

## **SZOB A VÁROSSÁ VÁLÁS ÚTJÁN – AZ ELSŐ ÉVTIZED TAPASZTALATAI**

KISS ÉVA – TINER TIBOR – MICHALKÓ GÁBOR

SZOB ON THE ROAD TO BECOMING  
A CITY – EXPERIENCES OF THE FIRST DECADE

### **Abstract**

After the change in the political system the number of towns has considerably increased in Hungary. Thus several such settlements have become a town, which cannot be considered a real town in functional term. Szob, the small town also belongs to them. Based upon different sources and primarily empirical researches, the main purposes of this study are to demonstrate what urban status means in Hungary in the beginning of the 21<sup>st</sup> century, and how it affects the social and economic development of a settlement, on the case of Szob during the last decade, especially its transport geographical location and tourism potential, and what is the opinion of the local population about it. The urban status meant a new phase of the settlement's development. Since it has been declared a town, Szob developed a lot, and the local society is basically satisfied with it. As a consequence declaring a town did not mean the end, but the beginning of becoming a real town in the case of Szob.

**Keywords:** urbanisation, declaring a town, transport, tourism, Szob

### **Bevezetés**

A hazai urbanizáció kutatásában örökzöld (vita)téma a várossá nyilvánítás problematikája, ami különösen a rendszerváltozás után került a kutatói érdeklődés homlokterébe. A kérdéskör kiváltképp akkor kap aktualitást, amikor a városi cím adományozásáról döntenek. Az időről időre fellángoló „viták” már nagyon részletesen és sokféle szempontból járták körbe ezt a témát. Többen foglalkoztak a várossá nyilvánítás elméleti, módszertani kérdéseivel, magyarországi gyakorlatával, jogi-törvényi szabályozásával, történeti elemzésével (KISS É. 1997, 1998; RUDL J. 1998; SZIGETI E. 2002; BELUSZKY P. – GYŐRI R. 2006; DÖVÉNYI Z. 2006, 2009; TRÓCSÁNYI A. et al. 2007; KÖSZEGFALVI GY. 2008; TÓTH J. 2008; PIRISI G. – TRÓCSÁNYI A. 2009; PIRISI G. 2009). Nyilvánvalóvá vált az is – s ebben nagy az egyetértés –, hogy a 2010-ben 328 városból álló hazai városállományra a megosztottság jellemző.

Városaink fejlettségük alapján két csoportba sorolhatók. A nagyobb, 215 tagot számláló csoportba egyrészt a földrajzi-funkcionális értelemben vett „valódi” városok tartoznak (számuk mintegy 125), másrészt azok a városi rangú települések (mintegy 90), amelyek még jobbra megfelelnek a valódi („klasszikus”) városokkal szemben támasztott követelményeknek. E két várostípus a hazai városállomány mintegy kétharmadát lefedi (BELUSZKY P. – GYŐRI R. 2006). Ugyanakkor a fennmaradó egyharmadot képező csoportot azok a városi címet elnyert települések alkotják, amelyek lényegében városi funkció nélküli „városok”, azaz nem valódi városok. Erre utal többféle megnevezésük is: „alig városok”, „mintha városok”, „faluvárosok”, „majdnem városok”, „kvázi városok” (DÖVÉNYI Z. 2006; NÉMETH S. 2009). E települések új rangjukat alapvetően az elmúlt két évtized szakmai szempontból erősen megkérdőjelezhető várossá nyilvánítási gyakorlatának köszönhetik, amelyek nagyban hozzájárultak a városállomány felhígulásához (KISS É. 1998; CSAPÓ T. 2009;). Az ezredforduló óta főleg a tízezer főnél kisebb népességű városok száma nőtt,

ezek 2010-ben már városaink 57%-át tették ki. A kis lélekszámú városok rendszerint napjainkban sem rendelkeznek a valódi városokra jellemző fejlett infrastruktúrával és széleskörű intézményhálózattal (RUDL J. 1998; BUJDOSÓ Z. 2005).

A csupán „városnak nevezett” városokkal kapcsolatban még az a kérdés is felvetődött, hogy szükség van-e valódi várossá fejlesztésükre? A szakemberek arra a következtetésre jutottak, hogy döntő többségük esetében sem lehetőség nincs rá, sem a szükség nem indokolja ezt (BELUSZKY P. – GYÓRI R. 2006). Természetesen vannak kivételek. Egyes „kvázi-városoknak” – például a kedvező földrajzi fekvésből, a történelmi múltból, a térségi beágyazottságból, a növekvő gazdasági szerepkörből, a lokális társadalom minőségéből fakadóan – idővel komoly esélyük lehet a valódi várossá válásra. A városi cím megszerzése is nagymértékben elősegítheti ezeknek a városoknak a társadalmi-gazdasági fejlődését (divatos szóval „sikerességét”), amint azt néhány példa is igazolja (GYÜRE J. 2010). Másfelől az előbbi megállapítás nem zárja ki azt, hogy a csak városnak nevezett települések jelentős előrelépéseket tegyenek annak érdekében, hogy minél jobban csökkenjenek a „kvázi városok” és a valódi városok közötti különbségek, vagyis emelkedjen a városiasodottsági szintjük. Lényegében ennek a kérdéskörnek a vizsgálatát helyezzük e tanulmány középpontjába. Egy Pest megyei, Duna menti kisváros, Szob példáján keresztül arra keressük a választ, hogy a városi cím elnyerése hogyan hatott a település társadalmi, gazdasági fejlődésére, azaz mi és hogyan változott a településen annak várossá válása óta. Másképpen fogalmazva: mit jelent a városi cím egy település életében? Vajon a cím elnyerése csak a „kezdeti lökést” adta a fejlődéshez, fejlesztéshez vagy épp ellenkezőleg a végét jelentette egy hosszú fejlődési folyamatnak. Arra is megkísérlünk válaszolni, hogy mennyire általánosíthatók a szobi tapasztalatok a „kvázi” kisvárosok valódi várossá válási esélyeinek növelésében. A tanulmány alábbi fejezeteiben vázlatosan áttekintjük a várossá nyilvánításhoz vezető utat, majd a várossá válás utáni fontosabb változásokat mutatjuk be és értékeljük a lakossági megkérdezések tükrében. Ezután a közlekedési helyzet változásainak elemzése, továbbá a város és kistérsége turisztikai adottságainak és fejlesztési lehetőségeinek a vizsgálata következik.

