Angeles (1990-es évek)<br>(Dear–Flusty)                                         |                                                                                                  |
|                                    |   |  |             |
|                                    | „főtt tojás”                                                                         | „tükörtojás”<br>(Price)                                                             | „rántotta”                                                                                       |

Forrás: a fejezetben felhasznált szakirodalom alapján saját szerkesztés

Az előzőekben tárgyalt főbb városszerkezeti modelleket, valamint az egyes korszakok városainak tipológiáját és ezek néhány jellemzőjét a 3. táblázat szemlélteti. Az áttekintés kapcsán azonban lényeges kiemelni, hogy kutatásom kizárólag a nagyvárosok szerkezetének modernista és posztmodern narratíváira fókuszál, leszűkítve a „vítát” a Chicagói Iskola és a Los Angelesi Iskola modelljei közötti talán legfőbb különbségre, a monofunkciós területek és a funkcionális szempontból erőteljesen fragmentált (posztmodern) térszerkezet kérdéskörére. Tanulmányomban ennek megfelelően nem térek ki a táblázat 1. korszakára, azaz a premodern, preindusztriális városok szerkezetére (pl. Pirenne 1952 és Sjöberg 1960 átfogó munkáira), a Soroksári út példáján keresztül mindössze a 2. és 3. éra nagyvárosainak a funkcionális homogenitás és/vagy fragmentáltság alapján történő összehasonlítására vállalkozom. Fontos hangsúlyozni továbbá, hogy célom nem a prezentista bemutatás vagy a Chicagói Iskolához kötődő koncepciók érvényességének kétségbe vonása, ezek publikálása idején ugyanis még nem ment végbe a globális fordista/poszt-fordista átstrukturálódás. Esettanulmányommal sokkal inkább arra szeretném felhívni a figyelmet, hogy a klasszikus városszerkezeti modelleken túl más, a kortárs folyamatokat leírni próbáló elképzelések figyelembevételére is gazdagíthatja a térség nagyvárosainak szerkezetére vonatkozó tudásunkat. Véleményem szerint rendkívül érdekes párhuzam vonható a Los Angelesi Iskola urbanistái által kiemelt posztmodern sajátosság, a városi tér funkcionális fragmentációja (azaz a Kenő-kapitalizmus) és a poszt-szocialista városok egykori ipari területeinek 1990 utáni funkcióváltása között. Előzetes feltevésem szerint a poszt-szocialista városok átalakuló területei, köztük a korábban monofunkciós ipari övezetek – így a Soroksári utat szegélyező ipari területek is – sokkal fragmentáltabbak, heterogénebbek és „összekuszáltabbak”, mint a posztmodern urbanizáció archetipikus területei. Lényeges szempontot jelent ugyanis, hogy az utóbbiak jóval lassabb, többé-kevésbé organikus (kapitalista) fejlődésen mentek keresztül, gazdasági szerkezetükben nem következett be olyan hirtelen, mindent felforgató, sokszerű változás, amint az az egykori Keleti Blokk városában a rendszerváltás és a privatizáció következtében történt.

## A vizsgált terület és a módszertan

Vizsgálati mintaterepem kijelölésekor igyekeztem olyan területet választani, amelyik – legalábbis első ránézésre – beleillik a Burgess–Park-féle zonális városszerkezeti modell nagy monofunkciós területeinek narratívájába. A IX. kerületi *Soroksári út* és tágabb környezete a 19. század során túlnyomóan ipari funkcióknak helyet adó területté vált, amely a belváros közvetlen közelébe, illetve az Alföld felőli közlekedési lehetőségeket és a Duna által nyújtott szállítási adottságokat kihasználva főként az élelmiszeriparra települt. Ennek emlékét ma is számos épület őrzi, többek között a Ferencvárosi Malom (korábbi nevén Gizella Malom), a Concordia Gőzmalom (amely ma egyebek mellett a Malomipari Múzeumnak ad otthont), a Zwack Likörgyár (jelenleg Zwack Múzeum és Látogatóközpont), a Marhavágóhíd és az ehhez kapcsolódó Marhavásártelep, a 2009-ben felszámolt Herz Szalámigyár, a Sertésvágóhíd épületegyüttesének megmaradt része (a ma ennek közelében található Húsipari Múzeummal), vagy az egykor az ország legnagyobb zöldség- és gyümölcselosztójaként funkcionáló, ma ugyancsak elhagyatott Nagyvásártelep. A 19. században a területet az északabbra található Közraktárakkal együtt – talán nem véletlenül – „Budapest gyomrának” nevezte a népnyelv. Az élelmiszeripar mellett ugyanakkor más iparágak is megtelepedtek a környéken, pl. vegyipari és textilipari vállalatok, vagy az 1891-ben alapított FÉG (Fegyver- és Gázkészülékgyár), amely egyike volt a szocialista időszak 30 budapesti nagyvállalatának. Ez utóbbiak egyúttal jelentős környezetterhelést is jelentettek, de mivel az uralkodó ÉNY-i szélirány mindvégig meghatározó ipartelepítő tényezőnek számított (Gegesy szerk. 2010), a helyi ipar „melléktermékét” többnyire a szomszédos Pestszenterzsébet (a mai Pesterzsébet) kapta. A területre lakófunkció napjainkban is csak kis mértékben és kevésbé koncentráltan, főleg az út északi szakaszán jellemző, így a vizsgált terület – mint a poszt-szocialista város „laboratóriuma” – teljes mértékben alkalmasnak tűnt előzetes feltevésem tesztelésére.

Kutatásomban a Soroksári út menti ipari terület funkcióváltását a *cégérfelmérés* módszerével vizsgáltam (ld. Farkas 2005). A főként a vidék- és városszociológiában, valamint a terület- és településfejlesztésben alkalmazott módszer lényege, hogy a kutatócsoport tagjai a vizsgált terület egészét (azaz egy utcát, városrészt vagy akár egy kisebb térség településeit) bejárják és minden olyan üzleti- vagy közszolgáltatást feljegyeznek, amelynek látható jele,



azaz cégére, cégtáblája van. A cégérfelmérés módszerének legnagyobb előnye abban rejlik, hogy általa olyan szolgáltatások felmérésére is lehetőségünk nyílik, amelyeket más (hivatalos) nyilvántartások nem vagy csak részben képesek feltárni, így módon az informális gazdaság egy részéről is képet kaphatunk.

