

VII. MAGYAR FÖLDRAJZI KONFERENCIA KIADVÁNYA

2014 Miskolc

**Kiadó: Miskolci Egyetem
Földrajz – Geoinformatika Intézet**



*Szerkesztette:
Kóródi Tibor
Sansumné Molnár Judit
Siskáné Szilasi Beáta
Dobos Endre*

ISBN 978-963-358-063-9

A KÖZLEKEDÉSFÖLDRAJZI TÉNYEZŐK TELEPÜLÉSFEJLESZTŐ HATÁSAINAK ÉRVÉNYESÜLÉSE SZOB PÉLDÁJÁN

BEVEZETÉS

Egy település történeti fejlődésének alakításában számos természeti, gazdasági és társadalmi tényező játszik szerepet. Közülük leggyakrabban a természeti és társadalmi erőforrásokban (termőföld, bányakincsek, vizek, erdőségek, népességszám stb.) való bővelkedés, a (politikai-gazdasági-katonai) központ-szerep, továbbá a nagy mennyiségű és széleskörű árucserét biztosító gazdasági-területi kapcsolatrendszer megléte segíti elő a leghatékonyabban egy-egy település hosszú távú fejlődését. Néhány esetben viszont a fenti tényezőkön kívül kitüntetett szerepe lehet más tényezőknek is egy település fejlődési folyamatainak befolyásolásában. Ilyen sajátos tényezőnek tekinthető a területi kapcsolatrendszereket megteremtő és fenntartó közlekedés, a gazdasági élet „érhálózata”, amelynek a gazdaság egyéb termelő ágazataival összhangban való sokoldalú fejlesztése akár egy kisebb település számára is hosszú távú gazdasági fejlődést hozhat magával.

A kedvező közlekedésföldrajzi feltételek megfelelő kihasználásának nyomán kibontakozott gazdasági fejlődés megvalósulására kitűnő példa Szob, a Pest megye északnyugati peremén, a magyar-szlovák határnál, Budapesttől közel 70 km-re fekvő, évek óta 3000 fő körül ingadozó lakosságú, Duna- és Ipoly-parti kisváros.

SZOB FEJLESZTÉSI TÉNYEZŐI ÉS VIRÁGZÁSÁNAK ÉVTIZEDEI (1850–1920)

A 2000-ben városi rangot szerzett Szob az elmúlt bő másfél évszázadban sajátos, prosperáló időszakokkal és hullámvölgyekkel tarkított fejlődési pályát járt be. A település történetében évszázadok óta fontos szerepet játszott az előnyös földrajzi fekvés (főként a Duna mint víziút hasznosításának lehetősége), de Szob fejlesztésében a közlekedéshez közvetlenül vagy közvetetten kötődő elemek főként a 19. sz.-ban kerültek igazán túlsúlyba.

A település fejlődését a 19. sz. második felétől az alábbi nyolc fő tényező alakította:

1. Kedvező közlekedésföldrajzi adottságok;
2. Külföldi nagyvállalkozók letelepedése Szobon;
3. A vasút megjelenése és vasúti híd épülése;
4. Dunai kikötők építése, a szobi rév működésének megindulása;
5. Ipartelepek létesítése;
6. Emelkedő foglalkoztatás a helyi iparban és a közlekedésben;
7. Növekvő vízi és vasúti szállító kapacitást biztosító infrastruktúra fejlesztése;
8. Járási székhely funkció megszerzése.

