

## ALMÁSFÜZITŐI IPARI PARK ÉS LOGISZTIKAI KÖZPONT

### ÖRÖKSÉGVÉDELMI HATÁSTANULMÁNY

#### I. ÁLTALÁNOS FEJEZET

A jelen örökségvédelmi hatástanulmány az Almásfüzitői Ipari Park és Logisztikai Központ szabályozási tervéhez és helyi építési szabályzatához készült, az egész településre készített, 2005-ben jóváhagyott településrendezési tervhez kidolgozott örökségvédelmi hatástanulmány alapján. Ezzel párhuzamosan megbízást adtunk a hatástanulmány régészeti fejezetének összeállítására, mely munkarész (örökségvédelmi hatástanulmány régészeti fejezete) 2006. novemberében készült el, és a jelen általános fejezettel együtt kezelendő.

#### Vizsgálatok

##### *Történeti leírás, régészeti örökség*

A Komárom-Esztergom megyében elhelyezkedő, a megye területileg legkisebb települései közé tartozó (819 ha-os igazgatási területű) Almásfüzitő az egyben az ország határát is képező Duna partján található, az 1. sz. főút és a vele párhuzamos Budapest-Hegyeshalom vasútvonal mellett, nyugaton Komárommal, délen Naszályal, keleten Dunaalmással határosan.

Nagy múltú település (területén már az őskorban is éltek emberek, ennek már a késői neolitikumtól kezdve vannak régészeti bizonyítékai).

A római korban a Duna-menti limes védművei voltak a jelenlegi falu területén, így több őrtorony mellett az Azaum nevű katonai tábor (eleinte palánktábor, majd Marcus Aurelius császár idején kőtábor, valamint egy Valentinianus császársága idején épített „kiserőd”, melyet az V. század elejéig használtak (a hajdani római temetőből előkerült síremlékek közül néhány jelenleg a főtéren látható). A római kor emlékeként tartják számon továbbá az úgynevezett római töltést.

Füzitő területén népvándorlás- és avar kori leleteket is találtak. A település első okleveles említése 1001-ből ismert (a pannonhalmi apátság alapítóleveléből); ekkor Szent István a monostornak adományozta „Fizeg” halászfalut és népét. Későbbi oklevelekben (a XII-XIII. században) „Fizic”, „Fizio”, „Fyzig”, „Fizigteu”, „Fuzegthu” alakban fordul elő a falu neve (a „Füzitő” összetett szó, melynek előtagja „Füzegy” a Dunába ömlő patak neve, utótagja „tő” a patak torkolatát jelenti).

(A település *mai neve 1895 óta ismert*, tulajdonképpen a MÁV „adta”, amikor ezen a néven közös megállót létesített Almás községnek és Füzitőpusztának.)

A középkori Fizeg falu a mai településtől nyugatabbra helyezkedett el. Az Árpád-korban a bencés rend birtoka volt. A tatárjárás során elpusztult, majd IV. Béla az 1260-as években németekkel telepítette újra. Ekkor már révtávkelő- és vámhely volt, halásztanyákkal. A már 1276-ban említett Prépost (akkoriban: Szent Elek) szigeten is három halásztanya állt.

A középkorban a falu többször gazdát cserélt: Csák Máté birtoka volt, majd (1422-től) a komáromi várhoz tartozott. A falut a törökök 1529-ben felégették, és az még az 1570-es összeírásban is lakatlan helyként szerepel.

1659-ben gróf Zichy István megvásárolta és református magyarokkal telepítette be. 1747-ben Mária Terézia utasítására az elmosarasodó területet ármentesítették, a munkálatokat *Mikoviny Sámuel* cs. kir. mérnökkari őrnagy vezette. A füzitői birtok értéke ezáltal megnövekedett. 1758-tól tulajdonosa az özönyni uradalom birtokosa, Berényi Erzsébet grófnő (gróf Zichy Miklós özvegye). A grófnő nem az elpusztult két középkori falu helyén, hanem az *országút mellett*, a mai falu helyén kezdett építkezni. Az 1784-87-es összeírásakor a falu pusztaként szerepel, 13 házzal, 32 lakossal.