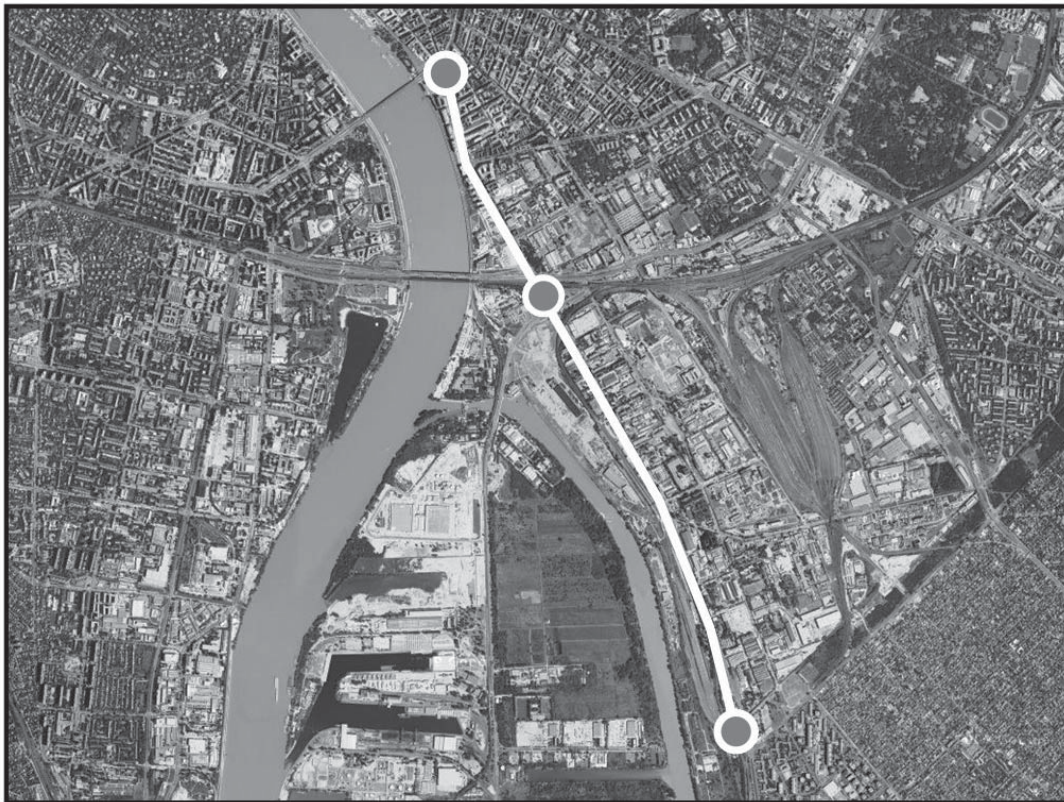
A 2013 nyarán végzett kutatás terepi részében a Soroksári utat egy északi (Petőfi híd [Boráros tér] és Rákóczi híd közötti) és egy déli (ettől délre eső, a Határ út torkolatáig terjedő) szakaszra osztottam (ld. 1. ábra). A helyszíni felmérés eredményeként összesen 205 *cégért* tartalmazó lista készült.<sup>27</sup> A terepi adatfelvételt követő elemző fázis során szándékosan nem alkalmaztam a cégérfelméréseket sok esetben kiegészítő Guttman-skálát, hiszen kutatásom célja nem a Soroksári út jelenlegi szolgáltatá-

sainak hierarchiába rendezése, hanem a korábban homogén ipari terület funkcionális átalakulásának megragadása volt. A helyszíni vizsgálat eredményeit ezt követően hivatalos adatforrásokkal is kiegészítettem: egyrészt a GoogleMaps által feltüntetett cégnevekkel, másrészt a Magyar Telefonkönyvkiadó Társaság „Budapest IX. kerület” (2013) című kiadványában található információkkal (amely a kerületre vonatkozó Közérdekű információkat, Üzleti telefonkönyvet és az Arany Oldalak hirdetéseit egyaránt tartalmazza). Kevésbé adatvédelmi megfontolásokból, sokkal inkább az esetek nagy részében nem informatív – azaz a tevékenységi körre nem utaló – cégnevek miatt a kutatási eredmények ismertetésekor mindössze a vizsgált területen jelen levő *funkciókat* említem.

27 A terepi munkát az ELTE geográfus szakos hallgatóival végeztem, akiknek ezúton is köszönöm a segítségét. Szintén itt szükséges utalni rá, hogy a Soroksári út mentén 2010-ben is végeztem cégérfelmérést (ld. Berki 2012), tanulmányomban azonban alapvetően a legutóbbi, 2013-as felmérés eredményeire támaszkodom (részben a korábbiakkal való összehasonlításban).

### A vizsgálat eredményei, a Soroksári út metamorfózisa

A Soroksári út két vizsgált szakasza kapcsán a legszembetűnőbb jelenség, hogy ezek – noha ko-