## **A kutatás módszertani háttere**

Szob 2000-ben kapott városi rangot 14 másik településsel együtt. A város kiválasztása elsősorban azzal magyarázható, hogy a várossá válása idején szintén kutatási területünk volt. Így az akkori ismeretek jó kiindulási, illetve viszonyítási alapot biztosítottak a mostani vizsgálódáshoz. A 2000 és 2010 között bekövetkezett fontosabb változásokat három szempontból elemezzük. A városi rang megszerzésével járó változásokról elsődlegesen a lakosságtól igyekeztünk információkat szerezni, emellett részletesebben foglalkozunk Szob közlekedési adottságaival és turisztikai potenciáljának értékelésével is. E két utóbbi tényezőcsoportban az elmúlt évtizedben bekövetkezett változások ugyanis nagymértékben befolyásol(hat)ják a város fejlődésének jövőbeni irányát és ütemét. Szobnak a „valódi” várossá válás útján elért eredményei azért sem hagyhatók figyelmen kívül, mert kistérségi központként markáns hatást gyakorol a környező települések életére is, ezért egyáltalán nem mindegy, hogy hogyan alakult a sorsa az elmúlt évtizedben.

A tanulmány alapjául különböző adatforrások és módszerek szolgáltak. A hozzáférhető statisztikai kiadványok mellett nagy hangsúly helyeződött a helyi gyűjtésű adatokra, információkra is, amelyekre terepbejárások, megfigyelések, interjúk és kérdőíves felmérés során tettünk szert. Az utóbbira 2010 nyarán került sor, amikor 1100 kérdőívet juttattunk el a város lakóihoz, pontosabban minden lakásba azzal a céllal, hogy megismerjük a

lakosság véleményét. Tulajdonképpen arra kerestük a választ, hogy mit jelentett a várossá nyilvánítás, mi és hogyan változott a helyi lakosság életében, milyen gondok, problémák vannak, és hogy milyen további fejlesztéseket tartanak szükségesnek. A 25 kérdést tartalmazó kérdőívekből 332 db érkezett vissza kitöltve, így csaknem minden negyedik lakás (kb. a lakosság egytizede) képviseltette magát. A kérdések hat fő témakörre (demográfiai ismérvek; vonalas és intézményi infrastrukturális ellátottság; a várossá válás jelentőségének, kihatásának megítélése; jelenlegi gondok, problémák; fontosabb teendők; helyi vezetés szerepe) vonatkoztak, amelyeket bár eltérő részletességgel válaszoltak meg, alkalmasak arra, hogy a főbb tendenciák körvonalai kirajzolódjanak.

### Történelmi előzmények, falusi örökség

Szob nagy múltra visszatekintő település, amely a 19. század második felében indult gyors fejlődésnek. Az I. világháborút követő magyar-csehszlovák államhatár megvonása következtében Szobból országhatár menti település lett. A megyehatárszéli fekvéssel is párosuló perifériális helyzet megtörte a település fejlődésének korábbi lendületét. Szob a szocializmus évtizedeiben jobbra csendes, „álmos” község volt, amely csak lassan fejlődött. A község legjelentősebb ipari üzeme, a Gyümölcsfeldolgozó Szövetkezet Közös Vállalata 1967-ben létesült, melynek fő terméke, a „szobi szörp” országos hírnévre tett szert. A feldolgozó üzem, amely alapjában véve a nagy hagyományokkal rendelkező bogyós gyümölcstermesztésre épült (bár az utóbbi évtizedben már más gyümölcsök termesztése is tért hódított) kiemelkedő szerepet játszott a helyi és a Szob környéki települések lakosságának a foglalkoztatásában (1. kép).



1. kép Hagyományteremtő és hagyományörző jelleggel 2010-ben először került megrendezésre a „Börzsöny Gyümölcsvásár”, a térség gyümölcseinek és az azokból készült termékeknek a vására

Photo 1 The „Börzsöny Fruit Fair”, which is the fair of the region's fruits and of the products made from them was organised first time in 2010

Szob, amely 1970-ben nagyközség lett, nemcsak a gazdaság terén töltött be térségi szerepkört, hanem közel egy évszázadon át (1876–1970 között) járási székhely, illetve közös tanácsi székhely is volt, sőt egy időben körjegyzőségi feladatokat is ellátott. Részben ennek, részben pedig a kedvező közlekedéscsopordrajzi helyzetének köszönhetően lehetővé vált számára, hogy periférikus elhelyezkedése ellenére Pest megye egyik legelmaradot-

tabb kistérségének központjaként viszonylag fejlett, több, középfokú ellátást is biztosító intézménnyel rendelkező településévé váljon.

A rendszerváltozás után a lokális társadalmi-gazdasági átalakulás sok szempontból követte az országos tendenciákat. Az 1990-es évtizedben Szob népességfogyását lassú népességnövekedés váltotta fel, amit elsődlegesen a vándorlási többlet idézett elő. Így az ezredfordulón már közel 2900-an éltek a kisvárosban, ahol akkor 100 gyermekkorúra 81 idős korú jutott, vagyis a népesség korstruktúrája is kedvezően alakult.

A lakosság iskolai végzettsége már az 1990-es évtized elején meghaladta az országos községi átlagot, és a várossá válásig tovább javult. Ugyanakkor az életkörülményekben meglévő különbségek éleződtek és a helyi társadalom nyertesekre és vesztesekre való tagozódása – amiben az iskolázottsági szintben és a vagyoni helyzetben fennálló differenciáknak komoly szerepe volt – itt is megfigyelhető, csakúgy, mint az ország más térségeiben. Az 1990-es években a helyi népesség gazdasági aktivitása mérséklődött. A mezőgazdaságban és az iparban feleslegessé váló munkaerő vagy nyugdíjas lett vagy a szolgáltatásokban keresett munkát, a többiek a munkanélküliek táborát bővítették.

Az 1990-es évtizedben a lokális gazdaság fontosabb üzei (kőbánya, szörpüzem) külföldi tulajdonba kerültek, és ha kisebb kapacitással, más profillal és alacsonyabb létszámmal is, de fennmaradtak. Mellettük csak jobbra kisebb vállalkozások jöttek létre a helyi igények kielégítésére. Ezáltal az ipar ágazati összetétele nem módosult, lényegében megmaradt a bányászat és az élelmiszeripar dominanciája. Betudható ez annak is, hogy új, jelentős ipari létesítmény nem települt Szobra, mert a település nem volt vonzó befektetési célpont a külföldi befektetők számára. Ebben valószínűleg olyan negatív tényezőknek volt szerepe, mint a kedvezőtlen közúti elérhetőség (Duna-híd hiánya, autópályáktól való távolság), a kevés szabad terület, továbbá a határ menti fekvésből fakadó egyéb hátrányok. Sőt, a település a gépiparban alkalmazható, fölösleges szakképzett ipari munkaerővel sem rendelkezett. Ráadásul, a településképv is eléggé lehangoló látványt nyújtott akkor. Jó példa erre a város „főutcájának”, a Szent László utcának a látképe is (2. és 3. kép).