A község újabb kori fejlődése az iparnak köszönhető. Az 1830-as évektől keményítő-, szesz- és enyvézem működött a Zichy-birtokon, 1848-54-ig cukorgyár, később ennek épületében keményítőgyár, majd gőzmalom üzemelt. Közigazgatásilag Füzitő ekkor Szőnyhöz tartozott. 1879-től Tussla Tivadar lett Füzitő tulajdonosa. Ő építette Szőnytől Füzitőig a dunai árvízvédelmi töltést, majd 1884-ben a Budapest - Bécs vasútvonal kiépítéséhez birtokából ingyen területet ajánlott fel; cserébe a település vasútállomáshoz jutott. 1891-ben megnyílt az Almásfüzitő - Esztergom helyi érdekű vasút is. Mindezek következtében az iparfejlődés a századforduló után felgyorsult. 1904-ben megkezdtek a *Vacuum Oil Company (VOC) Rt.* építését, mely 1907-ben fejeződött be (a gyárban ekkor 200 fő dolgozott).

A Tanácsköztársaság alatt a gyár berendezéseit leszerelték; a termelés csak 1922-ben indulhatott újra. Ekkoriban (1920-ban) osztották ki az úgynevezett Gyártelep házhelyeit, melyek beépülésével a mai település ezen része kialakult. A gyárban dolgozók kulturális, szociális igényeiről a VOC Almásfüzitői Társaskör, Segélyegylet, a sportolási lehetőségekről a Sportklub gondoskodott.

1934-ben báró Kohner István és Schlossberger György megalapította az Agrárexport Kft. lenfeldolgozó telepét (mely 1944-ig működött), valamint egy borforgalmi telepet.

A VOC Rt. 1942-től a m. kir. kincstár használatába került, a gyárban katonai parancsnokság működött. 1944 nyarán a szövetségesek három bombatámadást intéztek a gyár ellen. A károkat fokozta, hogy a bombázásokban megsérült gátakat 1945. februárjában áttörte a jeges ár, és elöntötte a gyár területét.

Az újjáépített üzem 1950-ben Almásfüzitői Ásványolajipari Nemzeti Vállalat néven államosították, majd beolvastották a MASZOLAJ Rt. nevű, 1954-ben megszűnt szovjet-magyar vegyesvállalatba. Ekkor jött létre az Almásfüzitői Kőolajipari Vállalat, mely 1962-ben egyesült a szőnyivel (Komáromi Kőolajipari Vállalat néven). A technikai fejlesztéseket (legjelentősebb a kenőanyagok és kenőszírok korszerű kiszerezésére 1983-85-ben épült hordógyár) követően 1991. októberében ebből alakult meg a Magyar Olaj- és Gázipari Rt.

Az eredetileg évi 60.000 tonna kapacitására szánt *Timföldgyár* építését 1941-ben kezdték meg, de a háború miatt a gyárat csak 1950-ben tudták beindítani. A gyárat és a vele együtt átadott lakótelepet (ez a jelenlegi úgynevezett „Nagykolónia”) Verő Imre okl. építészmérnök tervezte.

Az 1970-es évek közepére a gyárat évi 330.000 tonna kapacitására bővítették, és az a '80-as évek elején az ország timföldtermelésének mintegy 40 %-át adta. A gyárban ekkor mintegy 2000 ember dolgozott.