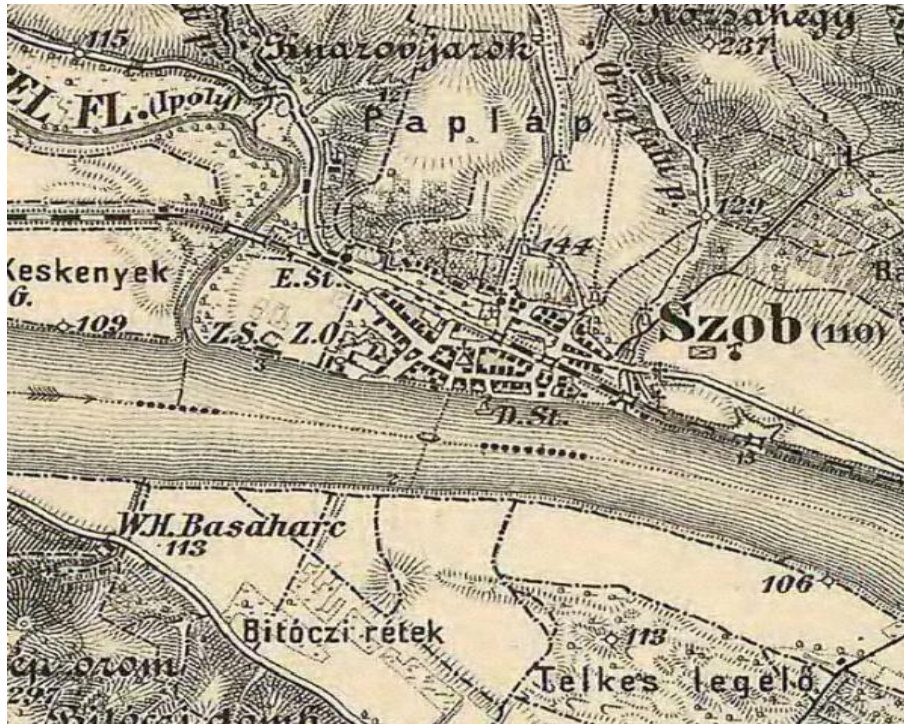
A felsorolásból is jól kiolvasható, hogy a kisváros 19. sz.-ban érvényesülő nyolc településfejlesztési tényezője közül hat közlekedési eredetű, azaz a vízi és vasúti közlekedés kulcsszerepet játszott a prosperitás évtizedeinek megalapozásában.

AZ EGYES FEJLESZTÉSI TÉNYEZŐK IDŐBENI ÉRVÉNYESÜLÉSE ÉS KÖVETKEZMÉNYEI

A helyi gazdaság látványos fejlődésének térbeli lenyomata hűen tükröződik vissza a különböző történelmi időszakokban készült településtérképek változó tartalmából, amelynek ábrázolására különösen alkalmasak a 18. és 19. sz.-ban elvégzett katonai felmérések. Az *első* katonai felmérés Szobot is tartalmazó térképlapján (1784) még csupán egy apró, a Duna és az

¹⁶⁵ **Tiner Tibor:** MTA Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont, Földrajztudományi Intézet, 1112 Budapest, Budaörsi út 45. E-mail: tiner.tibor@csfk.mta.hu

Ipoly folyását követő közút mentén sorakozó házakból álló aprófalva látható. A *második* katonai felmérés több mint fél évszázaddal később (1842) felvett térképszelvényén már megfigyelhető a házak számbeli gyarapodása, ám a település térképéről még hiányzanak a látványos gazdasági fejlődésre utaló elemek. A *harmadik* katonai felmérés 30 évvel később készült térképén (1872) viszont már egy egészen más, vasútvonalakkal, kikötőkkel, postával, bánya- és ipartelepekkel rendelkező Szobot láthatunk (1. ábra).



1. ábra. Szob és környéke 1872-ben a harmadik katonai felmérés térképén

A település életében gyökeres változást hozott egy németalföldi család 18. sz. végi letelepedése. A család vállalkozói – Johann Luczenbacher családalapítóval kezdődően – komoly tőkét fektettek be a helyi ipar megteremtése és Szob közlekedési infrastruktúrájának kiépítése céljából (Horváth 1998). Befektetéseiknek köszönhetően 19. sz. első felében Szobon fafeldolgozó és fűrészmalomok kezdtek meg működésüket, és 1847-ben megépült – egyelőre csak fából – az első Ipoly-híd is (Hajós 2001), 1818-ban a szobi Duna-part erre alkalmas helyén pedig kikötött az első gőzhajó.

A település felvirágzása, amely a 19. sz. második felétől kezdődött, nagymértékben kapcsolódott a magyar gyáripár és vasúthálózat döntően külföldi tőkebefektetések eredményeként megvalósult látványos bővüléséhez (Berend és Ránki 1972). A kiváló üzleti érzékű Luczenbacher Pál – felismerve a gyorsan fejlődő építőipar és a vasútépítések növekvő kocka- és terméskő-, továbbá épület-, ill. vasúti talpfa-igényét – 1861-ben újabb kőbányát nyitott a Csák-hegyen az 1835 óta működő kőbánya közelében. Onnan kisvasúttal szállította a hatalmas mennyiségben kitermelt követ az Ipoly-parti közútdába, majd iparvágányon tovább az időközben felépített dunai teherkikötőbe. A Börzsönyben kitermelt fa Szobig történő szállítására több kisvasutat építtetett. (Ezek voltak a mai, turisztikai célokat szolgáló erdei vasutak elődei.)