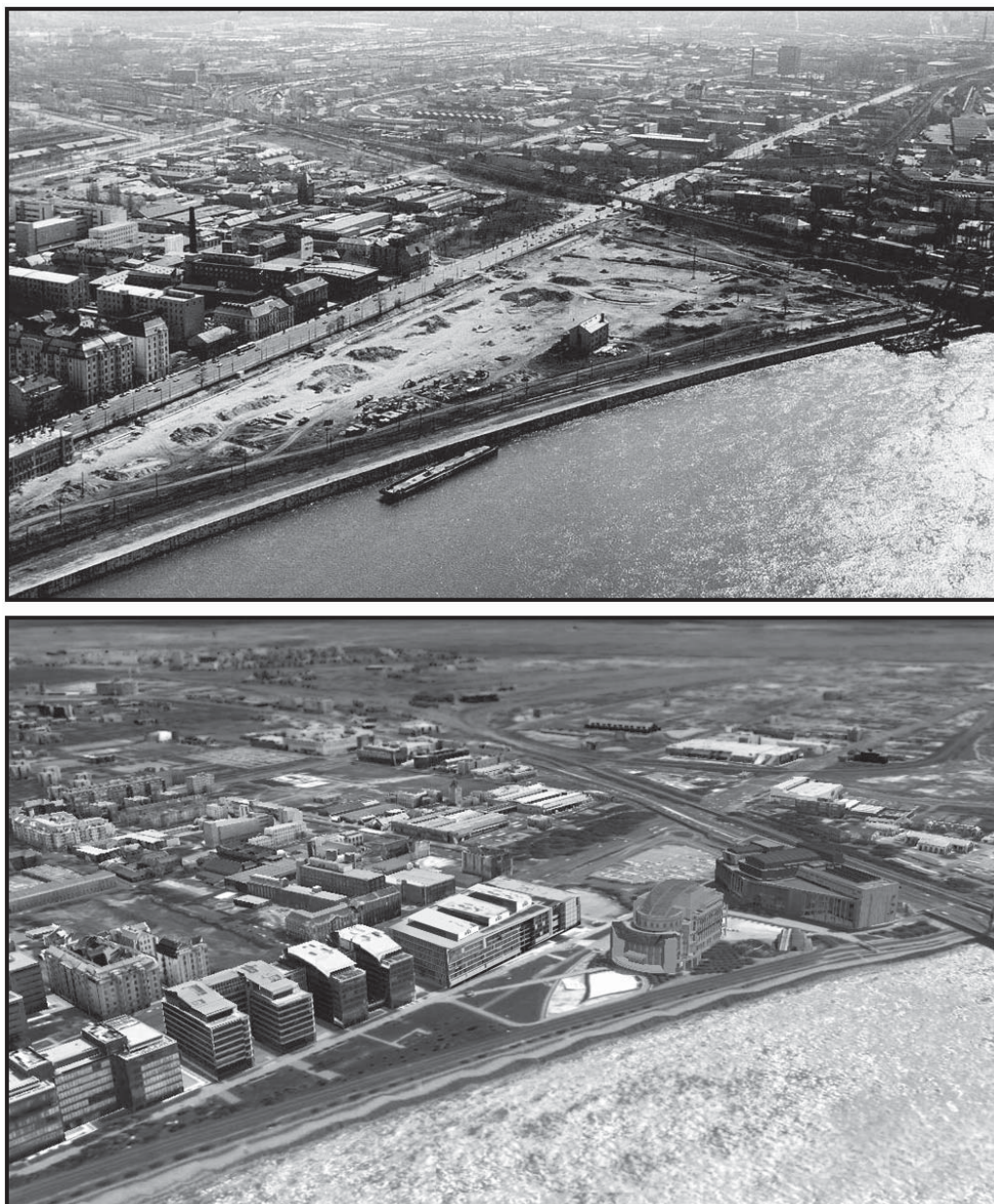


1. ábra: A vizsgált terület, a IX. kerületi Soroksári út  
(Az alaptérkép forrása: GoogleMaps műhold nézet)



rábban viszonylag egységes megjelenésűek voltak – mára teljesen eltérő karakterűvé váltak, az elmúlt bő 10 év során ugyanis figyelemreméltó változások mentek végbe a belvároshoz közeli északi szakaszon, különösen annak Duna felőli oldalán. A Petőfi híd és a Rákóczi híd közötti vízparti terület átalakulása a főváros egészét tekintve is példa nélküli, s nagyrészt a Béccsel közösen eredetileg 1995-re tervezett, majd 1996-ra „halasztott”, ám végül elmaradt Vi-

lágkiállítás (EXPO) történetéhez kapcsolódik. Az egykori MÁV-teherpályaudvar ezredfordulót követően rendkívül intenzív ütemben fejlesztett területe minden kétséget kizáróan a fővárosi játéktábla rendszerváltás utáni „nyertes mezőinek” egyikévé vált (2. ábra), amely a Dear és Flusty (1998) által a Kenő-kapitalizmus koncepciója kapcsán megfogalmazott „város mint játéktábla” hasonlatot teljes mértékben adekváttá teszi.



2. ábra: A „fejlesztésre előkészített” egykori MÁV-terület a Soroksári út északi szakaszán 1993-ban, illetve a Millenniumi Városközpont 2013-ban

(Forrás: <http://villamosok.hu/ikarusz/legifotok.htm> [Tildy Tibor felvétele], illetve GoogleEarth)

E mélyreható változások eredményeként a Petőfi híd és Rákóczi híd közötti szakaszt a budai oldalról szemlélve jelenleg elsősorban a posztmodern építészet sokakat megosztó stílusjegyeivel szembesülünk (ld. 3. ábra). Ennek eklatáns példái a Boráros térhez közeli penthouse- és studio-lakások, továbbá a Nemzeti Színház [2002], a Művészetek Palotája [2005] vagy a Millennium Tower I–III. irodátömbjei [2006–2010], amelyek olyan nemzetközi nagyvállalatok magyarországi központjainak adnak otthont, mint a Morgan Stanley, a Vodafone és a Nestlé. Látható tehát, hogy ez a gyökeres átalakulás lényegében az elmúlt bő 10 év során ment végbe, amelynek eredményeként a Millenniumi Városcsopont a Nyugat-Európában és Észak-Amerikában egyaránt gyakori ingatlanfejlesztési formának, a vízparti – Budapest esetében folyamparti – fejlesztési területek (*waterfront development areas*) első hazai példájának tekinthető. A korábbi MÁV-terület ezredforduló utáni gyors felértékelődésének<sup>28</sup> folya-

matába természetesen az új „városcsopont” *szolgáltatásai* is illeszkednek: a 2013-as cégérfelmérés eredményei, valamint a hivatalos adatforrások tanúsága szerint a Soroksári út északi szakaszával párhuzamosan kialakított Lechner Ödön fasor mentén egyebek mellett luxus-fodrászszalon, borszaküzlet, szépségstúdió, öltönyház, hifi-szaküzlet, wellness-központ, thai-masszázs szalon, szolárium, koktélbár, továbbá több kávézó és étterem működik. E funkciók a többségükben dunai panorámás – és ennek megfelelően rendkívül magas áron értékesített – lakóingatlanok (azaz a Duna-Pest Rezidenciák és a Castrum-ház) magas státuszú lakosságát szolgálják ki. Annak ellenére, hogy a vízparti terület 2000-es megvásárlásakor a beruházó TriGránit-cégcsoport ígérete szerint az 1999-ben átadott WestEnd City Center bevásárlóközponttal szemben itt nem a kereskedelem játszott (volna) a főszerepet, hanem a kultúra és az idegenforgalom.<sup>29</sup> Az új Nemzeti Színház épülete és a Művészetek Palotája azonban önmagában még nem tette „kulturális negyedde” a területet. Habár a korábban a köztudatba beépíteni kívánt Millenniumi Városcsopont nevet napjainkban egyre inkább a „Millenniumi Kulturális Köz-

28 Noha az újonnan megjelenő, kétségtelenül magasabb szintű igényeket kielégítő szolgáltatások miatt egyébként indokolt lenne, az északi szakasz átalakulása kapcsán mindössze azért nem használható a *gentrifikáció* kifejezés, mert a terület átalakítása nem járt együtt a deprivált társadalmi csoportok kiszorítása nyomán végbemenő lakosságcserevel (ugyanis korábban a MÁV használta).