A lakosság többségének munkalehetőséget biztosító gyár hosszabb távon, így jelenünkre és jövőnkre is kiható környezeti problémákat eredményezett. A timföldgyártás „hulladékként”, „melléktermékeként” keletkező vörösesbarna, zagy-szerű anyagot (az úgynevezett vörösiszapot) ugyanis részben a gyár területén, részben azon kívül, a Duna-parton kialakított zagytároló kazettákban, az úgynevezett vörösiszap-tározókban helyezték el. A gyár működése során hatalmas mennyiségű vörösiszap keletkezett; a tározók területe csaknem 170 ha! Évtizedek óta megoldatlan ezen lerakók sorsa; eredetileg azokat csak átmeneti tárolásra szánták, de mivel a vörösiszap hasznosítására tett eddigi próbálkozások nem jártak sikerrel, jelenleg a szakemberek inkább a tározók reaktiválásának lehetőségeit vizsgálják.

Az Almásfüzitői Timföld Kft. (Aloxid Kft.) bauxitfeldolgozási részlegét a kedvezőtlen értékesítési feltételek miatt 1994. novemberében leállították, majd az alumínium árának nagyarányú csökkenése miatt *1997-ben a gyár egésze véglegesen leállt*. Ezzel mintegy 700 dolgozó vesztette el munkahelyét, így ma a település legnagyobb munkaadója a MOL Rt. kőolajfinomítója.

### Településszerkezet, területfelhasználás

Almásfüzitő jelenlegi szerkezete, területfelhasználása - mint az a falu történetének vázlatos ismertetéséből is kitűnik - alapvetően a XIX. század második, illetve a XX. század első felében alakult ki. A település szerkezetének meghatározó elemei: a Duna, mely Almásfüzitő északi határát képezi (egyben országhatár is), a K-Ny irányú, egymás mellett két főközlekedési nyomvonal: az 1. sz. főút és a Budapest - Hegyeshalom vasútvonala, a gyárterületek, a két, egymástól mintegy 2 km távolságra lévő településrész (Nagykolónia, Gyártelep - Kiskolónia), a rekultiválás alatt álló vörösiszaptározók, a Timföldgyár és a Nagykolónia közötti mezőgazdasági terület, ezen belül Perjés-puszt (a Komáromi Mezőgazdasági Kombinát volt mezőgazdasági majorja), a Nagykolónia és az árvízvédelmi töltés közötti kiskert-terület, valamint a vasút déli oldalán lévő keskeny (200-250 m széles) mezőgazdasági területsáv, melyet a 8138 sz., Naszály felé vezető összekötő út oszt ketté.

Mint látható, a településszerkezet, területfelhasználás meglehetősen *tagolt*, egyes elemei lényegében egy lineáris közlekedési nyomvonal (1. sz. főút) mentén helyezkednek el, egymás közötti kapcsolatukat is csupán ezen útvonal (a mellette kiépített kerékpárúttal együtt) biztosítja.

A *keleti településrész* (Kiskolónia, Gyártelep) önmagában is tagolt: a volt Timföldgyár és a MOL Rt. területe között vegyes képet mutató lakóterület (az 1. sz. főút mentén hagyományos, családi házas beépítésű teleksor, mögötte földszintes, 4 lakásos társasházakból álló tömb, a MOL Rt. szomszédságában F+1, F+2 szintes tömbházak, igénytelen garázsosorokkal, a főút mellett kisebb alapfokú „intézményközpont” - óvoda, üzlet -, valamint az üzemi területbe ékelődő három F+1 szintes lakóépület) található; ettől keletre, az üzemi terület határán pedig még egy - a Fő útra merőleges - utca nyílik (Béke u.), családi házas beépítéssel.

A *Nagykolónia* ezzel szemben - mint azt a történeti ismertetőnél említettük - egységesen megtervezett gyári lakótelep, intézményközponttal, zöldbe ágyazott, túlnyomórészt tömbtelkes kialakítású, F+2 - F+4 szintes lapostetős lakóépületekkel.

Az 1. sz. főút felől, valamint keleti irányból a lakótelepet közpark funkciójú zöldfelületek határolják; központjában is szép, gondozott park van (itt épült fel a közelmúltban a település temploma). A lakótelep „mögött”, az Ady Endre utcáról nyíló (jellegzetes „szoc-reál”) főbejáratnál található a sporttelep, több pályával, sportcsarnokkal, tenispályákkal. Összességében a Nagykolónia - tágassága, zöldfelületei miatt - igen kellemes lakókörnyezetet biztosít az itt élőknek.