A nagyvállalkozó az 1860-as években téglagyárat és hajóépítő műhelyt is létesített, utóbbiban megkezdte a gőzbárkák gyártását. A felsorolt üzemekben több mint 500 helyi munkavállalót foglalkoztatott. A teherkikötő közelében személyhajók számára is építtetett egy kikötőt, majd 1860-ban gőzhajózási engedélyt szerezve bekapcsolódott a dunai teher- és

személyszállításba. Az 1860-as évek végétől a Luczenbacher-féle hajózási társaság 15 gőzhajót és 26 uszályt közlekedtetett a Dunán, emellett Pest és Mohács között személyhajó járatot is üzemeltetett (Jankó 1968). A család hajózási vállalata 1871-ben már a legnagyobb hazai vízfutató cégek egyike volt (1. kép).



1. kép: Az egykori Luczenbacher-flottához tartozó Hungaria gőzös 1900-ban.

A pezsgő iparú település más befektetőket is odavonzott. Az 1870-es években Szobon felépült a Hittelmayer-féle vegyiüzem, amely Közép-Európa első terpentingyára volt, valamint megkezdte a termelést Steiner Bernát szesz- és likörgyára (Horváth 1998).

Szob fejlődésének újabb lendületet adott a vasútépítés. A Pest és Vác közötti vasútvonal üzembe helyezése után hamarosan folytatódott a vaspálya építése Pozsony felé. A Vác–Párkány-nána közötti szakasz átadásával (1850. dec. 16) Szob is vasutat és vasútállomást kapott, ami egyben azt is jelentette, hogy Hont megye lakossága erről az állomásról tudta igénybe venni az új közlekedési eszközt. A vonal évről-évre növekvő vonatforgalma szükségessé tette egy két vágány elhelyezésére alkalmas vasúti híd építését az Ipoly felett. A kovácsoltvasból készült új hidat 1859-ben adták át a forgalomnak (Gáll 1970). Negyed századot kellett várni a Párkány felé vezető második vágány megépülésére (1885), noha ennek mielőbbi üzembe helyezését gazdasági okok is indokolták: a Budapest–Érsekújvár–Pozsony vasúti pálya építési költségei ugyanis lényegesen alacsonyabbak voltak, mint a Győrön át Pozsonyba vezetőé. A forgalom töretlen növekedése teherbíróbb vasúti hidat kívánt, ezért 1900-ban a régi híd helyén egy nagyobb teherbírású acélhíd épült meg (Hajós 2001).

A GAZDASÁGI PROSPERITÁS HATÁSAI

A folyamatos iparfejlesztésnek, továbbá a helyi és térségi közlekedési infrastruktúra kiépítésének és bővítésének számos pozitív hozadéka volt, amely a népesség gyarapodásában, a növekvő foglalkoztatásban és szerkezetének pozitív irányú megváltozásában, továbbá a település közigazgatási rangjának emelkedésében egyaránt megmutatkozott.

Szob népességszáma, amely az 1840-es évek közepén kb. 500 fő volt (Fényes 1847), 1880-ra már ennek több mint a 3-szorosára (közel 1600 főre) nőtt, 1910-re pedig megközelítette a 2000 főt. A századforduló után a település gazdaságilag aktív lakosságának foglalkozási szerkezetében egyértelműen az ipar és a közlekedés dominált (1910-ben 36% volt az iparban, és 34% a közlekedésben foglalkoztatottak aránya.) A közlekedési ágazatban foglalkoztatottak feltűnően magas részesedése jól tükrözi a szobi hajózási tradíciók korai kialakulását és majd magyarázza a 20. század évtizedeiben is megfigyelhető továbbélését.

A prosperáló Szobot közigazgatási funkcióval jutalmazták: 1876-ban a Szalkai járás legjelentősebb településeként járási székhely rangot kapott, amelyet 1882-ig töltött be. 1883-ban pedig a róla elnevezett Szobi járás székhelyévé lépett elő, mely funkcióját egészen 1917-ig megőrizte.

