

**Az 1960-as évektől az 1980-as évekig épült modern áruházak vizsgálata
telepítési és városszerkezeti szempontból**

Kovács Dávid

BME, Építőművészeti Doktori Iskola

Témavezető: Sugár Péter DLA

2017. május 8.

Bevezetés

A Magyar Belkereskedelmi Minisztérium 1961-ben az áruházi hálózat jelentősebb mértékű fejlesztését határozta el.¹ Az ezt követő időszakban az összes jelentősebb magyar városban és a fővárosban új áruházak épültek. Először a megyeszékhelyeken, a nagyobb területek központjaként funkcionáló városokban, majd más településeken is.

A „korszerű” áruház funkcionális alapelveit a Lakóterv dolgozta ki a Minisztérium illetékes vezetőivel egyetértésben. Az alapelvek tartalmazták azokat a feltételeket, amelyek figyelembevételével az akkor épült áruházakban a kereskedelem egyre fejlődő technológiai igényei kielégíthetők voltak. Az alábbi, e tanulmány szempontjából is fontos, bekezdés is szerepel a főbb alapelvek között:

„Az áruház beépítési tervét annak függvényeként kell kezelni, hogy egyrészt milyen hálózatrendezés követi az áruház megnyitását, másrészt, milyen kapcsolatban lesz az áruház a város meglévő vagy létesítendő központjával.”² Ez alapján is láthatjuk, hogy a tárgyalt korszakban a politikai vezetést és ennek következtében a szakmát is foglalkoztató egyik legjelentősebb várostervezési kérdés a „modern” városközpontok létrehozása, illetve a meglévők modernizálása volt. Az áruházak elhelyezése pedig több okból is szoros összefüggésben történt ezzel.

Az első ok funkcionális természetű. Ezek az épületek úgy tudták a legtöbb embert kiszolgálni, ha a város központjában helyezkedtek el.

Másrészt az áruházak a bennük zajló újfajta kereskedelemmel, (ami lehetővé tette az önkiszolgáló, szabadpolcos vásárlást) a fejlődést szimbolizálták, ezért reprezentációs okai is voltak annak, hogy feltűnő, központi helyen kerültek elhelyezésre.

A mögött, hogy az új áruházak gyakran a történeti főutcák (kereskedő utcák) részleges vagy teljes elbontásával, az egykor, földszintjükön kis üzleteket magukban foglaló házak helyén épültek, az eddigiekén túl elvi okok is húzódtak (a kis, magán üzletek idejétmúltságának hangsúlyozása).

Az előbb említettek miatt a legtöbb helyen, ahol új városközpont épült, annak egyik első elemeként az áruház került telepítésre.

Az 1960-as évektől az 1980-as évekig épült „modern” áruházak többsége létrejöttkor magas építészeti színvonalat képviselt. Ugyanakkor a használatuk során több olyan funkcionális probléma megfigyelhetővé vált, melyek a városon belül elfoglalt kényes helyzetükből eredeztethetőek. Az időközben megváltozott igények miatt a legtöbb áruház átépült, kibővült, viszont közvetlen és tágabb városi környezetük ezeket a változásokat nem tudta lekövetni. E tanulmány egyik célja ezeknek a problémáknak az összegyűjtése, rendszerezése négy magyar áruház példáján keresztül. Az épületek mindegyike különböző városi szövetben található. Az egri áruház történelmi városszövetben, a veszprémi Bástya Áruház és a dunaújvárosi Skála Áruház új városrészben, a székesfehérvári Skála pedig vegyes városi szövetben. A veszprémi és a dunaújvárosi áruház telepítése közti különbséget az jelenti, hogy míg Veszprémben a történelmi városszövetben megépült „modern” városközpont, addig Dunaújvárosban egy, többnyire egységes morfológiájú város részét képezi az áruház.

A tanulmány másik célja a fentiek szerint összegyűjtött problémákra adható lehetséges válaszok megfogalmazása külföldi és magyar áruház felújítások tapasztalataira támaszkodva. A külföldi, esetünkben cseh, német és szlovák példák, azért állíthatók párhuzamba az itthoni áruházakkal, mert ugyanúgy egy áruházlánc elemeként épültek meg (Csehszlovákiában a Prior láncolat elemét képezték), ugyanazokat a típusjegyeket viselték magukon és hasonlóak a városi kontextusaik is. Az olomouci áruház az egrihez hasonlóan történelmi városszövetben, a drezdai a veszprémihez hasonlóan új városrészben, a simonyi a székesfehérvárihoz hasonlóan vegyes városi szövetben került megépítésre.

¹ Törőcsik Sándor: Lakóterv II. Iroda új korszerű áruházépítési feladatai. Magyar Építőművészet, 1966/6, 14.

² Törőcsik Sándor: Lakóterv II. Iroda új korszerű áruházépítési feladatai. Magyar Építőművészet, 1966/6, 14.

I. Fejezet

Az 1960-as évektől az 1980-as évekig épült modern áruházak elemzése városszerkezeti és telepítési szempontból

Először azt vizsgáltam, hogy a modern áruházak, hogyan kerültek elhelyezésre a különböző városi szövetekben. Érdekeltek megállapíthatóak-e általános jellemzők, melyek mindegyik példa esetén igazak. Ugyanakkor szem előtt kellett tartanom, hogy bizonyos szempontokból megközelítve, mindegyik épület és annak városi környezete egyedi.

Olyan szempontrendszert állítottam fel, melynek segítségével (azon túl, hogy rögzítem az egyedi jellemzőket), össze tudom gyűjteni a vizsgált korszakban, az adott épülettípusra jellemző városszerkezeti és telepítési problémákat, az azokra adott válaszokat és ami körülírhatóvá teszi a modern áruházaknak a város szerkezetében ma elfoglalt helyét. Vizsgálati szempontjaim: a város és az épület viszonya, elhelyezkedés, telepítési érzékenység, a környező épületekhez való viszony, illeszkedés voltak.

Eger, Centrum Áruház (1974)

Építész: Peschka Alfréd



1. A Dobó István tér és az áruház napjainkban.

Eger a magyar történelem egyik meghatározó jelentőségű városa. A város mai látképét is, a súlypontjában található, Vár tömege uralja. A tövében található történelmi városközpont pedig napjainkban is betölti funkcióját: az egyházi- és kulturális élet színtere, otthont ad a vendéglátóiparnak és a kereskedelemnek, kiszolgálja a turizmus igényeit. A Centrum Áruház itt, a város központi magjában, a főtér térfalaként épült fel. A nagyjából trapéz alakú tér Dobó István várkapitányról kapta a nevét. Délkeleten a minorita rendház, a minorita templom és a városháza, délnyugaton barokk lakóépületek, míg északkeleten az Eger-patak határolják. Az áruház a tér északi oldalán, az egykor itt álló piac helyén került elhelyezésre.

Farkasdy Zoltán így írt róla: „Annyira természetesen, mintha mindig itt állt volna.....Észrevétlenül lopódzott a régi helyére, s talán ez az észrevétlenség a legjobb igazolása beilleszkedése sikerének.”³

³ Farkasdy Zoltán: Centrum Áruház, Eger. Magyar Építőművészet, 1975/1, 37.



2. Helyszínrajz a tágabb környezettel.

A földszinti eladótéren keresztül húzódó belső „utca” a Dobó teret és az áruház túlsó oldalán, a kis Eger-patak könyökében található parkoló teret kapcsolja össze. Az eredetileg finoman megoldott részleteknek (osztás nélküli üvegfal) köszönhetően az ember olyan természetesen haladt át a házon, hogy szinte észre sem vette, hogy belépett.⁴ A földszinti portálok (betekintő kirakatok) a Dobó teret és a piac felé eső teret nem vágják el egymástól, a vizuális kapcsolat megmaradt köztük. Az épület tömegét pedig finomabbá és illeszkedőbbé tették, amire visszahúzott síkjuk is ráerősített.

A gazdasági helyiségek a kisebb szélességű Gerl Mátyás utca felőli oldalon kaptak helyet, alaprajzilag lépcsőző külső kontúrral, tömör téglafalak mögött. A feltöltés is innen, illetve a parkoló tér felől történik. Ez utóbbi, más áruházakhoz hasonlóan azért jelent problémát, mert nem választhatók el egymástól a vásárlók által használt útvonalak és a gazdasági feltöltés.

Az áruház különlegessége, hogy a tetőn elhelyezett felépítményekben kis „boltok” kaptak helyet, amik bazárt, piacot képeznek. A tető megközelítését pedig a földszintről az emeletre vezető mozgólépcső segíti. Szintén az épület tetején, a boltok előtt és között jött létre az a nagy területű, változatos kialakítású tetőterasz, ahonnan új szemszögből lehet megcsodálni a város nevezetességeit és az épület körüli terek is beláthatóak.⁵

Az elhelyezés finomságát jelzi, hogy a Zalár utca felé az áruház tömege lépcsőzetesen lett kialakítva az utca léptékéhez és ritmusához illeszkedően. Az áruház ezen oldalán lévő útszűkületet az árkádos kiképzés oldja.⁶

Az épület hatalmas tömege nem csak a Zalár utca felé, hanem a másik kisebb utca, a Gerl Mátyás utca irányában is homlokzati lépcsőzéssel próbál illeszkedni (kevesebb sikerrel), míg a Dobó tér és a parkoló tér irányában a homlokzat felső tömör része (homlokzatonként egy befűződéstől eltekintve) síkváltások nélkül jelenik meg. Az előbbiekből következhetne, hogy az épület egyszerre érzékeny a környezetére és nagyvonalú is, de ez utóbbit a túlságosan leegyszerűsített homlokzati struktúra és a tetőfelépítmények nagymértékben csorbítják.