A volt Timföldgyár, illetve a MOL Rt. területétől északra található az úgynevezett Prépost sziget (valójában félsziget), melyet jelenleg szinte csak a horgászok „használnak”; növényzetének egy része táji értéket képvisel. Az elmúlt évtizedekben már tervezték itt egy dunai teherhajó-kikötő megépítését, ehhez annakidején (a Timföldgyár területén keresztül) az iparvágányt is kiépítették.

A vasút-területtel délre található a település *temetője*, mely szintbeni vasúti kereszteződésen áthaladva közelíthető meg. A Naszályra vezető úttól keletre, a vasút alatti terület keleti szélén található továbbá az a mintegy 7 ha-os belterületrész, ahol korábban egy - a vasúton szintbeni átvetéssel megközelíthető - utca volt, családi házakkal, továbbá egy kisebb sportpálya és lőtér, melyeket a vasútvonal '90-es évek közepén történt átépítése, korszerűsítése során a MÁV kisajátított, lebontott és a vasúti átjárót megszüntette.

### Tervezett szerkezet és területfelhasználás

A MOL Rt. közlekedési területként - a jövőbeni területfelhasználásnak egyik meghatározó eleme. A másik értelemszerűen a volt Timföldgyár területe. A gyárterület, illetve a meglévő épületállomány hasznosítására az évek során számos elképzelés született.

A település szempontjából létfontosságú, hogy a hajdan a lakosság jelentős részének munkalehetőséget biztosító gyár „hasznosuljon”, ezáltal csökkenjen a munkanélküliség és adóbevételekhez juthasson az önkormányzat. A hasznosításnál azonban mindenképpen el kell kerülni, hogy a gyárterület - mint az ország hasonló helyzetben lévő megszünt gyártelepei esetében oly sok helyen történt - felaprózódjon, részleteiben, átgondolatlanul kerüljön értékesítésre. Ennek garanciája lehet az a nagyszabású elképzelés, melynek kidolgozása „Almásfüzitő Ipari Park és Logisztikai Központ” néven már mintegy 5 éve folyik. A terv lényege a timföldgyár területének, megőrizhető épületállományának komplex hasznosítása, többek közt agrár-logisztikai központ kialakítása (raktározás), oktatási funkció, termelő létesítmények ide telepítése a szabad területeken, „zöldmezős” beruházással, energiatermelés (megújuló energiaforrások hasznosítása).

A beruházás keretében a Prépost szigeten egy közforgalmú kikötőbázis létesítését tervezik, melynek a MÁV rendezőpályaudvarával való iparvágány-kapcsolata révén a leendő ipari park a folyami, közúti és vasúti kombinált szállítási termináljaival alkalmassá tehető, hogy Közép- és Délkelet-Európa egyik legjelentősebb ipari és logisztikai centrumává váljon.

A tervezett beruházás számol továbbá a gyárterülettől nyugatra lévő területsáv (egészen a Nagykolóniáig) ipari célú hasznosításával, ezen belül a Perjés-puszt térségében már korábban tervezett *erőmű telepítésével*, továbbá - elsősorban „energia-fű”, „energia-erdő” telepítése céljára - a vörösiszaptározók hasznosításával.

A *Kiskolónia* fejlesztési lehetősége teljesen behatárolt, mindössze a Szabadság utcában lehetséges lakóterületi fejlesztés (nagy részt a Fő úti, viszonylag mély telkek megosztásával).

A *Nagykolónia* is csak minimális fejlesztési lehetőséggel rendelkezik: nyugati irányban kialakítható „egy utcányi” kertvárosias lakóterület, keleten pedig - a sávházak mögötti ligetes-bokros területen - igény esetén a meglévő kisvárosias lakóterület bővíthető (F+2 - F+3 szintes magastetős társasházakkal).