29 <http://magyarnarancs.hu/belpol/soroksari-ut-egy-ujabb-varoskozpont-csatolt-teruletek-60516> (Letöltés dátuma: 2012.10.12.)



3. ábra: A posztmodern építészet megosztó stílusjegyei a Soroksári út északi szakaszának Duna felőli részén (Millenniumi Városcsopont)  
(Forrás: saját felvételek, 2012)



pont” elnevezés váltja fel (pl. a BKK busz- és vilamosmegállóinak nevében), a területen ma főként a *banki-pénzügyi funkciók* dominálnak: a Morgan Stanley és a K&H székháza, továbbá egyéb bankok fiókjai mellett több kisebb pénzügyi profilú vállalat – pl. brókerház, könyveléssel és adótanácsadással foglalkozó cég, könyvvizsgáló iroda – is megtalálható itt.

Lényeges azonban hangsúlyozni, hogy Duna-parti terület dinamizmusa a Soroksári út északi szakaszának másik (város felőli) oldalát csak részben érintette. Az út túloldalának jelentős ipartörténeti múltjára utalva a IX. kerületi szabályozási tervekben a „Malmok és környéke” nevet viselő terület élelmiszeripari létesítményei rövid időre ugyan a világ legnagyobb malomipari központjává tették Budapestet, jelenleg azonban korántsem ilyen kedvező a megítélésük. Részben a poszt-fordista gazdaság átalakuló igényei, részben pedig a 19. században még városszéli elhelyezkedésű, mára azonban központ-közelivé vált területen megemelkedő telekárak miatt a korábbi tevékenységek már nem végezhetők gazdaságosan. A IX. kerület honlapjáról származó idézet szerint „[a] Soroksári út és a Vágóhid utca menti terület a malmok és egyéb, mezőgazdasággal kapcsolatos ipari tevékenységek területe volt, lakóházakkal keverten. A maguk korában korszerű, a Ferencváros múlt századi fellendülését lehetővé tevő gyárak, üzemek mára elavultak, privatizáció kapcsán történő tulajdonváltásuk után is nehéz kérdés marad hasznosításuk vagy átépítésük. Hatalmas építési lehetőségeik finanszírozó híján egyelőre nem jutnak érvényre.”<sup>30</sup> A finanszírozók színre lépésének ez idáig egyedüli példája a Ferencvárosi (korábbi nevén Gizella) Malom épülete, amelynek luxus loft-lakásokká történő átalakítása – a kerületi IVS szerint „értékvédő felújítása” – 2009-ben fejeződött be; az eredeti épületnek mindössze a homlokzatait őrző, s ezáltal sokáig a műemlékvédelmi viták keresztüzében álló Mill Lofts egyike Budapest négy nagy lakáscélú loft-beruházásának. Habár a nyugati nagyvárosok felhagyott ipari területein gyakori megoldásnak számít az eredetileg nem lakócélu épületek átalakítása luxusingatlanokká (annak érdekében, hogy a magas státuszú társadalmi csoportok számára vonzó lakóhelyként szolgáljanak a közeli CBD-ben tömörülő munkahelyek közelében), a Mill Lofts azonban nemcsak műemlékvédelmi megfontolásokból, hanem ingatlanpiaci és értékesítési szempontból is sikertelen beruházásnak tekinthető (ld. Berki – Süle 2010).

30 <http://www.ferencvaros.hu/index3.php?name=ktort> (Letöltés dátuma: 2012.10.11.)

A Soroksári út város felőli oldala tehát továbbra sem újult meg teljes egészében, sokkal inkább a véletlenszerű, mozaikos felújulások jellemzik (*spotlight renovation*), amelynek eredményeként a renovált épületek bizarr módon váltakoznak a legnagyobbbrészt továbbra is rendkívül rossz állapotú ingatlanokkal és az elhanyagolt foghíj-telkekkel. Ez a kettősség egyúttal a helyi vállalkozások és szolgáltatások profiljában is megmutatkozik: az út páros oldalán, a 2011-ben átadott K&H-székház tömbjével szemközt található Hungária Malomudvar területén például egyaránt találunk konyha-technikai és informatikai vállalatot, reklámeszkögyártót és szerszám-kereskedőt, futárszolgálatot és vegyianyag-forgalmazót, gazdasági tanácsadó céget és loft-kávézót. Ehhez hasonló módon, a Soroksári út északi és a déli szakaszának választóvonalaként kijelölt Rákóczi híd pesti leajtója mellett elterülő hajdani Marhavágóhid (Közvágóhid) és az ehhez kapcsolódó Marhavásártelep hatalmas területén az itt kevésbé meglepőnek számító hús-nagykereskedő mellett például festékbolt, sütőipari gépeket forgalmazó cég, haszongépjárművekhez alkatrészeket beszerző vállalkozás, plexi- és polikarbonát-forgalmazó, ital-nagykereskedés, illetve egy szórakozóhely is üzemel. Ezekből a kiragadott példák közül is látható, hogy a Soroksári út város felőli része a Duna-parti sávhoz képest jóval heterogénebb képet mutat, mind építészeti arculatában, mind pedig a jelenlegi funkcionális szerkezetét – azaz az egykori ipari létesítményekben megtelepedett vállalkozásokat és szolgáltatásokat – tekintve.

A Soroksári út déli szakasza a gyors ütemben átalakuló északi – főként a Duna-parti – résszel szemben épületállományát tekintve többé-kevésbé mindmáig megőrizte homogén karakterét. Az egységes(en lepusztult) arculat mellett ugyanakkor helyenként egészen éles *kontrasztokkal* szembesülünk, sokszor egymás közvetlen közelében (a közelség adott esetben valóban mindössze néhány tíz métert jelent). Ennek egyik legérzékletesebb példajaként a budapesti lakossági szegregáció ikonikus helyszínének számító Illatos úti „Dzsumbuj” (Ambrus 2000) hírhedt tömbjeinek tözsomszéd-ságában Jaguar, Lotus és Land Rover autósza-lon kapott helyet. Kőrösi Zoltán kortárs kerületi író érzékletes sorai szerint: „...ma már üresek a gyárak, gaz verte fel az udvarukat, és ugyan a régi lakók többsége eltűnt, de a Dzsumbujba mindig érkeznek új családok, mindig akadnak új beköltözők, még ha a foszlott drótháló kerítés előtt egy csillogó autósza-lon pöffeszkedik is, a bejárata előtt köoszlopon egy hatal-