A tető ugrásai, beharapásai a környező utcák tetőmetsződéseit követik, ugyanakkor meredek hajlásszögüknek köszönhetően díszletszerűek, lapostetős kialakítással talán finomabb módon lehetett volna illeszkedni és az épület tömege is egységesebb maradt volna.

⁴ Farkasdy Zoltán: Centrum Áruház, Eger. Magyar Építőművészet, 1975/1, 37.

⁵ Farkasdy Zoltán: Centrum Áruház, Eger. Magyar Építőművészet, 1975/1, 38.

⁶ Farkasdy Zoltán: Centrum Áruház, Eger. Magyar Építőművészet, 1975/1, 37,39.



3. Az egeri Centrum Áruház lépcsőzetes tömege és visszahúzott kirakata a Zalár utca felől

Az áruház is, de főleg annak városi kapcsolatok erősítését szolgáló elemei és környezete a 2000-es évekre nagyon elhasználódott, többször is felmerült az áruház felújításának, bővítésének kérdése, tervek is születtek, de azok egyenlőre nem valósultak meg.

Az áruház földszinti portálrendszere teljes mértékben átépült és köszönhetően a hátfalas kirakatoknak valamint az egymást túlharsogni vágyó reklámfeliratoknak a két tér közt egykor meglévő vizuális kapcsolat megszűnt, a térérzet megváltozott.

Az épület földszint fölötti homlokzati részeit, a fő tér felől ma sűrűn ültetett, dús lombú, magas fák takarják, szinte teljes mértékben, érdekes új térfalat képezve. Ami felhívja figyelmünket arra, hogy növényzettel igenis lehet falakat, határokat képezni, ugyanakkor a konkrét esetben felmerül a kérdés, hogy van-e rá szükség, a növényzet ritkításával nem lenne-e intenzívebb az áruház és a Dobó tér közti, amúgy is hiányos kapcsolat. Ha pedig azért van ez így, hogy az épületet eltakarják, az azt jelenti, hogy az áruház átfogó és a városiakok támogatását bíró megújításáig, annak városi kapcsolatait csak korlátozott mértékben lehet visszaállítani.



4. Az épületet ma a fő tér felől sűrűn ültetett, magas fák takarják.

Eger belvárosának és fő terének rehabilitációja 2012 és 2014 között zajlott. Az új, egységes utca és térburkolatnak, valamint a burkolatosztás rendszerének köszönhetően az áruház jobb helyzetbe

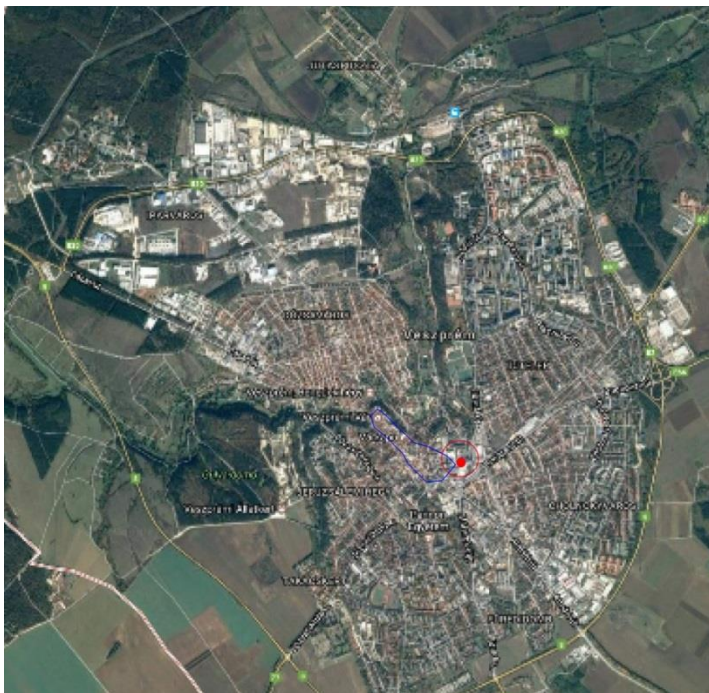
került, de több probléma megoldása, köztük az áruház és a közterek közti kapcsolat visszaállítása, is várat magára.

A veszprémi Bástya Áruház (1965)
Építésszek: Hollay György, Törőcsik Sándor



5. A veszprémi Bástya Áruház a megépülésekor még gépkocsival is járható Kossuth Lajos utca felől.

Veszprém esetében a város központja fizikai értelemben is a város közepén található. Ugyanakkor fontos megemlíteni, hogy a város domborzati viszonyainak köszönhetően a szakrális és igazgatási központ, a kulturális központ és a kereskedelmi központ három különböző tengelyre felfűzve épültek ki, melyek egy csomópontban találkoznak. Ezek közül az utóbbi, a város kereskedelmi központja a 60-as évektől a 80-as évekig történt bontásokkal és nagy ívű fejlesztésekkel „modern” városközponttá épült át. Ennek egyik első elemeként épült meg a Bástya Áruház 1965-ben.

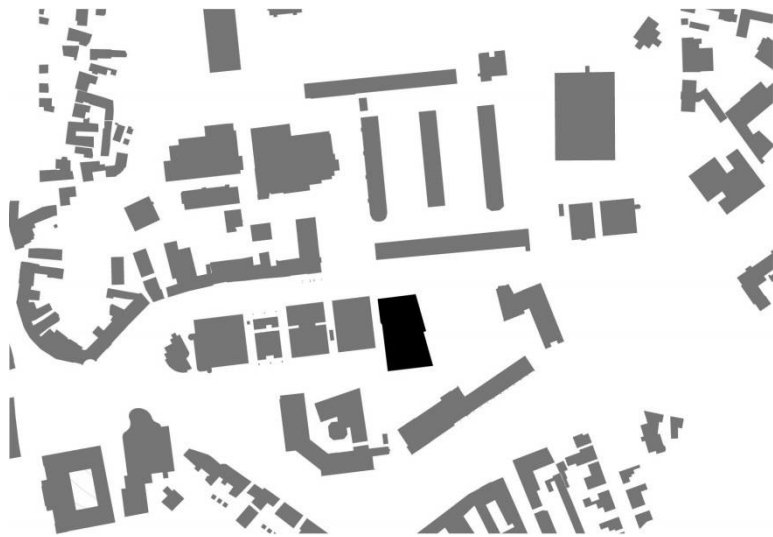


6. Veszprém térképe, piros folttal a Bástya Áruház épülete, piros körrel a modern városközpont, kék lehatárolással a történelmi városközpont.

Az áruház a Kossuth Lajos utca és az erre felfűződő egykori Fő tér (ma ezt a funkciót kevésbé tölti be) által határolt sarkon helyezkedik el. Az épület a modern városközpontot is magában foglaló rendezési tervnek megfelelően került telepítésre. A párházzal és a hotellel keretezi a Fő teret. A tervezéskor már készült a központ új beépítési terve, ezért az áruház kialakítása funkcionális szempontból azzal is összhangban volt.⁷



7. Az áruház a Párházzal és a Hotellel keretezi a Fő teret.



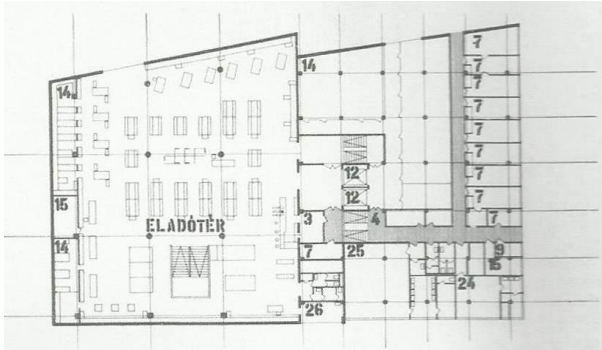
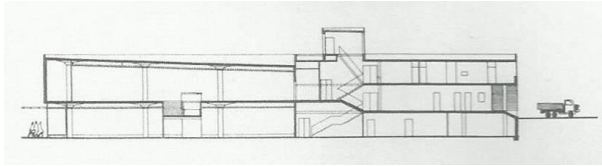
8. Helyszínrajz a tágabb környezettel.

Ugyan típussterv adaptálásával került megépítésre, de ennek során kisebb, a helyszínhez történő igazításokkal, sikerült kihasználni a környezet és a domborzat adta lehetőségeket.