A Nagykolónia központja, intézményei a „vegyes” területfelhasználási egységbe sorolandók. A sporttelep, valamint a vasút déli oldalán lévő temető területi bővítése nem szükséges, ám a temető esetében amennyiben a bővítés mégiscsak szükségessé válik, annak területi lehetősége keleti irányban biztosított.

A település Duna-partjának legnagyobb részét üzemi területek, illetve a vörösiszaptározók foglalják el. Egyedüli értékes, viszonylag jól megközelíthető partszakasz a Nagykolóniától északra található. A vízisportokra, egyéb rekreációs lehetőségekre (pl. kempingezés) való tekintettel az itteni (az árvízvédelmi töltés és a kiskert-terület közötti) területsáv a „különleges” (rekreációs funkciójú) területfelhasználási egységbe sorolandó.

A lakóterületek környezeti ártalmakkal szembeni, illetve vizuális védelmét a gazdasági területektől a lehetőségek szerint - legalább a településszerkezeti tervlapon feltüntetett helyeken - véderdőtelepítéssel, védőfásítással kell biztosítani.

### A településkép védelme

A városias megjelenésű „falu” kiemelkedő építészeti értékekkel nem rendelkezik, mégis fontos hangsúlyozni a településkép védelmét.

Építészeti szempontból különösen érdekes a Nagykolónia, melynek egyes városszerkezeti, építészeti megoldásai ugyan vitathatók, de ezek az adott korból következnek, és lényeges hangsúlyozni, hogy egy *egységesen, gondosan megtervezett és felépített lakótelepről* van szó. Jelentős értéket képvisel a főtér épület-együttese, mely a telep Verő Imre körút – Rákóczi u. – belterületi határ – sporttelep – garázssorok által határolt részével együtt *helyi területi védelemre* javasolható.

Értékét elsősorban a - részben tervezett, részben spontán megvalósult – zöldfelületei, parkjai, játszóterei adják, ezeknek következtében a Nagykolónia „mikrovilága” (a mellette húzódó főút, vasút, valamint a közelében lévő vörösiszaptározók, illetve a tőle mintegy 1,5 km-re lévő óriási gyárterület ellenére) meglehetősen kellemes, jó lakókörülményeket biztosít az itt élőknek.

A Kiskolónia beépítése sokkal esetlegesebb. Egységesen megtervezett része a Szabadság u. - Táncsics u. közötti 3x3, 4 lakásos, földszintes lakóépületekből álló „tömb”. Ennek jellege - a minimális bővítési lehetőség megengedésével - megőrzendő.

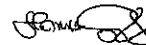
Sajátos, egyedi építészeti értéket képvisel Almásfüzitőn a sporttelep „szocreál” főbejárata, valamint a *volt Timföldgyár főépületének ugyancsak „szocreál” főút felőli homlokzata*. Ipartörténeti emlékként ugyancsak megőrzendőnek javasolható a gyárterület északi részén található *vasgépjavító* (műszaki létesítmény).

Táji, kultúrtörténeti értéket képviselnek a Naszályi út melletti régi temető sírkövei, a Duna-part egyes szakaszainak ártéri növényzete, valamint különösen a Nagykolóniától északra lévő Duna-part-szakasz. A szabályozási tervlapon ezen kívül a régészeti örökségvédelmi hatástanulmány alapján feltüntetettük a nyilvántartott régészeti lelőhelyeket.

### Nyilatkozat

Alulírott mint az örökségvédelmi hatástanulmány általános fejezetének készítője kijelentem, hogy az általam készített munkarész a 4/2003.(II.20.) NKÖM rendelet tartalmi követelményeinek megfelelő, továbbá hogy a munkarész elkészítésére – a hivatkozott rendelet 6. § (1) bek. b) pontja értelmében – jogosultsággal rendelkezem.