2. kép Szob egyik legfontosabb utcája a várossá nyilvánítás előestéjén  
Photo 2 One of the most important street of Szob on the eve of declaring a town



3. kép Szob egyik legfontosabb utcája napjainkban, igazodva a 21. századi településképi elvárásokhoz  
*Photo 3* One of the most important street of Szob nowadays adjusted to the urban landscape expectations of 21<sup>st</sup> century

A lokális gazdaság másik fontos szektorának, a mezőgazdaságnak a pozíciója is tovább gyengült, mert az egykori Dunamente Mgtsz Szobi Részlege, amely a fő profilját képező gyümölcsstermesztés mellett juhtartással és melléküzemági tevékenységgel is foglalkozott, három részre szakadt. Legelőször az állattartó ágazat vált ki, de azután hamar meg is szűnt. Az ipari melléküzemág 1991-től Ballast Kft.-ként működött. A néhány fős növénytermesztő egység pedig „Biotárs Szövetkezet” néven különféle vetőmagok előállítására szakosodott. Az 1990-es években az egyetlen jelentősebb mezőgazdasági vállalkozás az Eurotrust Consult Kft. Szobi üzeme volt, amely gyümölcsstermesztésre specializálódott és 38 főt foglalkoztatott.

A 20. század utolsó évtizedében nagy előrelépések történtek a lakosság vonalas infrastrukturális ellátásában, kivéve a szennyvízcsatorna-hálózatba való bekapcsoltságot, mert abba csak a lakások 22%-a volt bekötvé 2000-ben. Teljesen kiépültek a szilárdburkolatú utak is, amelyek hossza közel 16 km-t tett ki.

Szob gazdasági központ szerepe intézményi centrum-funkcióval járt együtt. Az örökölt intézményi struktúra azonban igen lepusztult, elhanyagolt állapotban volt a rendszerváltozást követő években. Éppen ezért kiemelt feladattá vált az intézményhálózat felújítása, amit Szob újraéledő és erősödő térségi szerepköre is megkívánt, hiszen ezen intézmények továbbra is releváns szerepet játszottak a térség lakosságának ellátásában. Különösen az oktatás, az egészségügy, a kultúra, a kereskedelem és az igazgatás terén érvényesült Szob térségi ellátó szerepe, amelynek intenzív vonzáskörzetébe 13 település közel 13 ezer lakosa tartozott az 1990-es évtized végén.

Összességében véve a rendszerváltozást követő tíz évben megvalósult fejlesztések, valamint az a felismerés, hogy a városi jogállás elnyerése a település további fejlődése szempontjából elengedhetetlen, együttesen ösztönözték a városi címre való pályázást az ezredfordulón.

### **A várossá nyilvánítás utáni évtized sajátosságai a lakossági megkérdezés tükrében**

Bár egy évtized viszonylag rövid időnek tekinthető egy település történetében, Szob életében a 2000 és 2010 közötti periódus az egyik legmozgalmasabb időszak volt. Szinte évről-évre épült, szépült a város, mellyel egyidejűleg a lakosság száma és összetétele is változott. A megkérdezettek demográfiai ismérvei alapján megállapítható, hogy 2000 és 2010 között Szobon felerősödött a népességmozgás. A lassú növekedés a bevándorlási többletből fakadt, melynek eredőjeként vegyesebb, sokszínűbb lett a helyi társadalom. Szerencsére ez nem vezetett feszültségek kialakulásához a beköltözők és az „őshonos” lakosság között, mint néhány hazai településen (GYÜRE J. 2010). 2010-ben már 2952 fő lakott Szobon.

Az elmúlt évtizedben pozitív és negatív változások egyaránt történtek a település társadalmában: például emelkedett az iskolázottsági színvonal, az előregedés fokozódott és a gazdasági aktivitás mérséklődött. Miközben az ipari foglalkoztatottak száma folyamatosan csökkent, a terciér szektorban dolgozóké – követve az országos trendet – kissé nőtt. A munkanélküliek magasabb száma (2010-ben 126 főnek nem volt állása) részben az utóbbi évek kedvezőtlen gazdasági folyamataira, a válság elmélyülésére vezethető vissza. A munkába járók túlnyomó része helyben dolgozott, de a helyi munkalehetőségek beszűkülése miatt nőtt az ingázók száma. Utóbbiak esetében a zónázó vasúti közlekedési rendszer bevezetése és az ütemes menetrend szerinti járatszervezés elősegítette a munkába járás közlekedési feltételeinek a javulását.

A várossá nyilvánítás óta jobb lett a lakosság közművekkel való ellátottsága, mivel egyre több lakás kapcsolódott a csatornahálózathoz és a vezetékes gázhálózathoz is. 2010-re az arányuk elérte a 67%-ot, illetve a 62%-ot. A csatornahálózat mellett a kábel-tv hálózat kiépítésében is nagy előrelépés következett be, s jelenleg már a lakások közel 40%-a rendelkezik kedvezőbb műsorvételi lehetőséggel. Mindezek együttesen azt eredményezték, hogy a helyi lakosság (a megkérdezettek több mint 80%-a) elégedett a település vonalas infrastruktúra-ellátottságával. A közművek kiépítettségét többnyire megfelelőnek ítélték, a problémát a legtöbbször a szolgáltatások minősége okozta (pl. a tv-műsorok vétele során nem ritka a rossz képminőség, vagy hogy gyakran nincs adás).

2000 óta a már korábban is meglévő, sokszínű helyi intézményhálózatot nemcsak megtartani sikerült, hanem fejleszteni is. Ezt bizonyítja, hogy tíz év alatt minden fontosabb oktatási, egészségügyi, kulturális és egyéb intézmény megújult, bővült vagy korszerűsödött. Nem maradt el az önkormányzat épületének rekonstrukciója sem annak érdekében, hogy az igazgatási funkciót ellátó hivatalok és a térségi irodák is méltó körülmények között tudják fogadni az ügyfeleket (4–5. kép).

Magas elégedettségi arányokat tükröznek a település különféle intézményi ellátottságának színvonalát értékelő válaszok. A válaszadók 58%-a volt elégedett az oktatási, 67%-a az egészségügyi, 61%-a a kereskedelmi, 45%-a a vendéglátó és 42%-a a kulturális létesítményekkel. Ez utóbbiak köre 2006-ban a Zenepavilonnal bővült a megújult Szabadság téren (6. kép).