Az épület Fő tér felőli oldala, a tervezett térforma kialakítása érdekében alaprajzilag ferde, ugyanakkor ezt az épület tervezői meg tudták úgy oldani, hogy az épületben ez nem érezhető, sem funkcionális, sem építészeti problémát nem okoz.

A terepviszonyok kihasználásával sikerült félig a terepbe süllyesztve úgy elhelyezni az áruházat, hogy nagy tömege kevésbé érvényesül, a léptéke pedig ember közeli tud maradni.

⁷ Törőcsik Sándor: Lakóterv II. Iroda új korszerű áruházépítési feladatai. Magyar Építőművészet, 1966/6, 18.



9. Az áruház tervezése során igyekeztek kihasználni a terep adottságait.

Az épület mögött a terepszint jóval magasabban található, mint a főhomlokzat előtt, ezt kihasználva került a hátul található gazdasági bejárat az első emelet magasságába, így térben még jobban elvált a vevők által használt területektől.

A földszint és az épület körüli köztetek között erős vizuális kapcsolat volt a jól elhelyezett, nagy felületű betekintő kirakatoknak köszönhetően. A földszinti eladóter térérzékelés szempontjából a külső terek részeként működött (mára ez megszűnt).

Ugyanígy fontos szerepe volt az emeleti részen elhelyezett homlokzati megnyitásoknak is, melyek koncentrált módon tárták a kitekintő vásárló elé a városközpont hangsúlyos részeit, így például az akkori Fő teret is.



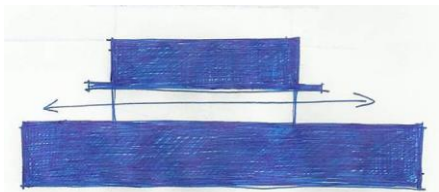
10. Az áruház és a Kereskedelmi Központ összekapcsolt tömege.

Az épület környezetéhez való viszonyát, illeszkedését három különböző léptékben vizsgáltam. A közelebbi nézőponttól a távolabbi felé haladva: az épületegyüttes szintjén, a modern városközpont és a tágabb városi környezet szintjein. Az épületegyüttes szintjén vizsgálva fontos megjegyezni, hogy az áruház később az első egysége lett annak, a megépülésekor még csak tervezés alatt álló Kereskedelmi Központnak, amely a húszemeletes toronyházzal együtt, ma is a veszprémi belváros egyik legmeghatározóbb és legnagyobb épülete. A Bástya Áruház nyaktaggal kapcsolódik a kereskedelmi és szolgáltató épület következő tömbjéhez.

A tervezés során már ismert, a kapcsolódó Kereskedelmi Központot is tartalmazó, beépítési tervnek megfelelően úgy alakították ki az épületet, hogy funkcionálisan és építészeti is illeszkedjen ahhoz.⁸ Az egész épületet körbefutja az az előtető rendszer, mely az áruház előtetőjét folytatja. Tömbjeinek léptéke és anyaghasználata pedig az áruházéra rímel.

Szélesebb körben vizsgálva a Bástya Áruház a modern városközpont megvalósult részének az eleme. Ennek épületei pedig egységes módon, érzékelhető koncepció mentén jöttek létre, így az áruház is szerves részét képezi.

Ugyanakkor, ha ennél is nagyobb látószögéből tekintünk rá és az egész ma látható városközpontot vizsgáljuk, bonyolultabb a helyzet. A modern városközpont a történeti főutca és a Cserhát városrész részleges bontásával jött létre, ami jelentős ellenérzést váltott ki a város lakosságában. Ezért és gazdasági okok miatt sem valósult meg az új városközpont egésze. A Kossuth Lajos utca (ma Veszprém gyalogos főutcája) Kereskedelmi Központtal átellenes oldalán ma is történeti épületek láthatók, így az utca két oldala között jelentős a kontraszt. Ugyanakkor jó léptékű tagolásának köszönhetően a Kereskedelmi Központ egésze és annak részeként a Bástya Áruház is létesít kapcsolatot, reagál a történeti értéket képviselő városi beépítésre. Ugyanez, nyilván, nem mondható el a kereskedelmi és szolgáltató épületből kimagasló „húszemeletes” toronyházra.



11. A betekintő kirakatnak köszönhetően vizuális kapcsolat jön létre az épületet körülvevő külső terek között.

Az áruház jelentős mértékben átépült a 2000-es évek elejére. Az alaprajzi rendszere a megváltozott igények miatt átalakult, a gazdasági részek és a vásárlók által használt területek szétválasztása is megszűnt, az épület belsejét felosztották, a kirakatokat hátfalassá tették, a rendezetlenül elhelyezett reklámfeliratok és az utólagos előtető pedig a homlokzatok elcsúfításához vezettek.

A fentiekkel egy időben városszerkezeti problémák is felmerültek. A Kossuth utcán az áruház megépítésekor még gépkocsiforgalom zajlott, ma pedig sétálóutcaként funkcionál. Ez és az elhelyezendő gépkocsik számának növekedése eredményezte azt, hogy az áruház mögött lévő, egykori „gazdasági udvar” a vásárlók számára is használható parkolóvá vált. A vásárlók jelentős része így ma már innen közelíti meg az épületet, ugyanakkor a feltöltés helye is ez maradt. A fentiek miatt a vásárlói és gazdasági útvonalak ma már nem különíthetők el.

A város térrendszerének működését és a vizuális kapcsolatokat javítását ugyanakkor olyan, kevésbé problematikus feladatok elvégzésével is el lehetne érni, mint a betekintő kirakatok visszaállítása, a bejáratok megfelelő helyen történő elhelyezése, a reklámfeliratok rendezett módon történő kihelyezése.

Veszprém belváros rehabilitációjának 2013-ban befejezett első üteme során az épület városszerkezeti még frekvenciáltabb helyzetbe került. Ugyanis (az utóbbi két évtized során) a Jutasi út átellenes oldalán kialakult, új kereskedelmi városrészt a modern városközponttal összekötő, átépített aluljárónak és rámpás utca szakasznak köszönhetően a Bástya Áruház előtti térségen halad át a gyalogos forgalom jelentős része.

Az épület felújítása tervezés alatt áll, kérdés tehát, hogy a tervezőknek sikerül-e megoldást találniuk azokra a problémákra, melyek funkcionális működését, városi kapcsolatait ma korlátozzák.

⁸ Törőcsik Sándor: Lakóterv II. Iroda új korszerű áruházépítési feladatai. Magyar Építőművészet, 1966/6, 19.

**Dunaújváros, Skála Áruház (tervezés:1978-79, átadás:1983)
Építész: Simon Ferenc**



12. A ma is karakteres megjelenésű dunaújvárosi Skála Áruház.

Dunaújváros szocreál és modern alapokon, a korszak városépítészeti szemléletének megfelelően kialakított város. Szerkezetét tekintve szabályos, tengelyekre szervezett rendszere könnyen kivehető.

A település központja annak Duna felőli szélén, 50 méter magas löszfennsíkon található.⁹ Az áruház épülete a Városháza tértől induló kereskedelmi létesítményeket felfűző tengely mentén, a központtól kicsit távolabb, az egykori Tüzép-telep (1951-1962) helyén épült fel. Valaha erről a Tüzépről látták el a tüzelővel a szálláshelyeket és a lakásokat. Ez a terület fontos közlekedési és városszervező csomópont szomszédságában fekszik, itt metszi egymást a városközpontból induló, Dunára közel merőleges tengely és a folyóval párhuzamos fő útvonal.



13. Dunaújváros térképe, piros folttal az áruház, piros körrel a városközpont.

⁹ Gurdon Balázs, Hartmann Gábor: Dunaújváros: moderntől modernig a szocreálon át II., URL:<http://retropolisz.blogspot.hu/2012/11/dunaujvaros-moderntol-modernig.html>, [utolsó lehvívás: 2017. május 8].

Egy középület általában meghatározó eleme környezetének, funkciójának megfelelő méretei, tömege miatt, vagy már csak forgalma okán is feltűnést kelt, szervezi környezetét. Ez fokozottan igaz olyan városi környezetben, ahol nincsenek hosszú múltra visszatekintő épületek, építmények, melyek történeti jelentőségük, a hozzájuk fűződő kollektív emlékezet miatt is meghatározó pontjai a városnak. A fentiekből következik, hogy lényegi különbség is lehet az áruházak városban betöltött környezetszervező és térszervező szerepei között attól függően, hogy nagyobb múltra visszatekintő városban létrehozott új városrészben vagy egészét tekintve újonnan létrehozott városban kerültek megépítésre. (A szoborszerűen megjelenő székesfehérvári Skála Áruház száz méterre a történeti városközponttól és a Romterülettől nincs ugyanolyan szervező hatással a városra, amiben megépült, mint az ugyanúgy szoborszerű Dunaújvárosi Skála Áruház korabeli épületek között).