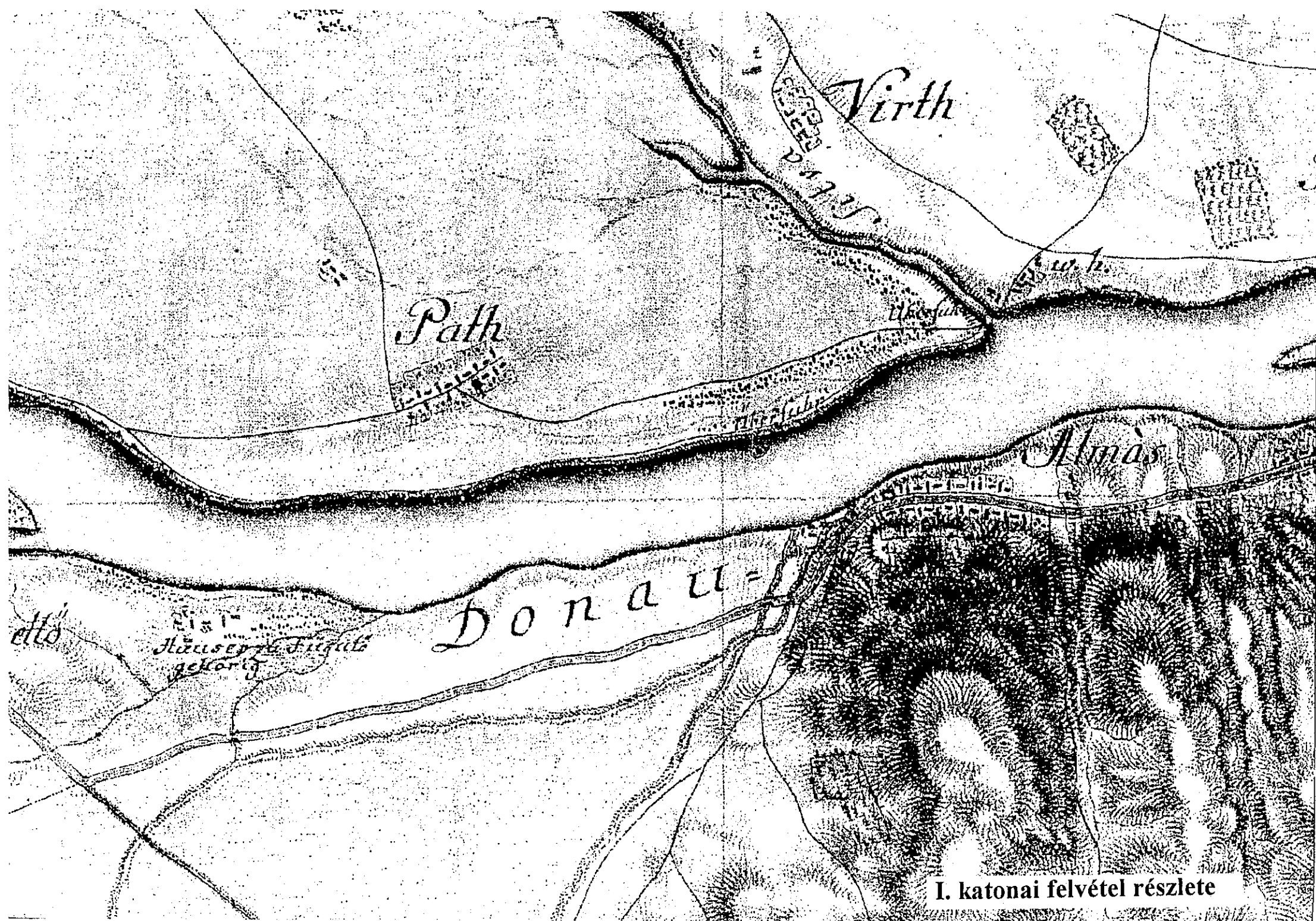
Budapest, 2006. november hó



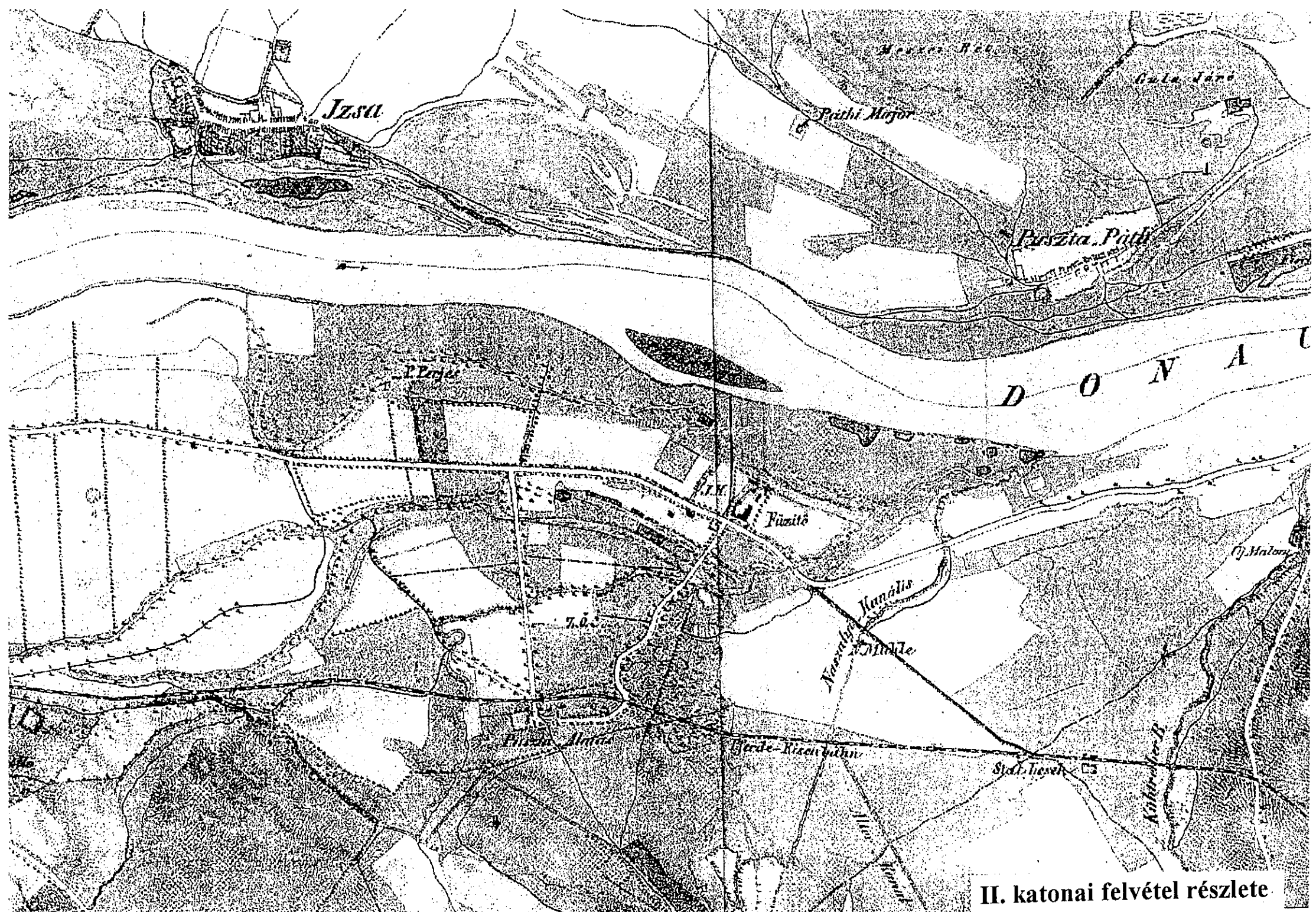
Horváth Gergely s.k.

okl. építészmérnök, vezető településrendező tervező  
Országos Tervezői Névjegyzék-szám: TT1 01-1120/01