Az intézményi ellátottsággal elégedetlen válaszadók esetében az elégedetlenség legfőbb forrása a szolgáltatások gyenge minőségéből fakadt, ami olyan okokra vezethető



4. kép Az önkormányzat épülete az 1990-es évek végén...  
Photo 4 The building of the local authority at the end of 1990s



5. kép Az önkormányzat épülete 2010-ben, a felújítást követően  
Photo 5 The building of the local authority in 2010 after the reconstruction

vissza, mint az iskolai oktatás alacsony színvonala, a gimnáziumi tantermek nem kellő mértékű tisztasága, a háziorvosi rendelési idő rövidegsége, az egészségügyben használt műszerek elavultsága, a gyógyszertár ügyeleti nyitva tartásának hiánya stb. A legtöbb panasz a kulturális intézményekre érkezett. Sokan azért elégedetlenkedtek, „...mert nincsenek rendezvények, nincs szórakozóhely a könyvtáron kívül, kihasználatlanok a létesítmények, „kirakodóvásárt” tartanak a művelődési házban, nincsenek programok, nincs támogatás, sivárak a kulturális intézmények, nincs bennük élet”. A kulturális intézmények működésének negatív megítélése összefügghet azzal is, hogy a helyi lakosság is keveset költ kultúrára, mellesleg országos viszonylatban is ezen igyekeznek a legtöbben spórolni. Másfelől egy-egy színvonalasabb rendezvény tetemes költségvonzattal jár, amit egy ilyen kisváros és kultúrháza nem biztos, hogy ki tud gazdálkodni. A színvonalas műsorok esetében a jegyárak valószínűleg túl magasak lennének, a helyi fizetőképes kereslet pedig igen szűkös



6. kép A néhány éve épült Zenepavilon a város üde színpoltja, számos közösségi és családi rendezvény színhelye  
Photo 6 The Music Hall (Zenepavilon) built a few years ago is popular place for public and family programmes in the town

A legnagyobb elégedetlenség a helyi vendéglátó létesítményekkel szemben mutatkozott meg. A válaszadók szerint túl sok van belőlük, és többnyire kocsmaként funkcionálnak. Kevés viszont a kultúrált étkezési lehetőségeket, minőségi szolgáltatásokat nyújtó vendéglátó létesítmény. Többen hiányolták a cukrászdát, a kávézót, a zenés szórakozóhelyet. Hasonlóan a kultúrához, a vendéglátó szolgáltatások fejlesztésének, illetve bővítésének a fizetőképes kereslet csekély volta szab gátat.

A várossá nyilvánításnak a település és az egyén életére kifejtett hatását tudakoló harmadik kérdéscsoportnál a válaszadók döntő hányada azt jelezte, hogy számára közvetlenül semmiféle előnyt nem jelentett a várossá nyilvánítás. Többen rámutattak azonban a közvetett előnyökre: például a helyi ügyintézés köre bővült, jobb lett az ellátás, szélesedett a szolgáltatások köre és nőttek az ingatlanárak stb. Mások a városi lét erkölcsi, szellemi jelentőségét hangsúlyozták. Azt is kiemelték jó néhányan, hogy büszkeséggel töltötte el őket a városi cím elnyerése. A megkérdezettek egy része presztízsnak, rangnak ítélte a városi címet, amely „jobban is hangzik”.

Sokan pozitívan értékelték a közterületek állapotának és a településképnek a kedvezőbbé válását is. Hozzájárult ehhez az intézmények megújulása és az a 2003-ban hozott képviselőtestületi döntés is, amely városközpont kialakítását tűzte célul. A korábbi évtizedekhez képest sokkal ápoltabbak, gondozottabbak lettek a közterületek, ami azért is fontos, mert ezzel kapcsolatban merült fel a legtöbb kritika a városi cím megítélésakor. Belejátszott ebbe a lakosság hozzáállásában bekövetkezett pozitív változás is.

Szintén kedvező fogadatra lelt a lakosság körében, hogy hagyományteremtési célból megnőtt a különféle helyi rendezvények száma (pl. Városnapi Rendezvények, 2010-től a Börzsöny Gyümölcsvásár).

A várossá válás óta bekövetkezett kedvezőtlen változások között a legtöbben (81 megkérdezett) a munkahely-kínálat szűkülését említették, aminek az elsődleges oka a szörpüzem hanyatlása és bezárása. Ezen kívül a helyi élet más területeire is panaszkodtak (romló gazdasági feltételek, növekvő szegénység, üzletek megszűnése, parkolási gondok, fiatalok unatkozása stb.), amelyek azonban valójában nem a városi státusz elnyerésének tulajdoníthatók, hanem attól függetlenül figyelhetők meg. A munkahelyek megszűnéséért, illetve a



csekély helyi munkalehetőségekért a legtöbben a kormányt, az elhibázott gazdaságpolitikai döntéseket, a rendszerváltozást, a gyárbezárást, a pénzhiányt, a gazdasági helyzetet, a válságot, a privatizációt, a külföldieket, a vállalkozókat és az EU-t hibáztatták. Néhányan a helyi vezetést, a képviselőtestületet okolták a rosszabbodó életkörülményekért, holott a helyi önkormányzat a korábban már külföldi tulajdonba került vállalkozások tevékenységét, sorsuk alakulását kevésbé tudta befolyásolni. Új ipari nagyberuházások Szobra vonzását pedig egyebek mellett az adó- és egyéb kedvezmények nyújtásának szerény mértéke is akadályozta. Részben ezért is többen arra kényszerültek, hogy saját vállalkozásba kezdjenek. 2010-re csaknem megduplázódott a vállalkozások száma a városban. A legnagyobb hányaduk egyéni vállalkozásként a szolgáltatás terén működött.

Szintén sokan jelölték meg gondként a közlekedést és az egyre gyakrabban jelentkező, árvíz okozta veszélyeket, károkat. További problémákra, amelyek a leginkább valaminek a hiányára vonatkoztak (pl. sportcsarnok, zöldségpiac, szolgáltató iparosok, szelektív hulladékgyűjtés, strand, helyi közösségi élet, lomtalanítás, bérlakások és kulturális és szórakozási lehetőségek stb.) csak kevesen (1–4 fő) hívták fel a figyelmet. Mások a szegénységet, a rongálásokat és a lassú hivatali ügyintézkedést emelték ki.

Míndezek a kedvezőtlen tényezők együttesen kijelölik a jövőbeni feladatokat is. Közülük a legsürgősebbnek a munkahelyteremtést ítélték, ami a jelen gazdasági helyzetben, amikor a válságból való kilábalás is elhúzódik, nem ígérkezik könnyűnek. Szintén a leggyorsabban megoldandó feladatnak tartották a közlekedési pályák fejlesztését (utak javítása, híd építése), gátak létesítését, valamint az egészségügyi létesítmények megőrzését, főleg az SZTK megtartását. Volt, aki még a buszmenetrend módosítását (hogy este is haza lehessen jutni), a belvív elvezetését, a mezőgazdaság fejlesztését, a földek művelését, a hétvégi zajos tevékenységek korlátozását vélte a legégetőbb teendőnek.