14. Az áruház Dunaújváros városrendszerében szervező elem.

Az olyan helyeken, mint amilyen Dunaújváros is, egy középület, főleg egy sokak által használt középület óhatatlanul a tágabb városi teret szervező, arra jelentős hatással bíró, városképző elemmé válik. Jelentősége túlmutat önmagán és szűk környezetén, ennek megfelelően a tervező felelőssége is nagyobb. A Dunaújvárosi áruházak, a korábban épült Kék Duna Áruház és a most tárgyalt Skála Áruház, telepítésén és térbeli helyzetén is látszik, hogy a tervezők e felelőség tudatában voltak a tervek készítése során. Az utóbbi épület megjelenésében is markánsabb eleme környezetének (ezentúl nem is típussterv adaptálásával készült), de városi kapcsolataikat, a környező épületekhez, közterekhez való viszonyukat és a közlekedési, vizuális irányokat kijelölő mivoltukat tekintve mind két épület körültekintő tervezésről tanúskodik.

Ahogy az már a fentiekben említésre került, az épület egy a környezetétől eltérően addig üresen maradt tömbnyi terület városközpont felőli végén épült fel, mellette négy tömbben tíz emelet magas panelházak 320 lakással, a terület másik végében pedig a környék legnagyobb rendelőintézete.¹⁰

Az áruház két emeletével, 3560 négyzetméter hasznos alapterületével a város legnagyobb ilyen funkciójú épülete. Kapcsolódik a Dózsa György úti üzletsorhoz és építészeti szempontból hangsúlyosan fejezi azt be. A terület keleti oldalán 5300 négyzetméternyi zöldterület, nyugati oldalán pedig 340 gépkocsi elhelyezésére elegendő parkolóhely került kialakításra.¹¹ Ez utóbbi nagyban hozzájárul az áruház üzemeltethetőségéhez. Az épületcsoport formailag és a beépítés kompozícióját tekintve egységes, minőségileg a tízemeletes épületek kissé elmaradnak a két oldalukon álló középületektől.

¹⁰ Dunaújvárosi Hírlap, 1976. július 16.

¹¹ Dunaújvárosi Hírlap, 1976. augusztus 10.



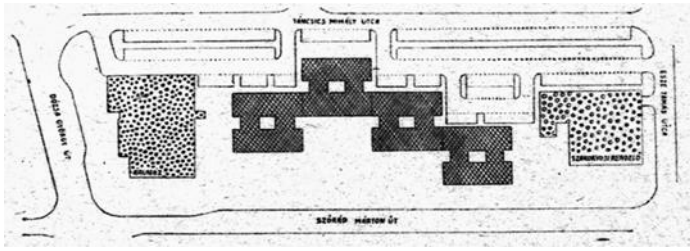
15. Helyszínrajz a tágabb környezettel.

Az épületszomszédot a két középület, az áruház és a rendelő uralja és szerepük meghatározó, közre zárják a nagy tömegű, de kevésbé karakteres lakóépületeket. Ugyanakkor az által, hogy a Skála épülete került a nagyobb forgalmú út mellé, valamint a korábban épült középületek tengelyébe, a város szerkezetében betöltött szerepe hangsúlyosabb. Az áruház egyedi tömeg és homlokzatképzésével is környezete meghatározó eleme. A mellette húzódó út menti homlokzatának lépcsőzése, a sarkok lekerekítése mind karakteres épületté teszik, ugyanakkor formavilágának köszönhetően is jól illeszkedik a szűkebb és tágabb környezetében épült házakhoz.



16. Az áruház és a mellette álló tízemeletes lakóházak.

Az épület ma is jó állapotban van, emeleti részein a homlokzatburkolat nem öregedett el. A földszinti, könnyed üvegfalak helyén viszont új portálok láthatók, jóval vastosabb szerkezettel és a belátást gátló hátfalas kirakatokkal, ami a városi kapcsolatok szempontjából mindig előnytelen, ahogy azt az eddigi példánál is megfigyelhetjük.



17. A Táncsics Mihály utca, Dózsa György út, Szórád Márton út és Esze Tamás utca közötti terület beépítési terv javaslata a Lakó- és Kommunális Épületeket Tervező Vállalat tervdokumentációja szerint.

Távolabbi nézőpontból, az előtte lévő térrel együtt, vizsgálva az épületet az avatott szem az egyensúly hiányát érzi. Az épület előtti tér ugyanis elvesztette egykori karakterét, a térforma kijelöletlenné vált, ily módon az épület és a közvetlen környezete közti egyensúly megbomlott. Az egykor rendezett módon megjelenő zöldfelületek és terasz helyét mára átvette az elvadult növényzet. Ugyanakkor szélesebb környezetét, az egész várost tekintve megállapítható, hogy az áruház város és térszervező hatása nem csökkent számottevő mértékben.

A székesfehérvári Skála Áruház (1978-79)

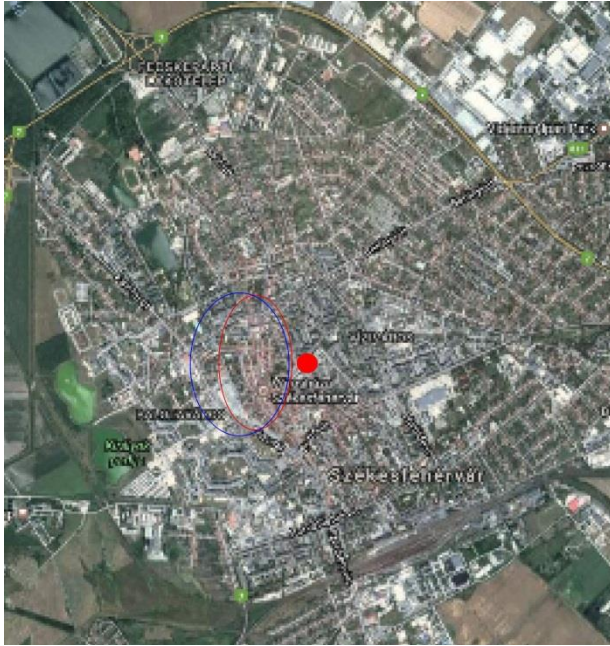
Építész: Simon Ferenc



18. A székesfehérvári Skála szoborszerű tömege.

Az előzőekben vizsgált példák után rátérnék az 1979-ben megépült székesfehérvári Skála Áruház telepítésének és városszerkezeti kapcsolatainak az elemzésére. Ami azért is különösen fontos számomra, mert a Doktori Iskola 2016/17-es tematikus éve során csoportos alkotásunk ennek az épületnek a fejlesztési terve.

Székesfehérvár a huszadik század második felében nagy kiterjedésű várossá nőtte ki magát, ugyanakkor történeti városközpontját sikerült megőrizni és az ma is súlyponti helyet foglal el a szétterülő városban. Az áruház vegyes városi szövetben, a központ történeti városszövege és a körülötte, jóval szellősebb elrendezés szerint, felépült lakótelepek között került elhelyezésre.



19. Székesfehérvár térképe, piros színű folttal az áruház épülete, piros karikával a történelmi belváros, kék karikával a mai városközpont.

Az épület mai hátrányos helyzetét annak köszönheti, hogy a város kereskedelmi központja, fokozatosan áttevődött a történelmi városközpont átellenes, nyugati oldalára. Napjainkban pedig szintén a város azon részén várhatók jelentősebb mértékű kereskedelmi célú beruházások, így a Skála fejlesztése során a kereskedelmi funkció csak úgy lehet életképes, ha az a környékbeli vásárlóerőre támaszkodik.

A székesfehérvári áruház egy a maga korában új városrész meghatározó elemeként, a rendezési tervnek megfelelően épült meg. A rendezési terv az áruház elhelyezésére a Kempelen tér, a Rákóczi út, a József Attila utca és az új lakótelep északi oldala által közrezárt területet jelölte meg.¹² Abban az időben ez volt a város egyik legforgalmasabb csomópontja és ma is az.

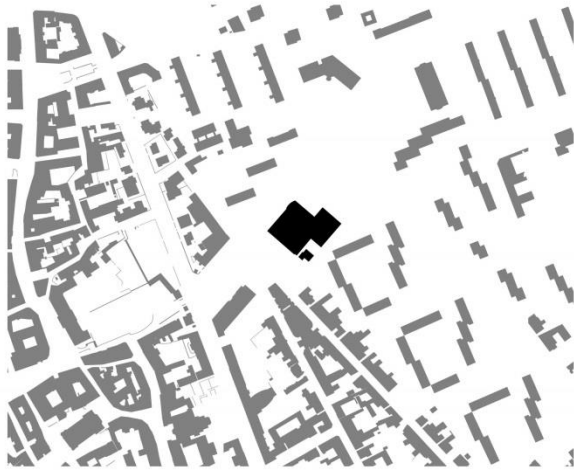


20. A szomszédos épület bontása előtt még beszorítottabb állapotban.

Az épület az egykori „promenádnak”, ma négysávos gépkocsi forgalmú út mellett, azzal párhuzamosan került elhelyezésre. Az eredeti elképzelések szerint egy különálló, a mai parkoló helyén, az úttal ugyanúgy párhuzamosan elhelyezett, épülettel bővítették volna, ami indokoltabbá tette volna a telepítését. Az áruház elkészülte után megépült, attól délre elhelyezkedő panelházak és a megvalósult bővítések viszont gyengítették városszerkezeti beágyazottságát. A különböző beépítési koordinátarendszerek túl közel kerültek egymáshoz az épület körül és ebből feszültség keletkezett.