mas, ezüstszíni állattal, egy ugró jaguárral, ami hátat fordít a nyomornak és a Soroksári útra néz.” (Kőrösi 2004: ...). A terület gyors változását mutatja ugyanakkor az is, hogy e sorok óta nemcsak a Dzsumbuj négy megmaradt tömbjéből bontottak le újabb kettőt (2013 tavaszán), hanem a gazdasági válság hatására immár az autószerelő épülete is elhagyottan áll (2010 óta). Az éles kontrasztokra szolgál hasonló példaként, hogy napjainkban a Soroksári út déli végénél, a néhány éve nyílt Lidl élelmiszerdiszkonttól alig néhány méterre (a Szabadkai úton) található a fővárosi utcai prostitúció egyik utolsó fellegvára, miután a jelenség fokozatosan kiszorult a dzsentrifikálódó belváros-közelbeli területekről.

Amint azt a cégérfelmérés tapasztalatai mutatják, a fenti példákhoz hasonló markáns kontrasztok ennél lényegesen kisebb léptékben, az egykori ipari létesítményekben kialakított „üzletudvarokban” megtelepedő funkciók terén is megfigyelhetők. A FÉG területén például egymás közvetlen közelében találunk autószerelő-műhelyt és kozmetikai cikk forgalmazót, gyermekruha-outletet és ital-nagykereskedést, babaáruházat és műanyag-feldolgozó céget, épületvillamossági üzletet és szőnyegtisztító vállalkozást. (A helyi szolgáltatások erőteljes heterogenitásának és összekuszáltságának példáit ld. a 4. ábrán.) A szolgáltatás is megtalálható (pl. rendőrségi és tűzoltó-ruházat vagy speciális búvárfelszerelések árusítása), illetve érdekes jelenségnek tekinthető a filmgyártáshoz kapcsolódó vállalkozások megtelepedése (filmstúdió, díszletgyártás, digitális animációk készítése, világítástechnikai eszközök forgalmazása stb.). A posztindusztériális társadalmakban általános tendencia, hogy a termelés egykori helyszínei a fogyasztás, s ennek részeként a *kultúrafogyasztás* tereivé

válnak (ld. Clarke 2004). Ennek példája a Soroksári út mentén az egykori Concordia Gőzmalomban helyet kapó Malomipari Múzeum, a Zwack Múzeum és Látogatóközpont, vagy a nagyrészt már lebontott Sertésvágóhídnak emléket állító Húsipari Múzeum a közeli Gubacsi úton. Ezen „intézményesített” formák mellett ugyanakkor szintén ide sorolható pl. az R33 szórakozóhely a Közvágóhíd területén, a Rákóczi híd melletti BUDAPEST PARK, vagy a célzottan nyugati mintára létrehozott Bakelit Multi Art Center kortárs színháza – saját megnevezésük szerint az „Első Pesti Gyárszínház”<sup>31</sup> – a Hazai Fésűsfonó- és Szövőgyár egykori épületegyüttesében.

A Soroksári út legnagyobb részének funkcionális átalakulása látszólag tehát teljesen ad hoc módon ment végbe, az egykori gyárépületek helyiségeit használó cégeket elsősorban az alacsony bérleti díjak motiválták,<sup>32</sup> ami nagymértékben hozzájárult a terület funkcionális fragmentációjához. A Soroksári út mentén korábban végzett terület-használati vizsgálatok (pl. Kiss 1999:128; Földi és mtsai 2012:257-258; valamint Tolnai 2013 kutatásai) is hasonló átalakulási folyamatokat tártak fel, azonban telektömb-szinten (viszonylag kevés kategóriát alkalmazva), az egyes tömbökön belüli funkció-megoszlás tekintetében ugyanakkor – mint láthattuk – jóval heterogénebb a kép. Összességében kijelenthetjük, hogy a korábban kompakt terület 1990 utáni mozaikosságáért egyértelműen a *privatizációs folyamatok* a felelősek.<sup>33</sup> A részben már

31 <http://www.bakelitsstudio.hu> (Letöltés dátuma: 2013.05.23.)

32 Helyi vállalkozóval készített interjú alapján.

33 Ipartörténésszel, valamint IX. kerületi önkormányzati tisztviselővel készített interjú alapján.



4. ábra: A helyi szolgáltatások nagyfokú heterogenitása a Soroksári út déli szakaszán  
(Forrás: saját felvételek, 2013)

az 1980-as évek végén meginduló spontán privatizációt a túlságosan gyors lebonyolítás, a közép- és hosszú távú elképzelések teljes hiánya, valamint az átgondolatlan döntések sorozata jellemezte (a privatizáció kiemelt szerepét bővebben ld. Pongrácz 1997; Bodnár 2001; közép- és kelet-európai összevetésben pedig Grime 1999 munkájában). Mivel a rendszerváltást követően a nagy ipari cégek leépülésével jelentős tulajdonossá vált az állam (illetve

ennek képviselőjében az Állami Vagyongynökség [ÁVÜ]), így lényegében semmi sem gátolta a magánosítás folyamatát, amelynek eredményeként a Soroksári út mentén egy-egy telektömb nem ritkán 15–20 tulajdonos kezébe került. Lényeges azonban kiemelni, hogy az új tulajdonosok az esetek nagy részében pusztán spekulációs célból szereztek meg a területeket, így az ingatlanok átmeneti hasznosítását követően azok továbbadásában voltak érde-



5. ábra: A Soroksári út északi és déli szakaszának funkciói  
(Forrás: a 2010-es és 2013-as cégérfelmérések adatai alapján saját szerkesztés)

keltek. Minél nagyobb tőkeerejű aktor lett a vég-ső hasznosító, annál nagyobb eséllyel ment végbe a területen szanálás és új építkezés, továbbá annál kisebb szerepet játszottak a műemlékvédelmi szempontok. A Millenniumi Városcsopont Duna-parti sávját éppen az különböztette meg a Soroksári út többi részétől, hogy a rendszerváltást követően is csak egyetlen tulajdonosa volt (a MÁV), míg a többi rész-tulajdonosi szerkezete 1990 után egyrészt rendkívüli mértékben felaprózódott, másrészt meglehetősen gyors ütemben változott. A felaprózódás eredményeként a korábban egy kézben levő területek infrastruktúrája osztatlan közös tulajdonná vált, így bármilyen átépítéshez – vagy akár csak felújításhoz – az összes tulajdonos engedélye szükségessé vált. Mivel a megszűnt ipari nagyvállalatok helyére betelepülő kisvállalkozók többnyire csak a leromló épületek bérleti díját tudják kitermelni, így egyrészt nem érdekeltek a felújításokban, másrészt a bérleti díjak emelkedése esetén nagy eséllyel továbbköltöznek. Az épített környezet mozdulatlansága egyúttal tehát a tulajdonosok és bérlők nagyfokú fluktuációjával párosul.