A munkahelyteremtést a megkérdezettek közel kétharmada a helyi és a kistérségi turizmus fejlesztése révén tartja megoldhatónak. S hogy ez mennyire reális vélekedés, arra „magyarázatként” szolgál a turizmus adottságait és lehetőségeit elemző fejezet. Második helyen az ipar, majd a mezőgazdaság következett, mint a helyi gazdaságfejlesztés lehetséges fő irányai. A bogyós gyümölcsök (málna, ribizli, szeder) termesztésének hagyományaira építve célszerű lenne ezt az ágazatot fejleszteni, ami magában foglalná a gyümölcsfeldolgozó, illetve tartósító ipar revitalizálását. Így akár egy „bogyós gyümölcs klaszter” is létre lehetne hozni. A mezőgazdaság fejlesztéséhez azonban elengedhetetlen lenne a termelés gépesítése és új, nagyobb hozamú fajták telepítése. A térségben a mezőgazdasági termelés akár a biogazdálkodás irányába is eltolódhatna. A hangsúly itt is azon van, hogy meg kell találni azokat a lehetőségeket, sajátos adottságokat, amelyek révén Szob és kistérsége jelentős gazdasági és piaci előnyökre tehet szert.

A gondok, teendők ellenére Szob az elmúlt évtizedben figyelemre méltó fejlődésen ment keresztül, amelyben releváns szerepet játszott a település vezetése. Különböző kutatások igazolták, hogy egy település sorsa, fejlődése számottevően függ a helyi vezetőktől, különösen a település irányítójától, a polgármester személyétől. Releváns fejlesztési tényező egy település életében, hogy a polgármester mennyire agilis, aktív, hogy mennyire tudja a különböző érdekeket összehangolni a településen belül, és mennyire tudja azokat képviselni a külső fórumokon (ZENTAI V. 1988; KISS É. 1992).

Szobon a megkérdezettek többsége tudatában volt annak, hogy a helyi vezetés, a képviselőtestület, élén a polgármesterrel, nagyon sokat tett Szob fejlesztéséért, „valódi” városá válásáért, s ezért elismerésüket és elégedettségüket fejezték ki. Ezzel szemben, akik nem voltak elégedettek a helyi vezetés munkájával annak hátterében a leggyakrabban valamilyen személyes természetű ügy állt, amelyet nem a kedvükre valóan intézett el a hivatal (pl. nem kapott támogatást vagy segílyt az illető), vagy nem intézkedett elég gyorsan az

önkormányzat vagy azt nehezményezték, hogy a beruházások csak a település központjába irányulnak. Mindent egybevéve, azonban kétségtelen, hogy Szob város első évtizedének vezetői elvülhetetlen érdemeket szereztek a település életében és fejlődésében az akkor megvalósított nagyarányú fejlesztések és beruházások folytán.

### **A közlekedés-földrajzi helyzet főbb vonásai az ezredfordulótól**

Szob és kistérségének közlekedési földrajzi helyzete az ezredforduló óta sok tekintetben változott. Ezek a változások egyrészt pozitívan érintették az itt élő lakosságot oly módon, hogy javultak a kistérség településeinek Budapesttel és a budapesti agglomeráció Duna menti településeivel való egyéni és közösségi közlekedési kapcsolatai. Másrészt Pest megye más kistérségeivel összevetve nem következett be kellő mértékű javulás a kistérség közlekedési infrastruktúrájának minőségében. Meglehetősen késéssel indult meg Szob város belső úthálózatának korszerűsítési munkálatai, emellett a város – folyóparti fekvése ellenére – máig nem képes igazán profitálni a Duna kínálta adottságokból sem közlekedési, sem idegenforgalmi szempontból.

Szob a 21. század elején is főúthálózati végpont, a 12. sz. másodrendű főút csak Vác felé biztosít kapcsolatot. A városban a közutak kiépítettsége 76%-ról 88%-ra emelkedett 1997 és 2008 között, miközben a meglévő úthálózat rekonstrukciójára is jelentős összegeket áldoztak, melynek eredőjeként azok minősége sokat javult. A városon átmenő állami kezelésű utak állapota azonban rossz (ezt jelzik a szaporodó kátyúk) és ez hosszú távon komoly hátráltató tényezővé válhat a település fejlődése szempontjából. Hozzájárult ehhez számottevő mértékben az is, hogy nőtt a forgalom is az elmúlt években. Már 2008-ban is több mint 4000 gépjárművet számoltak össze naponta, de körükben a külföldi járművek aránya nem érte el az 5%-ot sem. Ez azt is jelenti egyben, hogy a határon átnyúló kapcsolatok nem fejlődtek erőteljesen. Annak ellenére, hogy a magyar-szlovák államhatár schengeni határ lett, miáltal teljes hosszán korlátlanul átjárhatóvá vált. Szintén a közúti forgalom erősödésére lehet következtetni az ezer lakosra jutó személygépkocsik számából is. Szobon 2000 és 2010 között 186-ról 235-re emelkedett a személygépkocsik száma, ám ezek az értékek évek óta rendre elmaradnak a kistérségi átlagtól.

A helyi közúti közlekedési infrastruktúra fejlesztésének fontos részét képezi a kerékpárút-hálózat kiépítése. A Szobon keresztül megépülő kerékpárút szakasszal megteremtődik a kapcsolat a Duna menti EuroVelo és a tervezett Ipoly menti kerékpárút között. Az utóbbi Szob–Letkés–Vámosmikola között fog húzódni.

Az idegenforgalom, illetve a kiránduló forgalom igényeinek magasabb szintű kiszolgálását segítették a személygépkocsi- és autóbusz-parkolóhely kialakítását célzó beruházások, melynek eredőjeként a város több pontján (vasútállomás szomszédságában, városháza előtt) is létesültek korszerű parkolók (7. kép).

Az elmúlt évtizedben Szob közlekedési centrum pozíciójában és közúti közösségi közlekedésének szervezésében lényeges változás nem következett be. A várost a kistérség legtöbb településével napi 9–17 autóbuszjárat köti össze, ellenben Vác és a főváros irányába csak ritkán indulnak járatok és a menetidejük sem kedvező, mivel az átlagos utazási sebesség alacsony. Ellenben kismértékben javult az autóbuszos utazás komfortfokozata, részben a megállóhelyek fejlesztésének köszönhetően. A Szobot érintő menetrendszerű autóbusz-forgalom utas-száma az utóbbi években a stagnálás jeleit mutatta, ami a térség gazdasági fejlődésével esetleg csekély növekedésbe mehet át.