¹² Simon Ferenc: „Fehérvár” Szövetkezeti Áruház, Székesfehérvár. Magyar Építőművészet, 1979/4, 26.

A megépülése után még körbefutó földszinti üvegfal és az ennek köszönhetően lebegő emeleti tömeg könnyedebb módon jelent meg, jobban képzett átmenetet a különböző beépítések között. Inkább tűnt valami újat megtestesítő, különleges, nagy méretű pavilonnak vagy szobornak, mint sem erőteljesen a talpazathoz kötött, fix épületnek.



21. A székesfehérvári Skála Áruház és tágabb környezete.

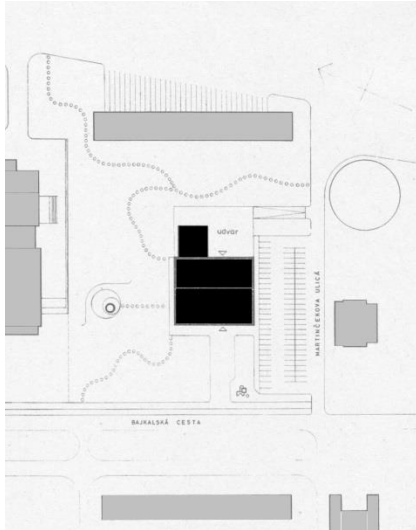
A székesfehérvári áruház szoborszerűen megjelenő tömege illeszkedés szempontjából jóval problematikusabb, mint az előző példák. Szoborszerűsége miatt hiányoznak róla azok a részletek (előtető, az emeleti tömeg nagyobb megnyitások, szalagablakok, tagolt tömeg, terephez való érzékeny illesztés), melyek segítségével képes lenne illeszkedni a vegyes épített környezetéhez.

Megjelenése inkább tágas teret kívánna, mint közeli szomszédokat, ez azonban csak részben, északkeleti irányból valósult meg. Az áruháznak ez a markáns megjelenése tehát nem tud teljes mértékben érvényesülni a környező házak közelsége miatt. A vele nagyjából egy időben épült pozsonyi Iparcikk Áruház például jobban engedik érvényesülni a körülötte lévő tágas zöld területek.¹³ A székesfehérvári Skála Áruház önmagában nagyvonalú épület, de a közvetlen környezetéhez nem akar és nem is tud illeszkedni.

Az épület és a Romterület között erős vizuális kapcsolat áll fenn, a Városháza térről induló szélesebb gyalogos tengelyt az előbbi homlokzata zárja le. Az épület ezen oldalán egy kisebb méretű gyalogos tér található csak, ami túl azon, hogy az épület arányaihoz képest alulméretezett, kopottsága és hangsúlytalansága, valamint hiányos térfalai miatt a fogadótér szerepét is csak korlátozott mértékben tudja betölteni. A térről funkcionális elemek és a zöldfelület is hiányzik, nincs, ami szervezze, illetve, ami az embereket ide csalja és maradásra bírja. Az utólag ide telepített pavilonokkal próbálják a térfalakat pótolni, ezek az információs rendszerrel együtt nagyon leromlott állapotban vannak és helyenként a közlekedést is akadályozzák. Az áruház mögött tágas teresedés, hatalmas parkoló található. Így a Technika Háza és a Skála Áruház között arányaiban és használhatóság szempontjából is túl tágas tér jön létre, ami városi léptékű beavatkozást igényelne.

Az áruházba érkezők parkolása pedig, a méretes parkoló ellenére, nem minden időszakban megoldott, mert a történelmi belvárosba igyekvők számára is ez azon kevés helyek egyike a belváros nyugati oldalán, ahol el tudják helyezni a gépkocsijukat.

¹³ Barta György: Iparcikk Áruház, Pozsony (Csehszlovákia). Magyar Építőművészet, 1975/1, 54-57.



22. A pozsonyi Iparcikk Áruház és környezete.

Ahogy a dunaujvárosi áruház, úgy ez az épület sincs rossz állapotban, ugyanakkor az utólagos bővítmények eltávolítása városszerkezeti szempontból indokolt lenne. Az épület földszintje és a külső terek közti kapcsolatot erősítené, ha mindenhol visszaállításra kerülne, a már az előző példánál is emlegetett betekintő kirakat.

II. Fejezet

Az 1960-as évektől az 1980-as évekig épült modern áruházak telepítési és városszerkezeti problémáinak összegzése

A fejezet címében szereplő problémákat két csoportban érdemes összefoglalni. Egyrészt megállapíthatók olyan, a modern áruházakkal kapcsolatos hiányosságok, problémák, amik telepítésükből, városszerkezeti pozíciójukból származnak és használatbavételük után szinte azonnal érzékelhetővé váltak, másrészt olyanok is, melyek csak később, a városszerkezet fejlődésével, vásárlási szokásaink megváltozásával alakultak ki.

Először az áruházak megépülése után felmerült telepítési és városszerkezeti problémákat összegezném.

Elsőként említhető, hogy az épületek hátsó vagy oldalsó homlokzatán elhelyezett gazdasági bejáratok környezete általában eredetileg sem jól megoldott, építészeti és városépítészeti válaszokat sürget. A második, speciálisan a történelmi városszövetbe került áruházakra jellemző tulajdonság, hogy homlokzatképzésük, annak érdekében, hogy környezetükben ne legyenek meghatározóak, túlságosan leegyszerűsített (pl.: Eger), ami az elavultság képét kelti.

Elsősorban szintén a történelmi városszövetben álló áruházaknál jelentett problémát az illeszkedés kérdése. A típusosság jegyeit sok esetben magukon viselő épületek történelmi város utcaképebe történő illesztése mindig kérdéseket vetett fel és bizonyos esetekben városszerkezeti feszültségeket is generált.

Általános probléma még, hogy az áruházak megépülése után, azok központi helyzete miatt, a közvetlen környezetükben bővítés, további fejlesztés céljára szabad terület nem maradt, ami a jövőbeni, megfelelő módon történő hasznosíthatóságuk esélyeit rontja.

A korszak általános jellemzője, de konkrétan ezeknél az épületeknél is sokszor jelent gondot, hogy a környezetük rendezése elmaradt vagy csak részlegesen valósult meg.

Térjünk rá az áruházak használata során, az idő előrehaladtával kialakult telepítési és városszerkezeti problémákra.

A megváltozott vásárlási szokások mellett az áruházak esetében a legjelentősebb problémának a parkolás kérdése látszik, lévén, hogy a városközpontokban többnyire kevés parkoló van és újabbak

biztosítása sok esetben nem lehetséges. Szabad terület hiánya miatt az épületek mögött elhelyezett gazdasági bejárat környékére kerülnek a vásárlók számára kialakított parkolók, aminek az a következménye, hogy a vásárlói és gazdasági útvonalak összekeverednek.

Könnyebben lennének pótolhatók a sok áruháznál hiányzó, helyenként egykor meglévő, a közlekedési tengelyek mentén elhelyezett, finom közterületi elemek, mint például az üvegdobozként kialakított vitrinek voltak, amik jelezték az áruház közelségét, ugyanakkor nem gyakoroltak káros hatást a városképre, mint a ma túlburjánzó reklámfeliratok teszik.

Az összes vizsgált áruházról elmondható, hogy az épületek és a közterek kapcsolata napjainkra nagyon sokat romlott, hisz a betekintő kirakatokat és a filigrán portálszerkezeteket, amik ebben egykor fontos szerepet játszottak megszüntették, lecserélték vagy hátfalasították. E miatt csökkent az épületek könnyedsége is.

A megváltozott igények miatt az áruházaknak nem csak a belső tereiket szabdalják fel, hanem az átmeneti tereket is beépítették, ami a működésüket és a megjelenésüket érintette hátrányosan.

A közvetlen környezetük kopottsága is kedvezőtlenül érinti ezeket az épületeket. Sok esetben a megérkezést szolgáló külső előtér annyira elhasználódott, hogy nem tudja funkcióját betölteni, a térformák kijelöletlenné és határozatlanná váltak. Kisebb problémának tűnik, de több helyen megfigyelhető és nagy hatással bír az is, hogy az épület körüli növényzet annyira elburjánzott, ami már a városi és vizuális kapcsolatok gyengülését okozza. Ez utóbbiak odafigyeléssel és minimális beavatkozásokkal javíthatók lennének.

III. Fejezet

Áruház felújítások városszerkezeti szempontból

A következőkben három külföldi és egy magyar áruház felújítás utáni állapotát elemzem. A célom az, hogy sorra vegyem, mely városszerkezeti és építészeti problémákat sikerült kezelni az újragondolás során és a változások milyen hatást gyakoroltak az épület működésére, városszerkezeti beágyazottságára. A három külföldi példa azon túl, hogy párhuzamba állítható a vizsgált hazai áruházakkal, azért is érdekes, mert három különböző fajta utat mutat be: a homlokzat cseréjével és a környezet rendezésével történő felújítást (Olomouc), a bontás utáni, az eredeti homlokzatburkolat felhasználásával történő újjáépítést (Drezda), a minimális beavatkozással történő „ránccfelvarrást” (Simony).