Ez a fluktuáció a 2010-ben és 2013-ban is elvégzett cégérfelmérések eredményeinek összehasonlításából is látható, amely által nemcsak az északi és a déli szakasz eltérő funkciói, hanem a rövid időtávon végbemenő változások is nyomon követhetők (5. ábra).

Az ábra alapján szembevetendő az északi szakasz mindössze három év alatt végbement jelentős mennyiségi növekedés,<sup>34</sup> ami nagyrészt az első cégérfelmérést követően átadott Millennium Tower III. irodatómbjének, illetve a 2011-ben épült K&H székháznak tudható be. Ennek eredménye a pénzügyi és banki funkciók további erősödése a területen, valamint a már említett magas státuszú helyi lakosságot célzó („elit”) szolgáltatások körének bővülése, amely egyúttal a budapesti city-funkciók terjeszkedésének egyértelmű jele (vö. Izsák – Schulz 2006). A barnamezős területekkel foglalkozó szakirodalmat többé-kevésbé konszenzus jellemzi abban a tekintetben, miszerint a nagy kiterjedésű ipari

zónák esetében a belváros-közelbeli területek átalakulása megy végbe a leggyorsabban, illetve a legintenzívebb módon, elsősorban a tercier funkciók megjelenésével. Ez nemcsak Budapest esetében (az MTA RKK átfogó kutatásában), hanem másutt is jól dokumentált folyamat: a közép- és kelet-európai térség egészére vonatkozóan ugyanezt állapítja meg Stanilov (2007:96), a fővárosnál lényegesen kisebb településméret (Sopron) esetében pedig Jankó és Bertalan (2009:109) vizsgálata, továbbá a Soroksári úti cégérfelmérések eredményei is alátámasztják ezt az állítást. A városcsoponttól távolabb eső déli szakaszon ezzel szemben nagyjából megegyezik a 2010-ben és 2013-ban regisztrált cégek száma, az „építőipar” kategóriájába sorolt – ezen belül ugyanakkor meglehetősen heterogén csoportot alkotó – vállalkozások dominanciája mellett azonban jelentős átrendeződés figyelhető meg, ami a helyi gazdaság továbbra is átmeneti jellegét mutatja.

A Soroksári út egészét tekintve összességében azt mondhatjuk, hogy a terület ezredfordulót követő átalakulásának eredményeként északról délre haladva érvényesül az ABC-modellben leírt *neoliberális városfejlesztési logika* (ld. Ferber et al 2006:43-44): míg a város központjához közeli (azaz „értékes”) Duna-parti területek magánfinanszírozás – a TriGránit-cégcsoport – révén újultak meg, a Rákóczi híd mellett helyet kapó Művészetek Palotája pedig PPP-konstrukcióban valósult meg (és üzemel ma is), addig az út déli szakaszának felhagyott ipari területeire tőkeerős aktorok híján továbbra is a spontán módon végbemenő funkcióváltás jellemző. Ezek a periférikus területek a modellben felvázoltak szerint leginkább közfinanszírozás révén, nagy állami projektek formájában újulhatnak meg, ehhez azonban jelenleg nemcsak az anyagi források, hanem az alaposan átgondolt koncepciók is hiányoznak. Ez utóbbi deficitre világít rá az is, hogy a IX. kerületben jelenleg mindössze két területre nincs érvényes szabályozási terv, amelyből az egyik a Ferencvárosi pályaudvar és rendező-pályaudvar hatalmas térsége, míg a másik a Soroksári út déli szakaszán – a Ráckevei-Soroksári Duna-ág mentén – elterülő Gubacsi dűlő (amely szintén vasúti terület).

Természetesen az út déli részére is terveztek nagy volumenű beruházásokat (részben az EXPO-terület ezredfordulót követő „sikertörténetén” felbuzdulva), közfinanszírozás híján azonban szintén magánprojektek formájában, mindössze néhány évvel a Petőfi híd és Rákóczi híd közötti partszakasz erőteljes fejlesztésének megindulása után.

34 A szófelhők betűmérései a terepi felmérés során összeírt cégek számával állnak összefüggésben, azaz annál nagyobbak az egyes feliratok, minél több ilyen profilú vállalat működik az adott szakaszon. Lényeges azonban kiemelni, hogy az ábrázolhatóság érdekében az alapadatokat (vagyis a cégneveket) jelentős mértékben kellett generalizálni (amint ez a Hungária Malomudvar, a Közvágóhíd, illetve a FÉG területének előzőekben kiragadott példái alapján is érzékelhető).



Ezekre a legjobb példát a Kvassay út környékére, valamint az egykori Nagyvásártelep területére tervezett ambiciózus DunaCity-beruházás szolgáltatja, amely – noha a szomszédos EXPO-terület „nyertes mezőjéhez” hasonló adottságokkal rendelkezik – különböző tényezők összjátékának köszönhetően mégsem vált intenzív ingatlanfejlesztések helyszínévé, így Dear és Flusty (1998) már többször idézett „város, mint játéktábla” hasonlatát továbbgondolva azt mondhatjuk, hogy továbbra is a tábla „vesztes mezőjének” tekinthető. A Soroksári út egykor monofunkciós ipari területének nagyfokú térbeli és funkcionális fragmentációja mellett tehát a véletlenszerű városfejlődés, vagyis a Los Angelesi Iskola által leírt Kenő-kapitalizmus jelei is megfigyelhetők a területen.