A HANYATLÁS ÉS A STAGNÁLÁS ÉVTIZEDEI

Szob közel 7 évtizedes töretlen fejlődését az első világháború gazdasági recessziót hozó évei, majd a trianoni határok meghúzása akasztotta meg. 1920-tól Szob az új csehszlovák-magyar államhatáron nemzetközi határállomás és belföldi vasúthálózati végponttá vált. A település közigazgatási funkciója viszont nem változott, egészen 1970-ig megmaradt a (csonka) Szobi járás székhelyének.

Bár az újonnan megalakult Csehszlovákia magyar lakta területeiről az első világháború után megindult migrációs hullám eredményeként Szob népessége az 1920-as években folyamatosan emelkedett (1930-ra megközelítette a 3500 főt), a közlekedési periféria-helyzet állandósulása, majd az évtized végén kirobbanó gazdasági válság negatív hatásai komoly mértékben sújtották a település gazdasági életét. A Luczenbacher család vállalkozásainak 1930 utáni csődje a helyi ipari vállalkozások vesztességessé válásához, a vízi szállítások visszaeséséhez, ezáltal a munkanélküliség emelkedéséhez és kikötői forgalom csökkenéséhez vezetett. Ebben az időben Szob fokozatosan kimaradt a dunai hajóforgalomból, a község periferizálódása fokozatosan erősödött.

Nem változott viszont számottevően a község munkavállalóinak foglalkozási szerkezete. Az 1930-as évek elején Szob gazdaságilag aktív népességének több mint a felét a közlekedés foglalkoztatta. Az iparban, a mezőgazdaságban és az egyéb ágazatokban a helyi lakosság alig 14–17%-a jutott munkához. A munkavállalás viszont Szobtól távoli munkaerőpiacon történt, a szobi hajósok nagy részét a dunai folyamhajózásban alkalmazták, németül értő kisebb hányaduk tengerjáró hajókra szegődött.

Az első bécsi döntés (1938) eredményeként módosult csehszlovák-magyar államhatár megszüntette Szob határszéli helyzetét, és a következő években a település periféria-helyzetből adódó közlekedési hátrányai is mérséklődtek. A második világháború pusztításai, majd a trianoni határvonal visszaállítása (1945) Szobot újra határ menti községgé süllyesztette, évtizedekre tartóssá téve a település gazdasági és közlekedési periféria-helyzetét.

Bár az 1944-ben a visszavonuló német csapatok által felrobbantott vasúti híd 1947–48 között két hídtestből álló acélhídként épült újjá (Gáll 1970). a nagy teherbírású vasúti műtárgy kizárólag a nemzetközi vonatforgalmat szolgálta, azaz nem változtatott a település belföldi vasúthálózati végpont helyzetén. Nem történt meg viszont a település folyami kikötői infrastruktúrájának újjáépítése és korszerűsítése, emiatt Szob a későbbi évtizedekben sem kapcsolódhatott be a dunai áru- és személyforgalomba. Kiepített folyami kikötő hiánya miatt a szállításiigényes helyi ipari üzemek nem tudták kihasználni a Duna nyújtotta alacsony vízi fuvarozási költséget (a helyi andeztibányában termelt követ vasúton szállították az ország más részeibe), de a feldolgozott élelmiszeripari termékek olcsó vasúti fuvarozásának lehetőségét sem használták ki (az 1967-től üzemelő szobi gyömolcsfeldolgozó termékeit közúton szállították a fogyasztói piacokra).

Az 1980-as években Szob előtt felcsillant a remény a helyi közlekedési infrastruktúra állami forrásból megvalósuló fejlesztésére. A Gabčíkovo–Nagymaros Vízlépcsőrendszer (GNV) építéshez kapcsolódóan a településen nagyszabású partrendezési, kikötő fejlesztési és útkorszerűsítési beruházásokat terveztek. Emiatt viszont a korábban központi forrásokból megvalósult infrastrukturális fejlesztések, támogatások az 1970-es évektől rendre elmaradtak. Ehelyett az 1980-as évtized közepétől Szobon és környékén megindultak a GNV-beruházás előkészítő munkálatai (Kerekes et al. 1994). 1987–88-ban partrendezés címen az OVIBER állami nagyvállalat a szobi Duna partot kb. 1 km hosszan tönkretette (hajóállomás elbontása,

tömeges fakivágás, a növényzet helyének nagyméretű kövekkel és törmelékbetonnal való feltöltése). A folyópartot elcsúfító drasztikus beavatkozás mellett a GNV-beruházáshoz kapcsolódó környezet-átalakításnak további negatív következményei voltak:

- Az 1990-es évek elejére az egykori parti sétányból, amelyet szép házsor szegélyezett csak rövid szakasz maradt meg.
- A lakott terület és a határt jelentő Ipoly folyó közötti széles sávon egy nagy kiterjedésű sóder depónia létesült.
- 1989-ben a Szobhoz közeli Ipolydamásdon egy ideiglenes Ipoly-hidat építettek a szobi andezitbányából kitermelt, a GNV építkezéséhez szükséges kő szlovákiai területen át történő közúti szállítására (Hajós 2001).

Itt jegyzendő meg, hogy a beruházás leállítása miatt a kőszállításra soha sem használt hidat lebontották, noha az gyalogos vagy kerékpáros közlekedés számára jól használható lett volna a magyar-szlovák kishatárforgalomban (Tiner 1994).

KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA FELJESZTÉSEK AZ 1990-ES ÉVEKBEN

Az 1990-es évektől megindult, majd az évtized második felében kiteljesedő politikai és gazdasági rendszerváltás a magyarországi települések jelentős része számára a fokozott önállóság megszerzését biztosította a helyi gazdálkodás és településfejlesztés területén egyaránt. A piacgazdaság létrejötte Szobon is több kedvező változást eredményezett, mivel hozzájárult ahhoz, hogy a városi cím elnyerését célként kitűző helyi önkormányzat számos fejlesztési erőforrás megszerzését eredményező, sikeres gazdaságpolitikát valósítson meg.

A helyi önkormányzat településfejlesztési céljai között kiemelt hangsúlyt kaptak a közlekedési infrastruktúra egyes elemeinek korszerűsítését és bővítését célzó programok, valamint a megvalósításukhoz szükséges eszközök biztosítása. A fenti célt szolgáló fontosabb eszközök között kiemelten említendő az önkormányzati bevételek növelése, továbbá változatos fejlesztési programok indítása. A település önkormányzata az 1990-es években az alábbi forrásokat volt képes bevonni a településfejlesztés finanszírozásába: állami támogatás, helyi adó, sikeres pályázatokból nyert pénzügyi források, valamint önkormányzati tulajdonok bérbeadása, ill. értékesítése. A helyi önkormányzatnak a fejlesztési források megszerzése ügyében tett erőfeszítéseit az 1990-es évtized legtöbb évében siker koronázta: 1990-ben 89 millió Ft-ot, 1995-ben 172 millió Ft-ot, 1999-ben pedig már összesen 310 millió Ft-ot költhettek településfejlesztési célokra. A látványos fejlesztési forrásnövekedés lehetővé tette, hogy a kiadásokon belül a fejlesztési célú felhasználások aránya igen kedvező maradjon, azaz évi 8% és 34% között ingadozzon.

Az 1990-es években Szobon megvalósult közlekedési infrastruktúra fejlesztések költségeinek fedezésére a helyi önkormányzat a fejlesztési források közel egynegyedét fordította, ami igen magas arány (Szob nagyközség fejlesztési... 1990–2000). A legjelentősebb és a helyi lakosság legszélesebb rétegeinek közlekedési és utazási feltételeit napi szinten befolyásoló közlekedési infrastruktúra fejlesztések Szobon 1990 és 2000 között a következők voltak:

- helyi út- és járdahálózat korszerűsítése,
- parkolóhelyek számának emelése,
- leállított kisvasutak üzembe helyezésének előkészítése,
- hozzájárulás a vasútállomás épületének felújításához,
- a szobi rév környékének rendezése,
- kerékpárút építési program beindítása.