Az olomouci Prior Áruház, Csehország építés (1972-1982), felújítás (2012)

Építész: Jana Melichara, brüni építész, felújítás építésze: Miroslav Propíšil

Olomouc Csehország Keleti felében, a Morva folyó partján található, nagy múltú város. Különlegessége a belvárost övező liget sáv. A település gyűrés rendszerének mértani középpontjában található a komoly történelmi értéket képviselő belvárosa. A Városháza épülete és a Szentháromság szobor körül kialakított főtértől egy háztömbnyire került elhelyezésre az 1970-es évek cseh brutalista építészet egyik fontos példája: az egykori Prior Áruház. Monolitikus és plasztikus homlokzatai tették különlegessé. Fontos megjegyezni, hogy hasonlóan az egri áruházhoz, történelmi városszövetben került megépítésre, a Szent Mór templom közvetlen szomszédságában.

Az épület elemzését két okból is hasznosnak véltem. Egyrészt azért, mert a csehszlovák Prior üzletház láncolat elemeként, a magyar Skálákkal nagyjából egy időben épült, másrészt pedig, mert 2012-ben az épület átépítésre, korszerűsítésre került.



23. Olomouc belvárosának látképe a főtérrrel és az áruház épületével.

A kényes helyszínnek köszönhetően a háztömbnyi kiterjedésű épület megépítését és felújítását is kritikusán fogadta a helyi közvélemény. A felújított áruházon ennek ellenére látszik, hogy tervezője a beavatkozás során igyekezett az épített környezetet figyelembe venni, a városi kapcsolatokat erősíteni és a telepítésből származó problémákat orvosolni, még ha ezek nem is sikerültek maradéktalanul.

Mind az áruház igazgatójának, mind a felújítás tervezőjének szavaiból kitűnik, hogy az épület környezetének rendezésére nagy hangsúlyt fordítottak. Ami szerencsés volt, mert az épületet övező közterek lepusztult képet festettek az átépítés előtt. Egyértelműen látszottak a funkcionális megoldatlanság következményei, ami Olomouc esetében azért is volt nagyon feltűnő, mert a város köztérrendszere nagyon finom módon és magas színvonalon újult meg 2001-ben.

Az átépítés során az áruház és a templom közötti parkolót megszüntették és a templom előtti közteret kiterjesztették az áruház homlokzatáig, ennek köszönhetően intenzívebb kapcsolat jött létre a belső és külső terek között. A tér érzékeny módon csatlakozik az áruház előtt húzódó járdához is. A gazdasági feltöltést, a tér felől előtetőként is funkcionáló, szoborszerű nyersbeton-acél kompozícióval takarták, ami inkább képezi a tér részét, mintsem az épületét.



24. Az épület és a Szent Mór templom előtti tér.

A környéken vannak ugyan kis befogadóképességű parkolók, de az áruházba érkezőket ezek nem tudnák teljes mértékben kiszolgálni. A parkolási problémák kezeléséről sokat elárul, hogy

az áruház honlapján a vásárlóknak különböző tömegközlekedési eszközök igénybevételét javasolják.

Az épület tömegének mérete miatt fontos elem volt és maradt is a visszahúzott legfelső szint, ami az épülettömeg képét változatosabbá teszi. Az eredeti homlokzatburkolat viszont teljes mértékben lecserélésre került. A kérdés az, hogy milyen értéket képviselt ez a homlokzatburkolat, valamint, hogy lett volna-e rá lehetőség, hogy egységes módon megújuljon és az olomouciak történelmének részeként továbbéljen? Többféle válasz lehetséges, az egyik, ahogy a megvalósult épület is mutatja, hogy a homlokzatburkolat egy olyan külső héj, amit bizonyos időszakonként lecserélnek a megváltozott igényeknek megfelelően.



25.26. Az áruház képe az átépítés előtt és után

Azonban annak, hogy egy annyira monolitikus, zárt homlokzatburkolatot, mint az eredeti volt, olyan homlokzatképzés váltson, ami a környezethez történő alkalmazkodás mellett a legtranszparensabb, legkönnyedebb megoldást jelenti, annak mélyebb okai is lehetnek. Jelen esetben arról lehet szó, hogy a sűrű városi szövetben elhelyezett épület nagy tömegével, sziklaszerű homlokzatburkolatával szétfeszítette környezetét, annak ellenére, hogy a földszinten kirakat sáv húzódott és, hogy az utca felőli egyik emeleti sarok kikönyvitett módon, függönyfalas szerkezettel jelent meg.

Ezt az átalakítás tervezője valószínűleg érezte és, ha nem is ennyire egyértelműen, de érezhette az áruház vezetése is. Ezért és az intenzívebb vizuális kapcsolatok létrehozása érdekében lehetett fontos számukra a minél nagyobb mértékben transzparens homlokzatok kialakítása.



27. 28. Az áruház képe a Szent Mór templom előtti térrel az átépítés előtt és után

Az épület földszinti része más szempontból is változott, hisz az eredetileg a homlokzat síkjához képest visszahúzott kirakati sáv egy síkba került a homlokzatok emeleti részével. Ez a homlokzatok könnyedsége miatt ugyan nem jelent nagy problémát, de két szempontból hátrányos, egyrészt az épület főhomlokzata előtt húzódó járda szélessége jelentős mértékben csökkent, másrészt az ugyanezen az oldalon nyíló bejárat előteteje kissé idegen az épülettől, előnyösebb lehetett volna a földszint visszahúzása a bejárat környezetében. Az áruház egységességét erősíti, hogy az utca vonalvezetéséből következő, homlokzati síkban jelentkező szögtörések helyett az épület homlokzata most enyhén ívelő felületével követi le az utca vonalát.

Összességében a városszerkezeti és környezeti problémákra érzékeny átalakítás valósult meg az olomouci Prior Áruház esetében, ami városszerkezeti illeszkedés és a környezetével történő kommunikációja terén példaként szolgálhat más áruházak felújítása során is.

**A drezdai Centrum Warenhaus, Németország
építés (1978), bontás, új épület építése az eredeti homlokzatburkolat felhasználásával (2007-2009)
Építész: Simon Ferenc, Kun Attila (ÁÉTV), az új épület tervezője: Peter Kulka**



29. A drezdai bevásárló utca.

A Centrum Warenhaus Drezda Prager nevű bevásárlóutcáján épült 1978-ban.¹⁴ A főpályaudvartól induló utca egyenes tengelyére fűződtek fel a szállodák, irodaházak és a különböző kereskedelmi egységek, köztük az egyik látványában és méretében talán legmeghatározóbb, a Centrum áruház is. Hatalmas tömege jelölte az utca akkori végét. Az épület szabadon álló módon került telepítésre, az utcára merőleges hossz tengellyel. A drezdai bevásárlóutca menti épületek, hasonlóan a Veszprém „modern” központjában épült házakhoz, nagyjából egy időben létesültek. Az utca képe egységes volt és érezni lehetett rajta a rendező elvet, a szerkesztettséget. Azonban Veszprémtől eltérően itt az eltelt idő alatt az épületek jelentős mértékben átépültek vagy újak épültek a helyükre. A bevásárlóutca ma is széles, de a környező városi szövet jóval sűrűbb lett az új épületeknek köszönhetően.



30. Az eredeti épület képe.

¹⁴ Kun Attila: Centrum Áruház, Drezda (NDK). Magyar Építőművészet, 1980/6, 58-59.

A Centrum Warenhaus épületét 2007-ben elbontották, a helyére Peter Kulka tervei alapján épült új bevásárlóközpont, amit 2009-ben nyitottak meg. Az új épület egyik erénye, hogy az eredeti épület homlokzatburkolatának éppen maradt elemei beépítésre kerültek a homlokzatokon, így került kifejezésre a szellemi folytonosságra való törekvés és az elődök teljesítményének megbecsülése.

Az eredeti Centrum városi kapcsolatait nagymértékben erősítette a földszint teljes átláthatósága, amit a tervezők a két végében elhelyezett betekintő kirakatokkal és a közlekedő magok merőleges, hosszanti falakhoz rendelésével értek el. Ez olyan pozitív tulajdonság volt, ami most kissé átértelmezve, de az új Zentrum Galerie épületének is sajátja.



31. Az új épület több szint magas megnyitása.

Városszerkezeti és városi kapcsolatok terén az új épület hozománya, hogy nagyobb (több szint magas) üvegfelületekkel nyit az utca, a fő megközelítési irányok felé. Az eredeti épületnek az minden bizonnyal hátránya volt, hogy az emeleti részeken nem volt látható megnyitása (a burkolatban rejtett bevilágító elemek kerültek ugyan elhelyezésre), ami a vizuális kapcsolatok érdekében, az épület és az utca viszonya szempontjából fontos lett volna, különösen egy ilyen méretű épületnél. Az áruház kategóriájában rekordnak számító, 36100 m² alapterületű volt.