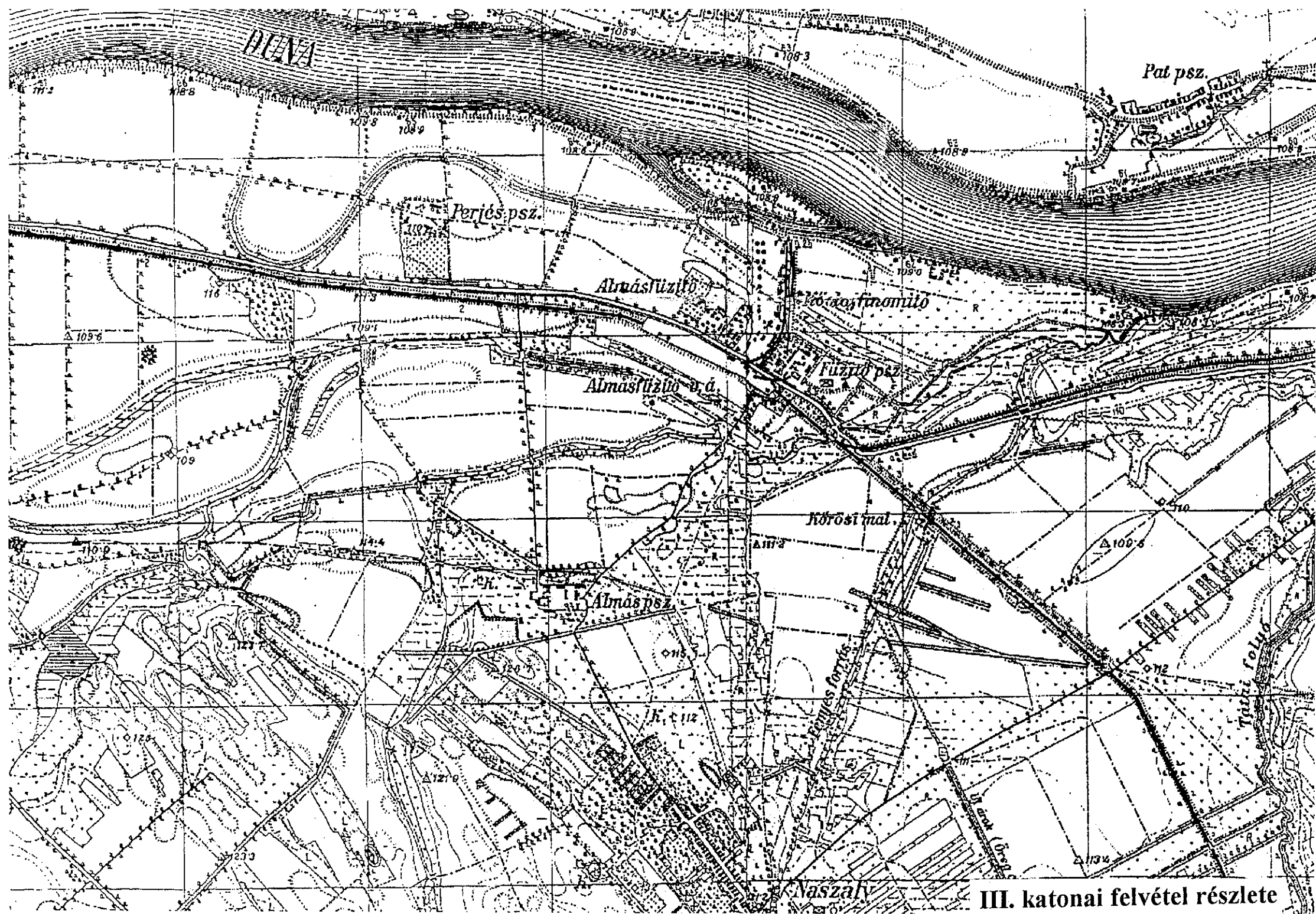
Mellékletek: I – III. katonai felvételek részletei



I. katonai felvétel részlete



II. katonai felvétel részlete



III. katonai felvétel részlete