A várossá nyilvánítás óta Szob belső vasúti közlekedési kapcsolatai is előnyösebbé váltak. A város az ezredforduló utáni évtizedben is a Budapest–Vác–Szob kétvágányú



7. kép A vasútállomás közelében levő, pár éve átadott P+R parkoló nemcsak az ingázást, hanem az idegenforgalmat is segíti  
*Photo 7 The P+R parking place located close to the railway station was opened a couple of years ago and it promotes not only the commuting but also tourism*

villamosított belföldi vasúti fővonal fontos állomása maradt, és rajta keresztül halad át a Budapest–(Szob–Párkány)–Érsekújvár–Pozsony–Prága–Berlin nemzetközi vasúti fővonal is, amely a nemzetközi európai törzshálózat része. 2005-től Szob vasúti közlekedési helyzetében kedvező fordulatot hozott, hogy az országhatár menti kisváros közösségi közlekedését ellátó közlekedési vállalatok (MÁV-Start Zrt., Volánbusz Zrt.) részei lettek a Budapesti Közlekedési Szövetségnek, majd 2009-től a kisváros részévé vált a Budapest körül kialakított elővárosi vasúti zónának, pontosabban annak északnyugati végpontja lett. Az ún. zónázó vasúti közlekedési rendszerbe való bevonás odavezetett, hogy a Szob és Budapest között közlekedő személyvonatpárok száma ugrásszerűen (az 1999. évihez képest 2009-ben átlagosan 42%-kal) megemelkedett, s az utazási idő kb. 10 perccel csökkent, szemben az 1999. évi 74 perccel. Néhány százalékkal nőtt a vasútvonal forgalma is 2007-ig, részben az úgynevezett ütemes menetrend 2004. évi bevezetése miatt. Majd az évi 460 ezer fős utasforgalmi érték alatt stabilizálódott, miközben a Szobról vonattal közlekedők esetében az átlagos utazási távolság 2004 és 2009 között 40,3 km-ről 33,7 km-re zsugorodott, azaz mérséklődött a távolabb, Vácra túlra utazók száma.

Szob nemzetközi vasúti személyforgalmát negatív módon érintette a szlovák-magyar államhatár Európai Unión belüli országhatárrá, majd schengeni határrá válása, ugyanis elvesztette nemzetközi vasúti megállóhely funkcióját. Így kevesebb külföldi keresheti fel. Amíg 1999-ben még 4 nemzetközi vonat állt meg a kisvárosban, addig a 2000-es évek első évtizedének végén már csak átbognak rajta.

A vasúti közlekedéssel összefüggésben említést érdemelnek még a kisvasutak is, amelyek a város és térsége idegenforgalmi potenciáljának növelésében ma még csekély, de a jövőben – megfelelő mértékű fejlesztések esetén – nagyobb szerepet játszhatnak. Közülük az európai uniós források igénybevételevel felújított és 2008. május 1-től üzemelő Börzsöny Kisvasút a legjelentősebb. A renszánszát élő kisvasút kifejezetten turistabarát, mivel vagonjaiban kerékpárok is szállíthatók, ami azért lényeges, mert a kisvasút kiránduló forgalmának egyik növekedési bázisát jelenthetik az oda érkező kerékpárosok (8. kép).



8. kép Szob és Márianosztra között főleg hétvégenként közlekedik a Börzsöny Kisvasút  
Photo 8 „Börzsöny Kisvasút” runs between Szob and Márianosztra mainly on weekends

A kisváros vízi közlekedését változatlanul a Szob és Pilismarót között óránként közlekedő dunai komp forgalma képviseli, mivel a tavasztól ősziig tartó dunai idegenforgalmi szezonban a Budapestről a Dunakanyaron át Esztergomba közlekedő menetrendszerű kiránduló- és szárnyashajók Szobot nem érintik. Ennek háttérében az áll, hogy nincs folyami hajó kikötője a városnak.

A személy- és járműforgalmat egyaránt lebonyolító szobi kompot 2010-ben is a helyi bejegyzésű Ferryboat Kft. üzemeltette. Az 50 tonnás hordképességű komp egyidejűleg 200 utast és 24 db személyautót képes szállítani Szob és Pilismarót között. A kompkikötőhöz kapcsolódó infrastruktúra még mindig igen szegényes, habár a kikötő környéke rendezettebb lett.

A közlekedéssel kapcsolatban a legtöbb kritika a közúthálózatot érte a lakossági megkérdezés során. A válaszolók zöme (227-en) elsődlegesen az utak minőségével nem elégedett, mert úgy véli, hogy még mindig sok a rossz, gépkocsival szinte alig járható út. Egyesek szerint néhánynak az állapota egyenesen katasztrofális. Különösen azon utak minősége nem megfelelő, amelyek nem önkormányzati fennhatóság alatt állnak. Ugyanakkor a vasúti közlekedés megítélésében nagyfokú volt az egyetértés, a megkérdezettek 78%-a volt elégedett annak színvonalával.

Szob közúti közlekedési hálózati helyzetének radikális javulását csak két jelentős beruhá-  
zással lehetne elérni. Az elsőhöz egy közúti Duna híd építésére lenne szükség a mai komp-  
kikötő folyamkilométerénél a Szob és Pilismarót közötti kompforgalom kiváltására (bár  
ennek egyáltalán nincsenek meg a közúti jármű forgalmi indokai). A másik, közútfejlesztési  
célú beruházás a Szob–Párkány közötti főútvonalai kapcsolatok megteremtését szolgálhat-  
ná. Ehhez viszont hosszú távon szükséges lenne az Ipolyon a szobi vasúti híd mellé egy  
megfelelő teherbírású közúti hidat építeni (természetesen szlovák-magyar együttműködés  
keretében, európai uniós források igénybe vételével). Ám ennek megvalósítása sem tűnik  
reálisnak belátható időn belül. Ez egyúttal azt is jelenti, hogy markáns változás a város és  
térsege közlekedésföldrajzi viszonyaiban nem várható az elkövetkezendő években.

### **Turisztikai adottságok és lehetőségek az új évezred elején**

Szob önmagában továbbra sem jelent turisztikai attrakciót, de a kistérség centruma-  
ként tetemesebb részt vállalhat a vendégforgalom generálásában. A város turizmusa csak  
a kistérség egészét tekintve értékelhető reálisan.

A Szobi kistérség a Budapest–Közép-Dunavidék idegenforgalmi régió egyik legszebb  
fekvésű és igen változatos turisztikai tevékenységet biztosító célterülete. Kínálata ugyan  
nem szolgálja a hazai és a nemzetközi turisztikai trendek fő áramlataihoz való kötődé-  
sét, ugyanakkor a Dunakanyar kiemelt üdülőkörzet részeként kedvelt rekreációs terület-  
ként funkcionál. A térséghez kötődő hívószavak jól csengnek a belföldi piacon, így pél-  
dául a szobi szörp, a Dunakanyar festői panorámája, vagy a Börzsöny kisvasútjai olyan  
alapvető asszociációkat jelentenek, amelyekre nem csak a múltban és a jelenben, hanem  
a jövőben is eredményesen lehet építeni.