A kereskedelmi utca egésze és az áruház is ugyanazon elvek mentén működött, mint ahogy azt a nálunk található „modern” városközpontoknál már láthattuk (pl.: Ajka). Ennek a működési elvnek a lényege, hogy a középén húzódó gyalogos utca két oldalán vannak az üzlet- és szolgáltató házak, mögöttük pedig a gazdasági udvarok és parkolók. Azonban így óhatatlanul keverednek a vásárlói és a feltöltési útvonalak. A parkolóhelyek számának növelésén túl, úgy tűnik ezt a problémát is kezelték a tervezők az által, hogy a Zentrum Galerie tetején helyezték el a parkolót.

Az új épület jóval nyitottabb és dinamikusabb karaktere egy másik korszak megtestesítője, ugyanakkor elemzése által tisztábban láthatjuk a modern áruházak bizonyos hiányosságait és előnyeit.

A simonyi Prior Áruház, Szlovákia

építés (1964), a város központjának rehabilitációja: (2009-2010)

Építész: egyenlőre nem ismert, a városközpont rehabilitációjának tervezője: 4 PRO s.r.o.

Simony a szocializmus idejében több falu összeolvasztásával létrejött iparváros.

A Prior Áruház a főtér sarkán áll, a Polgármesteri hivatal épületével, a kultúrházzal, az iskolával és egy magas lakóházzal képezi annak térfalát. A székesfehérvári Skálához hasonlóan vegyes városi szövetben épült. A városi szövetek itt más jellegűek, egyrészt sávós és keretes beépítés jellemzi a főtér környékét, másrészt ez hirtelene átfut kertvárosi telepítésbe.

Egyik oldalról a szocreál, modern épületekből álló városközpont, másik oldalról ipari épületek, egy főút, harmadik oldalról pedig kisebb méretű lakóházak és családirházak képezik az áruház épített környezetét. Az utóbbi évek fejlesztéseinek hatására közvetlenül mellé épült egy kisebb, két szint magas üzlet, valamint a főút túloldalán folytatódik ez az új, kisebb léptékű és elaprózott beépítés, ami a modern városfejlesztés nagyvonalúságával ellentétben, szemmel

láthatóan a maradék területek kitöltését tűzte ki célul.

Az épület eredetileg két irányból jól megközelíthető volt, a főtér és a hozzá sarkosan kapcsolódó, az áruház főút felőli homlokzata előtti tér tágasságának köszönhetően. A külső előterek most is arányos méretűek, használhatóságuk sok szempontból jobb lett, a térformák karakteresebbek lettek, ugyanakkor a nagyvonalúságukat csorbítja, az amúgy a tér szempontjából kedvező hatásokat is gyakorló, az áruház mellé utólag épült üzlet. A város központjának térrendszere újabb funkciókkal és utcabútorokkal egészült ki, ami élővé teszi az épület környezetét. A főtér és a kapcsolódó közterek egységes módon, de egyszerűen (néhol túlzottan is) történő felújítása erős összetartója a heterogén épületállománynak. A újonnan ültetett, megfelelő méretű fák engedik érvényesülni a térfalakat és láthatók maradnak a városszerkezeti összefüggések és feltárási irányok. A parkolás a főtér felőli oldalon, az átépítés során bővített parkolóban történik.



32. Az áruház és az előtte lévő fogadótér.

Az épület, maga minimális volumenű felújításon esett át, a homlokzati plasztika megőrzése mellett hőszigetelték és újraszínezték a homlokzatokat, kicserélték a nyílászárókat, leburkolták a lábazatot, oly módon, hogy az épület eredeti karaktere és arányai láthatók maradtak, sőt bizonyos mértékig az épület könnyedségét is növelték. A reklámfeliratok rendezésére való törekvés is látszik, de ez nem sikerült maradéktalanul. Ami még fontos és ritkán lehet megtapasztalni, hogy a földszinti kirakatokat rendeltetésszerűen használják, elősegítve az épület belseje és a környező közterek közti vizuális kapcsolat létrejöttét.



33. Az áruház a mellé épült új épülettel.

Ennél az áruháznál a nagyon egyszerű és kismértékű felújítás azért vezetett városszerkezeti elfogadható eredményhez, mert a környező közterekkel egy időben, átfogó módon és ha nem is mindig tudatosan, de a meglévő értékek kiegészítése és fejlesztése mentén történt.

A következő, már itthoni, felújított áruház példája esetében nézőpontom annyiban személyesebb, hogy legutóbbi felújításának tervezésében Kovács Zsolt György és Beránková Jana mellett részt vettem.

A veszprémi Skála Vár Áruház (1980)

Építész: Kovách István (SZÖVTERV)

felújítások tervezői: KKH építésziroda Kft. (2000), Veszprémi Építész Műhely Kft. (2015)

A veszprémi „modern” városközpont városon belüli helyzetéről korábban, a Bástya Áruház kapcsán már esett szó. A Skála Áruház tizenöt évvel később szintén az új belváros súlypontjában, a Posta előtti tér átellenes oldalán került elhelyezésre Kovách István, Ybl-díjas építész tervei szerint. Az épület tervezése során fontos szempont volt a belváros akkor új rendszeréhez és téri világához történő illeszkedés.

Az épületet 2000-ben felújították és bővítették Kovách-Horváth Katalin és Kovách István(KKH építésziroda Kft.) tervei szerint. Ez a beavatkozás magára az épületre korlátozódott, az emeleten új vendéglőt alakítottak ki, új lépcsőház épült és részben felújították az épület homlokzatait.

Az évek során azonban az épület környezetében több funkcionális, a város szerkezetéből adódó probléma is felszínre került. Ahogy az előzőekben már több áruház esetében is szó volt róla, itt is problémát okozott a parkolás megoldatlansága, a parkolóhelyek hiánya. Szerencsére a helyszín adottságai kedvezőek voltak, az áruház mellett, a jól átgondolt telepítésnek köszönhetően, volt egy, viszonylag nagy befogadóképességű parkoló. Így a hiányzó parkolóhelyek pótlása érdekében a meglévő parkoló helyén többszintes parkolóházat tudott építeni az áruházat üzemeltető cég. A kivitelezés a veszprémi belváros rehabilitáció keretében, 2013-ban zajlott. A parkolóház megjelenése és méretei vitathatóak, de előnye, hogy a domborzati viszonyoknak köszönhetően sikerült úgy elhelyezni, hogy nagy tömege egyik oldaláról rejtve van.

Az üzemeltető cég számára további problémát jelentett az épület megjelenése. A homlokzatokat szerették volna hívogatóvá, színessé tenni. Az átmeneti terek beépülése pedig az áruház belseje és a környező közterek kapcsolatának gyengülését vonta maga után. A következményként létrejött bővítmények pedig olyan kérdésekben vártak építészeti válaszokat, mint árnyékolás, megközelítés, terasz kialakítás. Ezeknek a kérdéseknek a megválaszolására a belváros rehabilitáció második ütemének (2014-2015) során nyílt lehetőség. A tervezést akkor az eredeti tervezők bevonásával irodánk, a Veszprémi Építész Műhely Kft. végezte.

A homlokzatok átalakítása az épület mérete és városközpont képző szerepe miatt városképi szempontból is kényes feladatot jelentett. Az épület eredeti, fehér színű, alumínium kazettás homlokzatburkolata elbontásra került, helyette festett üvegburkolat készült függönyfalas kialakítással. Az épület homlokzatának lépcsőzését próbáltuk erősíteni a vízszintes függönyfal bordák markánsabb kiállításával, a homlokzaton eredetileg meglévő és síkban lépcsőző ablakok megszüntetésével. Az áruház homlokzatai a fehér színű üvegburkolati mezők mellett, a belváros modern épületeinél megfigyelhető, meleg, pasztell színekhez igazodva, sárga- és narancssárga színű üvegburkolattal készültek. Ennek, szándékaink szerint, a „modern” városközpont egységességének megőrzése területén lehet jelentősége és ennél fogva túlmutathat önmagán.



34.35. A Vár Áruház a felújítás előtt és után.

Az utólag beépült átmeneti terekhez, mint a földszinti, tér felőli butikok és gyorsbüfé, a szedett-vedett árnyékolók helyére új előtetőket terveztünk, amik reményeink szerint az épület egységessége irányába hatnak. Az épületet bérlő cégek, homlokzaton elhelyezett reklámfeliratait igyekeztünk rendezett formába önteni. Ugyanakkor, ahogy az már a tervezés megkezdésekor látszott, a felújítás során abban már nem volt mozgásterünk, hogy például a beépült átmeneti terek visszanyerjék eredeti funkciójukat és a betekintő kirakatokat növelve intenzívebb kapcsolat jöhessen létre az áruház belső terei és az épület előtti köztér között.