### A kutatás tapasztalatai, összefoglalás

A Soroksári úton végzett vizsgálat tapasztalatait összefoglalva a következő konklúzió látszik körvonalazódni. Már az 1990-es évek közepétől megfigalmazódtak azok a vélemények, amelyek párhuzamokat vonnak a posztmodern és a poszt-szocialista állapot között, sőt, egyes vélemények szerint a közép- és kelet-európai jelenségek sok szempontból megelőzik a nyugat-európai és észak-amerikai fejlődést. Oroszország átalakuló társadalmával kapcsolatban Kharkordin (1997) megállapítja, hogy az 1990-es évek elejének agresszív privatizációja nyomán átstrukturálódott, fragmentált, kaotikus és sokszor nihilista poszt-szocialista társadalmak valójában sokkal posztmodernebbek azoknak az országoknak a társadalmainál, amelyekben magát a kifejezést megalkották. Hirt (2012:78) az urbanizációs folyamatok kapcsán ugyanerre a következtetésre jut, szerinte ugyanis a poszt-szocialista (nagy)városok a növekvő mértékű elüzletiesedés, a kényszeres biztonságossá tétel, a széttöredezettség, valamint az építészeti pluralizmus és historicizmus révén *„tisztábban és erősebben jelenítik meg a poszt-modern urbanizáció alapvető jellemzőit, mint a nyugati környezet”*. E véleményre rímelve Wu (2003) szerint a „hasonló folyamatok” – főként a fordista/poszt-fordista átalakulások – végeredményben „hasonló eredményekhez” vezetnek, még akkor is, ha ezek esetenként különböző formákat öltenek a poszt-szocialista és a kortárs kapitalista városokban.

Vizsgálattal ezt az állítást véleményem szerint az egykori ipari területek esetében is sikerült alátámasztani. A tanulmány bevezetésében láthat-

tuk, hogy a Chicagói Iskola munkásságához kötődő városszerkezeti modellek kiterjedt területeket láttattak kompakt, monofunkciós tömbökként, ráadásul e homogén területek kialakulását Budapest esetében a 19. és 20. század övezetes szerkezetet preferáló átfogó várostervezési és fejlesztési törekvései is elősegítették (Csanádi – Ladányi 1992). A ma megfigyelhető gazdasági térhasználat azonban – a cégérfelmérésben tapasztaltak alapján – ennél jóval árnyaltabb képet mutat, a korábban egységes(ebb) funkciójú területek ugyanis „alulnézetből” már korántsem annyira homogének, mint a rendszerváltást megelőzően, a fővárosi (nagy)ipar működésekor (egyrészt az Osztrák-Magyar Monarchia idején és a két világháború közötti időszakban, másrészt ezután, a szocializmus évtizedei alatt). A rendszerváltást követő gyors termelés mód-átalakulás és az átgondolatlan privatizációs folyamatok együttes eredményeként létrejött rendkívül fragmentált és esetleges térszerkezet véleményem szerint párhuzamba állítható a Los Angelesi Iskola kutatói által az észak-amerikai nagyvárosok szerkezetére vonatkozóan leírtakkal. Amennyiben tehát az erőteljes térbeli fragmentációt tekintjük a posztmodern urbanizáció egyik legfontosabb jellemvonásának (amint azt a Los Angelesi Iskola urbanistái teszik), úgy kijelenthetjük, hogy az egykori Keleti Blokk városainak átalakuló ipari övezetei a belső térbeli és funkcionális mintázatuk tekintetében legalább annyira posztmodernekek, mint egyes észak-amerikai nagyvárosi területek.

### Absztrakt

A közép- és kelet-európai országokban végbemennő poszt-szocialista átmenet első éveiben rendkívül erőteljes és hirtelen bekövetkező ipari szerkezetváltásnak lehettünk szemtanúi, a dezindusztrializációs folyamatok eredményeként kiterjedt városi övezetek váltak alulhasznosított barnamezőkké. A tanulmány alapjául szolgáló empirikus kutatásban a cégérfelmérés módszerével vizsgáltam a budapesti Soroksári út egykori ipari területeinek funkcióváltását. A kutatás tapasztalatai alapján kijelenthetjük, hogy a rendszerváltást követő gyors ütemű poszt-fordista átalakulás és az átgondolatlan privatizációs folyamatok együttes eredményeként a korábban monofunkciós ipari területen rendkívül fragmentált térszerkezet jött létre, amely párhuzamba állítható a Los Angelesi Iskola városszerkezeti modelljében foglaltakkal.

## Abstract

During the first years of the postsocialist transition, Central and Eastern European countries witnessed a massive and extraordinarily rapid industrial transformation. Due to the process of widespread deindustrialisation, vast urban areas became disused or underused brownfields. In the empirical study underlying this paper, a windshield survey has been carried out in order to examine the functional transformation of Soroksári Road, one of Budapest's former industrial areas. Based on the results of the study, the rapid postfordist restructuring after the politico-economic transition and the reckless privatisation processes together have resulted in an extraordinarily fragmented spatial pattern in the formerly monofunctional industrial area, showing considerable resemblance to the urban structure model of the Los Angeles School.