A fenti fejlesztési célok maradéktalan teljesítése fokozottan hozzájárult ahhoz, hogy a 2000. évben Szob városi rangot szerezzen, ezáltal a Szobi kistérségen belüli gazdasági és tömegközlekedési centrum szerepe is erősödjön. A kisváros központi funkciójának szélesedése a környékbeli községek, és szinte a teljes Ipoly-völgy településhálózatának érdekeit is

sokoldalúan szolgálja (pl. a városi szolgáltatásokhoz való kedvezőbb hozzájutás, a térségi munkavállalási lehetőségek bővülése, idegenforgalmi vonzerő növelése stb.) (Kiss 1998). Szob várossá válása azért is jelentős eredmény, mert 2000-ig Pest megye legfejletlenebb kistérsége nem rendelkezett egyetlen városi rangú településsel sem.

A KÖZLEKEDÉSI VISZONYOK VÁLTOZÁSÁNAK HATÁSA SZOB FEJLŐDÉSÉRE 2000 UTÁN

Szob és kistérségének közlekedési földrajzi helyzete az ezredforduló óta sok tekintetben változott. E 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 indultak meg a kisváros belső úthálózatának korszerűsítési munkálatai, emellett Szob máig nem képes profitálni a Duna kínálta adottságokból sem közlekedési, sem turisztikai szempontból (Kiss et al. 2012).

A kisváros a 21. sz. elején is főúthálózati végpont maradt, a 12. sz. főút csak Vác felé biztosít kapcsolatot. A közutak kiépítettsége 1997 és 2012 között 76%-ról 92%-ra emelkedett. A város a helyi úthálózat rekonstrukciójára jelentős összegeket áldozott, így közútjainak minősége sokat javult. A városon átmenő állami kezelésű utak állapota azonban rossz (ezt jelzik a szaporodó kátyúk), ami a település vonzerejét rontó tényező. Annak ellenére, hogy 2009 decembere óta a magyar-szlovák államhatár schengeni határ lett, Szob határon átnyúló kapcsolatai nem fejlődtek kellőképpen. A helyi közúti közlekedési infrastruktúra fejlesztésének eleme a kerékpárút-hálózat kiépítése. A kisvároson átvezető kerékpárút megépülésével megteremtődik a kapcsolat a Duna menti EuroVelo és a tervezett Ipoly menti kerékpárút Szob–Letkés–Vámosmikola relációban (2. kép).

A turisztikai igényei magasabb szintű kielégítését segítette a személygépkocsi- és autóbusz-parkolóhelyek kialakítása, melynek eredményeként a város több pontján (vasútállomás szomszédságában, városháza előtt) is létesültek korszerű parkolók (3. kép).



2. kép: A gyér forgalmú Duna parti kerékpárút Szobon



3. kép: A vasútállomás mellett 2010-ben átadott P + R parkoló

A 2000-es évek eleje óta Szob közlekedési centrum pozíciójában és közúti közösségi közlekedésében lényeges változás nem következett be. A várost a kistérség legtöbb településével napi 9–17 autóbusszjárat köti össze, ellenben Vác és a főváros irányába csak ritkán indulnak járatok és a menetidejük sem kedvező, mivel az átlagos utazási sebesség alacsony. Kismértékben javult viszont az autóbusszos utazás komfortfokozata, részben a megállóhelyek fejlesztésének köszönhetően. A Szobot érintő menetrendszerű autóbussz-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 belföldi vasúti közlekedési kapcsolatai is előnyösebbé váltak. A város az ezredforduló utáni évtizedben is a Budapest–Vác–Szob kétvágányú villamosított fővonal fontos állomása maradt. Rajta halad át a Budapest–(Szob–Párkány)–Érsekújvár–Pozsony–Prága–Berlin nemzetközi vasúti fővonal is, mely utóbbi az európai törzshálózat része. 2005-től Szob vasúti közlekedési helyzetében kedvező fordulatot hozott, hogy a kisváros közösségi közlekedését ellátó közlekedési vállalatok (MÁV-Start Zrt., Volánbusz Zrt.) részei lettek a Budapesti Közlekedési Szövetségnek, majd 2009-től a kisváros a Budapest körül kialakított elővárosi vasúti zóna északnyugati végpontja lett. Ennek eredményeként a Szob és Budapest között közlekedő személyvonatpárok száma a 2000. évihez képest 2012-re átlagosan 42%-kal megemelkedett, s az utazási idő is 10 perccel csökkent. Szob nemzetközi vasúti személyforgalmára negatívan hatott a szlovák-magyar államhatár schengeni határrá válása, mert a város 2010-ben elvesztette nemzetközi vasúti megállóhely funkcióját. Emiatt kevesebb külföldi keresheti fel.