A kisváros közlekedésföldrajzi helyzetében negatív és pozitív változás egyaránt bekö-  
vetkezett az elmúlt évtizedben, amelyek a turizmust is érinthetik. A schengeni egyez-  
ményhez történt csatlakozás óta Szob vasútközlekedésének a nemzetközi turizmusból  
észlelhető jelentősége ugyanis csökkent, így sem az európai, sem a közvetlen szomszéd,  
szlovák forgalom nem érezteti hatását. A Szobot érintő 6-os számú EuroVelo nemzetközi  
kerékpárút látható forgalmat generál, amely a Zebegény felől közúton, illetve a Pilismarót  
felől a réven érkezők keresletében jelenik meg. Az utóbbi években kifejlesztett erőfeszítések  
eredményeképpen újjáéledt, a Szob–Márianosztra–Nagyirtás útvonalon közlekedő kis-  
vasút a családi rekreáció igen népszerű eszköze, aminek a fenntartása azonban komoly  
kihívások elé állítja a tulajdonost.

Szob és kistérsége szűkös turisztikai kínálatában egyértelműen a Börzsöny hegység  
játssza a vezető szerepet, amely mellett még a Duna szolgál az aktív turizmushoz sorol-  
ható turisztikai termékek színteréül. A kultúra alárendelt helyet foglal el, s csak néhány  
alkalommal kerül előtérbe (pl. a városnapi rendezvénysorozat keretében vagy a Börzsöny  
Múzeumban rendezett időszaki kiállítások alkalmával).

Továbbra sincsenek a kisvárosban olyan látogatható műemlékek, amelyek miatt nagyobb  
távolságból számottevő mértékben odautaznának a turisták. Szob és kistérsége egyik  
– sajnos, egyre kevésbé hasznosított – erőssége a bogycsüti gyümölcsstermesztés, ám a gyü-  
mölcsstermesztés rendezvényei viszonylag kevés érdeklődőt vonzanak a városba. Kedvezőtlen  
az is, hogy Szob szálláshelykínálata csak néhány magánszállásra korlátozódik. E téren  
az elmúlt évtizedben sem mennyiségileg, sem minőségileg nem történt előrelépés, ami  
szintén oka lehet annak, hogy a település turizmusa sem nőtt erőteljesen. Bár a vendégek  
száma 2000 és 2009 között 21 ezerről 25 ezerre emelkedett a kistérség egészében, ennek  
a vendég száma csupán a töredéke jutott Szobra. Az is tény, hogy a turisztikai kínálat



9. kép A Szob iparosodásában egykor fontos szerepet játszott Luczenbacher család kastélya a lazarista rend tulajdona és felújításra vár  
*Photo 9* The castle of Luczenbacher family is the property of the Lazarists and waiting for renewal  
(The family played a great role in the industrialisation of Szob in the 19<sup>th</sup> century.)



10. kép A 20. század elején kedvelt fürdőhely és nyaralóhely, a szobi Duna-part ma sokkal békésebb és kevésbé kihasznált  
*Photo 10* The Danube bank at Szob was a popular holiday resort in the beginning of the 20<sup>th</sup> century, but today it is much more peaceful and less utilised

elsősorban a belföldi keresletet generálja, a külföldi érdeklődés szinte jelentéktelen. Szob turizmusa szempontjából az sem előnyös, hogy bár a Dunakanyar az ország egyik kiemelt üdülőövezete, a helyi lakásállomány funkciójában ez a kitüntetett szerep szinte alig érhető tetten. 2001-ben ugyanis egyetlen egy üdülőt sem regisztráltak a népszámlálók, s nem változott ez alapjában véve 2010-re sem. Az is említést érdemel, hogy Szobot a külföldi lakás-, illetve telekvásárlók is elkerülték eddig.

Szob turizmusban elfoglalt szerény pozíciója még számos egyéb tényezőnek tudható be, amelyekben lényeges változás a várossá válás óta sem tapasztalható. Ezek a következők:

- megközelíthetősége jó, de az ország legfontosabb küldő területétől, Budapestről csaknem annyi idő alatt érhető el, mint a legnépszerűbb üdülőterület, a Balaton (személygépkocsival autópályán),
- a közeli Dunakanyar települései olyan mértékben magukhoz vonzzák a turistaforgalmat, hogy az idegenforgalmi bevételekből szinte semmi sem jut már Szobnak,
- fürdőzésre alkalmas vízpart (szabad strand) hiányában nem tud a jelentősebb vendégéjszaka számmal járó üdülturizmusba bekapcsolódni;
- nem üzemel gyógy- és/vagy termál/élményfürdő, azaz hiányzik a természetes gyógytényező,
- határ menti fekvés teljes kihasználatlansága, hatása sem a turizmusban, sem a kiskereskedelemben érdemben nem érződik,
- turizmus szervezettségének, az átgondolt lokális turizmuspolitikának és marketing-kommunikációnak a hiánya.

Ezekon kívül még vannak olyan potenciális tényezők, amelyek kiaknázása és fejlesztése a jövőben szintén számításba jöhet, és hozzájárulhat a város és tágabb térsége turisztikai vonzerejének a növeléséhez. Közéjük sorolható például a Duna-part, a Luczenbacher kastély, a Börzsöny domborzata, növény- és állatvilága, valamint a Duna–Ipoly Nemzeti Park garantálta természetvédelem, a kerékpárutakhoz kapcsolódó szolgáltatások, a vasútállomás felújítása, a falusi beutérésekkel színezett kisvárosi milió, a helyi termékeket, gasztronómiát kínáló üzletek, vendéglátóhelyek nyitása és egész évben való üzemeltetése (9. és 10. kép).

Összességében véve a város neve egyelőre jól cseng a magyar lakosság körében. Rendkívül nagy előnyt jelenthetne a település turisztikai marketing-kommunikációjában, hogy Szobot egy bevezetett, népszerű márkával azonosítják. A szörpgyár agonizálása nem szolgálja a márka fenntartását, ám a retró korszakban könnyen feleleveníthető a termékhez kötődő pozitív asszociáció, amire feltétlenül építeni kellene. Mivel a város nem rendelkezik olyan egyedi vonzerővel, amely Szobot önmagában turisztikai célterületté tenné a magyar piacon, ezért a kistérségen belüli együttműködés generálójának szerepében kell olyan előnyökre szert tenni, amelynek hatásai a helyi társadalomban és gazdaságban már rövidtávon is megjelennek.

## Összefoglalás

Szob történelmi öröksége és az elmúlt évtized dinamikus fejlődése együttesen olyan szilárd alapokat jelentenek, amelyekre stabilan építközhet a város az elkövetkezendő évtizedekben. A bizonyos fokig megelölegezett városi státusz Szob esetében is további fejlesztéseket, beruházásokat indukált, hiszen az nyilvánvaló volt, hogy a „Börzsöny kapuja” nem felel meg teljes mértékben a városi jogállással szemben támasztott követelményeknek.