Az épület mögött található gazdasági „udvara” a domborzati viszonyokat jól kihasználva, eredetileg is jól elkülönített és rejtett módon megoldott, de ennek a környezete még több szempontból újragondolásra szorulna.

Összességében elmondható, hogy nagy előnyt jelentett az üzemeltető cég vezetésének kitartása céljainak megvalósítása mellett, valamint a felújítás és annak előkészítése során az önkormányzattal történő együttműködés lehetséges területeinek folyamatos keresése. Közös erővel ugyanis nagyobb eredményeket tudtak elérni a városépítészeti kihívások terén.

IV. Fejezet

Az utóbbi évek áruház felújításainak tanulságai

A fentiekben taglalt, az utóbbi években készült áruház felújításoknál megfigyelhető, hogy mindegyik esetben igényként merült fel az épület megjelenésének újragondolásán túl, az épületet érintő városszerkezeti problémák megoldása is. Így a felújítások során a beruházók, ha nem is mindig tudatosan, de szeretnék volna megoldani a parkolás, az átmeneti terek, a megközelíthetőség, a gazdasági feltöltés problémáit és a városvezetéssel összefogva rendezni a kapcsolódó köztereket.

Ez arra utal, hogy bizonyos szempontból előrelépés történt, a gazdasági szereplők is kezdik felismerni a várostervezési és építészeti problémák hatását. A cseh példa azt mutatja, hogy ott előbb történt ez a pozitív fordulat és, hogy náluk a problémák kezelése átfogóbb módon történik. Ezekből a példákból az is látszik, hogy az átfogó, a környezettel és városi vonatkozásaival együtt történő átgondolása az adott épületnek később megtérül.

Az eddigiek alapján tehát, mi az, ami segítséget jelenthet a jövőben áruház felújítást tervező beruházók és építészek számára? Az első és legfontosabb talán az épület eredetileg meglévő, de mára már elpusztult vagy elhalványult értékeinek a feltérképezése és amennyiben ma is van értelme a helyreállításuk. Ez sokszor kis anyagi ráfordítást, de annál több szellemi munkát igényel. A második az **átfogó gondolkodásmód**. Az épületről a városi struktúra részeként való gondolkodás, aminek hatására olyan problémákat vagy hiányosságokat is találhat a tervező, amik nem az épületben vagy annak közvetlen környezetében találhatók, de megoldásuk, pótlásuk mégis az épület működését segíti. Ezzel szoros összefüggésben van, mondhatni elengedhetetlen a továbblépéshez az **összefogás**, az együttműködés. Az ilyen távolabbi beavatkozások, de az épület közvetlen közelében történők is, sok esetben (ha közterületet vagy más tulajdonát érinti), együttműködést, sőt a másik fél együttműködésére, a közös érdekre történő ráébresztését igénylik. Az épület körüli közterek rendezése például nem képzelhető el az adott település önkormányzatával történő együttműködés nélkül.

A negyedik a **mértéktartás**, aminek a jelentősége abban áll, hogy hosszútávon anyagilag is kifizetődővé válhat. Ha például az áruház átmeneti terei nem épülnek be, vagy kibontásra kerülnek a felújítás során, az ugyan elsőre üzleti veszteségnek tűnik, de ha ennek köszönhetően más részei könnyebben megközelíthetőek, ez által jobban működnek, akkor az hosszabb távon azok felértékelődését eredményezi és lehetővé teszi a bérleti díjak emelését.



A székesfehérvári áruházra vonatkoztatva az előbbieket, a városszerkezeti problémákat az alábbiak szerint próbáltuk kezelni. Az épület utólagos bővítményeinek bontását javasoltuk, az épület meglévő értékének, a szoborszerűségének az erősítése, valamint a városszerkezeti feszültségek oldása érdekében. A földszinti portál visszahúzásával nagyobb, külső fogadótér és átmeneti terek kialakulását szerettük volna elősegíteni. Átfogó módon, a romterülettől egészen az áruház mögötti parkolóig újrafogalmaztuk a köztérrendszert. Az épület előtti tér lefedése és a mögötte létesítendő parkolóház tereptárgyként történő megfogalmazása olyan plusz lehetőségeket nyitnak, melyek új városi minőséget hozhatnak az áruház környezetébe és a várossz részbe.

Befejezés

A modern áruházak városaink jellegzetes és elhelyezkedésüknél fogva meghatározó elemei. Központi elhelyezkedésük sok kötöttséggel, ugyanakkor előnnyel is jár. A rendszerváltást követően vásárlási szokásaink megváltoztak, ami megpróbálta ezeket az épületeket, de sok esetben pont a városon belüli helyzetüknek köszönhetően maradhattak fenn (a legtöbbször ugyan átszabott belső terekkel). Az elemzett példák (egri, veszprémi, dunaújvárosi és székesfehérvári áruház) mindegyike működik napjainkban is. A felújított áruházak példája pedig azt mutatja, hogy működésük, városszerkezeti beágyazottságuk még jobbá, a város életébe történő bekapcsolásuk még intenzívebbé tehető. Fejlesztésük, korszerűsítésük mellett értékeik megértése és átmentése is feladatunk.

Forrásjegyzék:

Barta György: Iparcikk Áruház, Pozsony (Csehszlovákia). *Magyar Építőművészet*, 1975/1, 54-57.

Dunaújvárosi Hírlap, 1976. július 16.

Dunaújvárosi Hírlap, 1976. augusztus 10.

Farkasdy Zoltán: Centrum Áruház, Eger. *Magyar Építőművészet*, 1975/1, 37.

Farkasdy Zoltán: Centrum Áruház, Eger. *Magyar Építőművészet*, 1975/1, 37,39.

Farkasdy Zoltán: Centrum Áruház, Eger. *Magyar Építőművészet*, 1975/1, 38.

Kun Attila: Centrum Áruház, Drezda (NDK). *Magyar Építőművészet*, 1980/6, 58-59.

Mertová, Martina-Daněk, Petr-Jeništa, Alexandr: Prior: Rub a líc, URL: <http://www.krasnaolomouc.cz/2012/12/12/prior-rub-a-lic/> [legutóbbi lehvívás: 2017. május 8].

Simon Ferenc: „Fehérvár” Szövetkezeti Áruház, Székesfehérvár. *Magyar Építőművészet*, 1979/4, 26.

Törőcsik Sándor: Lakóterv II. Iroda új korszerű áruházépítési feladatai. *Magyar Építőművészet*, 1966/6, 14.

Törőcsik Sándor: Lakóterv II. Iroda új korszerű áruházépítési feladatai. *Magyar Építőművészet*, 1966/6, 19.

Képjegyzék:

1. Dobó István tér, Dobó István tér légifotó,
URL: https://hu.wikipedia.org/wiki/Dob%C3%B3_Istv%C3%A1n_t%C3%A9r
[legutóbbi lehvívás: 2017. május 8].
2. A szerző által készített helyszínrajz.
3. Látnivalók, Centrum Áruház, URL: http://beszeloutcanevek.ektf.hu/utcanevek/d/dobo_istvan_ter
[2017. május 8].
4. Újabb díj: Eger lett a magyar üzleti turizmus legjobb vidéki városa, URL: <http://egriugyek.hu/eger-ugye/ujabb-dij-eger-lett-a-magyar-uzleti-turizmus-legjobb-videki-varosa>
fotó: Szinok Gábor
[legutóbbi lehvívás: 2017.május 8].
5. FOTO:FORTEPAN / Lechner Nonprofit Kft. Dokumentációs Központ adományozó.
URL: <http://www.fortepan.hu/?&img=21549>
[legutóbbi lehvívás: 2017. május 8].
6. Veszprém,
URL:<https://www.google.hu/maps/place/Veszpr%C3%A9m/@47.1257991,17.9072485,11z/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x47699add028c2f91:0x400c4290c1e1210?hl=hu>
[legutóbbi lehvívás: 2017. május 8].
7. Ügykontroll, Mélygarázs, parkok és pelenkázóhelyek, lift a várba,
<http://vportre.hu/20133/uegykontroll>
[legutóbbi lehvívás: 2017. május 8].
8. A szerző által készített helyszínrajz.
9. Törőcsik Sándor: Lakóterv II. Iroda új korszerű áruházépítési feladatai. *Magyar Építőművészet*, 1966/6, 19.
10. Centrum Áruház - Veszprém, <http://dewww.museum-digital.de/hu/portal/index.php?t=objekt&oges=24542>
[legutóbbi lehvívás: 2017. május 8].
11. A szerző által készített rajz.
12. Skála Áruház, Hongkong Áruház (Dunaújváros)I áruház / bolt, URL:
<http://wikimapia.org/20844133/hu/Sk%C3%A1la-%C3%81ruh%C3%A1z-Hongkong-%C3%81ruh%C3%A1z>
[legutóbbi lehvívás: 2017. május 8].

Felhasznált anyagok:

A veszprémi Vár Áruház eredeti tervei, KKH építésiroda Kft.,
a veszprémi Vár Áruház felújításának tervei, Veszprémi Építész Műhely Kft.

Veszprém, 2017.május 8.

Kovács Dávid