## Felhasznált irodalom

- Ambrus P. 2000 *A Dzsumbuj. Egy telep élete*. Lazi Könyvkiadó, Budapest.
- Berki M. 2012 Post-Socialist Transformation of Former Industrial Areas. A Case Study of Soroksári Road, Budapest. In Szirmai V. – Fassmann, H. eds. *Metropolitan Regions in Europe*. Austrian–Hungarian Action Fund, Budapest – Wien, 83-99.
- Berki M. – Süle M. 2010 New Possibilities of Brownfield Revitalization in Budapest. Creating Loft Apartments. In Csapó T. – Kocsis Zs. szerk. *A településföldrajz aktuális kérdései*. Savaria University Press, Szombathely, 115-124.
- Bodnár J. 2001 *Fin de Millénaire Budapest. Metamorphoses of Urban Life*. University of Minnesota Press, Minneapolis.
- Burgess, E. W., 1924 The Growth of a City. An Introduction to a Research Project. *Publications of the American Sociological Society*, 18:85-97.
- Burgess, E. W. 1925 The Growth of the City. In Park, R. E. – Burgess, E. W. – McKenzie, R. D. eds. *The City. Suggestions of Investigation of Human Behavior in the Urban Environment*. University of Chicago Press, Chicago, 47-62.
- Clarke, D. B. 2004 *The Consumer Society and the Postmodern City*. Routledge, London – New York.
- Csanádi G. – Ladányi J. 1992 *Budapest térbeni-társadalmi szerkezetének változásai*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Davis, M. 1990 *City of Quartz. Excavating the Future in Los Angeles*. Verso, London – New York.
- Dear, M. 2003 The Los Angeles School of Urbanism. An Intellectual History. *Urban Geography*, 6:493-509.
- Dear, M. – Dahmann, N. 2008 Urban Politics and the Los Angeles School of Urbanism. *Urban Affairs Review*, 2:266-279.
- Dear, M. – Flusty, S. 1998 Postmodern Urbanism. *Annals of the Association of American Geographers*, 1:50-72.
- Farkas T. 2005 Cégrélemzés. In Nemes Nagy J. szerk. *Regionális elemzési módszerek (Regionális Tudományi Tanulmányok 11.)*. ELTE Regionális Földrajzi Tanszék – MTA – ELTE Regionális Tudományi Kutatócsoport, Budapest, 40-42.
- Ferber, U. – Grimski, D. – Millar, K. – Nathanail, P. 2006 *Sustainable Brownfield Regeneration. CABERNET Network Report*. University of Nottingham, Nottingham.
- Ferencváros Integrált Városfejlesztési Stratégiája* (2009) Ferencváros Önkormányzata, Budapest.
- Földi Zs. – Czirfusz M. – Tagai G. – Uzzoli, A. 2012 A barnamezős területek felértékelődésének térbeli jellegzetességei és ingatlanpiaci háttere Budapesten. In Nyári D. szerk. *Kockázat – Konfliktus – Kihívás. A VI. Magyar Földrajzi Konferencia, a MERIEXWA nyitókonferencia és a Geográfus Doktoranduszok Országos Konferenciájának tanulmánykötete*. SZTE TTK Természeti Földrajzi és Geoinformatikai Tanszék, Szeged. 246-259.
- Gegesy F. szerk. 2010 *Ferencváros kétszáz éve*. Ráday Könyvesház, Budapest.
- Grime, K. 1999 The Role of Privatisation in Post-Socialist Urban Transition. Budapest, Kraków, Prague and Warsaw. *GeoJournal*, 1:35-42.
- Harris, Ch. D. – Ullman, E. L. 1945 The Nature of Cities. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 242:7-17.
- Hirt, S. A. 2005 Toward Post-Modern Urbanism. Evolution of Planning in Cleveland, Ohio. *Journal of Planning Education and Research*, 1:27-42.
- Hirt, S. A. 2012 *Iron Curtains. Gates, Suburbs and Privatization of Space in the Post-Socialist City*. John Wiley & Sons, Chichester, West Sussex.

- Hoyt, H. 1939 *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*. Federal Housing Administration, Washington DC.
- Hutton, T. A. 2004 Post-Industrialism, Post-Modernism and the Reproduction of Vancouver's Central Area. *Urban Studies*, 10:1953-1982.
- Izsák, É. – Schulz, M. 2006 *Cityfunktionen im Wandel. Berlin und Budapest (Berliner Geographische Arbeiten 104)*. Geographisches Institut der Humboldt-Universität zu Berlin, Berlin.
- Jankó F. – Bertalan L. 2009 Egy sosemvolt iparváros ipari öröksége. *Barnamezők Sopronban. Tér és Társadalom*, 4:103-116.
- Kearsley, G. W. 1983 Teaching Urban Geography. The Burgess Model. *New Zealand Journal of Geography*, 1:10-13.
- Kharkhordin, O. 1997 Reveal and Dissimulate. A Genealogy of Private Life in Russia. In Weintraub, J. – Kumar, K. eds. *Public and Private in Theory and Practice. Perspectives on a Grand Dichotomy*. University of Chicago Press, Chicago, 333-363.
- Kiss É. 1999 Térszerkezeti és funkcionális változások Budapest ipari területein, 1989 után. *Tér és Társadalom*, 4:119-134.
- Körösi Z. 2004 *Budapest, nőváros*. Kalligram Könyvkiadó, Budapest.
- LeGates, R. T. – Stout, F. 2011 eds. *The City Reader* (5<sup>th</sup> Edition). Routledge, New York.
- Lynch, K. 1981 *A Theory of Good City Form*. MIT Press, Cambridge, Massachusetts.
- Mann, P. H. 1965 *An Approach to Urban Sociology*. Routledge, London.
- Moehring, E. P. 1995 *Resort City in the Sunbelt. Las Vegas, 1930–1970*. University of Nevada Press, Reno.
- Murdie, R. A. 1969 *Factorial Ecology of Metropolitan Toronto (1951–1961). An Essay on the Social Geography of the City* (Research Paper 116.). University of Chicago, Department of Geography, Chicago.
- Nicholls, W. J. 2011 The Los Angeles School. Difference, Politics, City. *International Journal of Urban and Regional Research*, 1:189-206.
- Nijman, J. 2000 The Paradigmatic City. *Annals of the Association of American Geographers*, 1:135-145.
- Pirenne, H. 1952 *Medieval Cities. Their Origins and the Revival of Trade*. Princeton University Press, Princeton.
- Pongrácz T. 1997 Privatizáció és kárpótlás. In Kollega Tarsoly I. szerk. *Magyarország a XX. században (II. kötet)*. Babits Kiadó, Szekszárd. 671-704.
- Rowe, C. – Koetter, F. 1978 *Collage City*. MIT Press, Cambridge, Massachusetts.
- Schwirian, K. P. 1972 Analytical Convergence in Ecological Research. In Sweet, D. C. 1972 ed. *Models of Urban Structure*. D. C. Heath, Lexington. 135-158.
- Scott, A. J. – Soja, E. W. 1998 eds. *The City. Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century*. UCLA Press, Los Angeles.
- Shane, D. G. 2005 *Recombinant Urbanism. Conceptual Modeling, Urban Design, and City Theory*. Wiley-Academy, Chichester.
- Sjoberg, G. 1960 *The Preindustrial City. Past and Present*. The Free Press, New York.
- Soja, E. W. 1996 *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*. Blackwell, Oxford.
- Soja, E. W. 2000 *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*. Blackwell, Oxford.
- Stanilov, K. 2007 ed. *The Post-Socialist City. Urban Form and Space Transformations in Central and Eastern Europe after Socialism*. Springer, Dordrecht.
- Tolnai G. 2013 Ferencvárosi barnamezők új perspektívából. Városszerkezeti vizsgálatok légifelvételek alapján. In Bottlik Zs. szerk. *Önálló lépések a tudomány területén*. ELTE TTK Földtudományi Doktori Iskola, Budapest. 65-82.
- Vance, J. E. 1964 *Geography and Urban Evolution in the San Francisco Bay Area*. Institute of Government Studies, University of California, Berkeley.
- Waddell, P. – Berry, Brian, J. L. – Hoch, I. 1993 House Price Gradients. The Intersection of Space and Built Form. *Geographical Analysis*, 25:5-19.
- Wu, F. 2003 Transitional Cities (Commentary). *Environment and Planning A*, 8:1331-1338.