A település lakossága is sejtette ezt, és jól látta a város vezetése is, hogy a cím elnyerése újabb és még több kötelezettséget jelent. A kérdőíves felmérés eredményei azt igazolták,

hogyan a város lakossága alapvetően elégedett az elért eredményekkel. Ugyanakkor felszínre kerültek az elégedetlenség fő forrásai is. Közöttük kiemelt helyet foglal el a helyi gazdaság, főleg a gyáripar leépülése, a munkalehetőségek beszűkülése. A lokális gazdaság fejlesztésében kitüntetett szerepet tulajdonítanak a közlekedésnek és a turizmusnak, valamint a bogyós gyümölcsstermesztésen alapuló gazdaságok fejlődésének.

A szobi felmérés tapasztalataihoz hasonló folyamatok, változások valószínűleg más, közelmúltban várossá nyilvánított településeken is megfigyelhetők a sajátos történelmi fejlődéstől és a lokális adottságoktól függően azonban eltérő mértékben. Az sem kétséges, hogy az itteni megállapítások nagymértékben hozzájárulnak a városi cím lakossági megítélésének és egy település társadalmi, gazdasági fejlődésére gyakorolt hatásának a realitás megismeréséhez. A kevés összehasonlítást lehetővé tevő kutatások eredményei arra utalnak, hogy Szob jelentős eredményei nem tekinthetők általánosnak, vagyis a kis-települések számára a városi cím nem hozott radikális társadalmi, gazdasági fejlődést, „felzárkózást” a valódi városokhoz.

Szob sikeresen vette a városi jogállás első évtizedét, s a városi cím megszerzésével lényegében elindult azon az úton, hogy város legyen a szó valódi értelmében. A több mint 730 éves település életében egy új fejezet kezdődött. A várossá nyilvánítás tehát nem a végét, hanem a kezdetét jelentette Szob várossá válásának.

---

KISS ÉVA

MTA CSFK Földrajztudományi Intézet, Budapest  
kisse@helka.iif.hu

TINER TIBOR

MTA CSFK Földrajztudományi Intézet, Budapest  
tinert@mtafki.hu

MICHALKÓ GÁBOR

MTA CSFK Földrajztudományi Intézet, Budapest  
michalko@iif.hu

#### IRODALOM

- BELUSZKY P. – GYÓRI R. 2006: „Ez a falu város!”: avagy a városi rang adományozásának gyakorlata és következményei 1990 után. – *Tér és Társadalom* 20. 2. pp. 65–81.
- BUIDOSÓ Z. 2005: Adalékok a hazai városállomány gyarapodásához. – In: SÜLI-ZAKAR I. (szerk.): „Tájak-Régiók-Települések...” Tisztelegés Enyedi György akadémikus előtt. Debreceni Egyetem, Debrecen. pp. 185–189.
- CSAPÓ T. 2009: Várossá nyilvánítás gyakorlata Magyarországon 1945-től napjainkig. – In: TÓTH J. – PÁL Á. – SZÓNOKYNE ANCSIN G. (szerk.): Tanulmánykötet Krajkó Gyula professzor úr tiszteletére. SZTE TTIK Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, Szeged. pp. 69–79.
- DÖVÉNYI Z. 2006: „Ez a falu város”: tünődések a hazai várossá nyilvánítások kapcsán. – In: BLAHÓ A. – TÓTH J. (szerk.): Tanulmányok Mendöl Tibor születésének 100. évfordulójára. Mendöl Tibor Centenárium Év Bizottsága, Orosháza–Pécs. pp. 109–115.
- DÖVÉNYI Z. 2009: „Város az, ami magát annak nevezi”: tünődések Tóth József tanulmánya kapcsán. – *Területi Statisztika* 12. 1. pp. 3–7.
- GYÜRE J. 2010: Urbanizáció alulnézetből. Adalékok a várossá nyilvánítások belső motivációinak feltérképezéséhez. – In: GÖRCS N. L. – PIRISI G. (szerk.): *Tér-Tálem- Tanítványok II.* PTE TTK–Publikon Kiadó, Pécs. pp. 289–299.
- KISS É. 1992: A helyi vezetés jellemzői a Közép-Tiszavidék településein. *Alföldi Társadalom* 14. pp. 139–157.
- KISS, É. 1997: Hungary: urbanization and the urban network. – *Ekistics*, 382/383/384. pp. 48–59.
- KISS É. 1998: A várossá nyilvánítás néhány tényezője – egy önkormányzati felmérés tükrében. – *Comitatus* 7–8. pp. 118–129.



- KÓSZEGFALVI GY. 2008: Agglomerálódó térségnek jól jön az új város. – Területi Statisztika 11. 4. pp. 377–379.
- NÉMETH S. 2009: Mintha-városból mintavárost! A magyar urbanizáció mennyiségi útja és minőségi átmenete. – Területi Statisztika 12. 1. pp. 8–18.
- PIRISI G. 2009: Város vagy nem város? – dilemmák a formális és a funkcionális városfogalom kettőssége kapcsán. – Területi Statisztika 12. 2. pp. 3–7.
- PIRISI G.–TRÓCSÁNYI A. 2009: Így készül a magyar város. – Területi Statisztika 12. 2. pp. 137–147.
- RUDL J. 1998: Új város és kistérség.(Néhány gondolat a várossá nyilvánítás problémaköréhez.) – In: MÉSZÁROS R. – TÓTH J. (szerk.): Földrajzi kaleidoszkóp: tanulmányok Krajkó Gyula professzor 70. születésnapjára. JATE TTK Gazdaságföldrajzi Tanszék; PTE TTK Általános Társadalom-földrajzi és Urbanisztikai Tanszék, Szeged–Pécs. pp. 274–285.
- SZIGETI E. 2002: Község, város, jogállás: a magyar településhálózat közigazgatási térszerkezetének néhány kérdése. Magyar Közigazgatási Intézet, Budapest. 248 p.
- TÓTH J. 2008: Meditáció a városokról és a várossá nyilvánítás hazai gyakorlatáról. – Területi Statisztika 11. 3. pp. 237–244.
- TRÓCSÁNYI A. –PIRISI G. –MALATYINSZKI SZ. 2007: A célnál fontosabb a bejárt út: a várossá nyilvánítás gyakorlata Magyarországon. – Falu–Város–Régió, 3. pp. 18–27.
- ZENTAI V. 1988: Lehetőségek és korlátok a helyi vezetés településfejlesztési stratégiájában. – In: ASZTALOS I. –KOVÁCS K. –ZENTAI V. (szerk.): Városon innen, falun túl. Petőfi Múzeum, Aszód. pp. 351–379.