Külön említést érdemelnek viszont a helyi és a Szob környéki kisvasutak, amelyek a város és térsége idegenforgalmi potenciáljának növelésében ma még csekély, de a jövőben – megfelelő mértékű és minőségű fejlesztések esetén – jelentősebb szerep játszhatnak. Közülük a legjelentősebb az EU-s forrásokból felújított, Szob és Márianosztra között 2008 óta közlekedő keskeny nyomtávú Börzsöny Kisvasút. A reneszánszát élő kisvasút kifejezetten turistabarát, mivel vagonjaiban kerékpárok is szállíthatók (Szobi Gazdasági Vasút, 2014). Ez azért lényeges, mert a kisvasút kiránduló forgalmában növekedést eredményezhetnek az oda érkező kerékpárosok (4. kép).



4. kép. A Szob és Márianosztra között közlekedő Börzsöny Kisvasút szobi végállomása

A kisváros vízi közlekedését változatlanul a Szob és Pilismarót között óránként közlekedő dunai komp forgalma képviseli, mivel a tavasztól őszi tartó dunai idegenforgalmi szezonban a Budapestről a Dunakanyaron át Esztergomba közlekedő menetrendszerű kiránduló- és szárnyashajók Szobot nem érintik. Okolható ezért az is, hogy folyami hajó kikötője sincs.

A személy- és járműforgalmat egyaránt lebonyolító szobi kompot a helyi bejegyzésű Ferryboat Kft. üzemeltetette. Az 50 tonnás hordképességű komp egyidejűleg 200 utast és 24 db személyautót képes szállítani Szob és Pilismarót között. A komp kikötőhöz kapcsolódó infrastruktúra még mindig igen szegényes, habár a kikötő környéke rendezettebb lett (5. kép).



5. kép: Szob dunai komp kikötője napjainkban

A kisvárosi közúti közlekedési hálózati helyzetének radikális javulását két jelentős beruházással lehetne elérni. Az elsőhöz egy közúti Duna híd építésére lenne szükség a mai

komplikáló folyamkilométerénél a jelenlegi kompforgalom kiváltására (bár ennek nincsenek meg a közúti járműforgalmi indokai). A másik, közútfejlesztési célú beruházás a Szob–Párkány közötti főútvonalai kapcsolatok megteremtését szolgálhatná. Ehhez viszont hosszú távon szükséges lenne az Ipolyon a szobi vasúti híd mellé egy megfelelő teherbírású közúti hidat építeni (pl. EU-s források igénybe vételével) (Tiner 1994). Ám ennek megvalósítása sem tűnik reálisnak belátható időn belül. Mindez azt is jelenti, hogy markáns változás a város és térsége közlekedési viszonyaiban az elkövetkezendő években nem várható.

ÖSSZEGZÉS ÉS KÖVETKEZTETÉSEK

Szob bő másfél évszázados fejlődésében a közlekedési tényezőknek mindvégig kiemelt szerepük volt. Közülük elsőként a Duna parti település kedvező közlekedésföldrajzi helyzete emelendő ki, amely a természetföldrajzi adottságokat kihasználó közlekedési infrastruktúra-fejlesztések pozitív feltételeként hatékonyan segítette elő a különböző közlekedési ágazatok településfejlesztő hatásainak hosszú távú érvényesülését.

Kulcsszerepet játszanak a kisebb települések fejlesztésében azok a remek üzleti érzékkel rendelkező, tőkeerős – leggyakrabban külföldi – nagyvállalkozók (Szob esetében ilyen volt a Luczenbacher család), akik a fenti adottságokból fakadó előnyök messzemenő kiaknázása révén a helyi gazdaságba komoly tőkét befektetve járulnak hozzá a dinamikus település fejlődés megindulásához és hosszú távon való fenntartásához.

A gazdasági sikeresség egyik alapvető feltétele a korszerű közlekedési infrastruktúra kiépülése, ami Szob esetében olyan elemekben töltött testet, mint a vasút megjelenése, vasúti híd, valamint dunai teher- és személykikötők építése, folyami rév működtetése, iparvágányok építése stb. A közlekedési létesítmények építése, valamint az ipari termelő tevékenység fellendülése a helyi iparban és a közlekedésben egyaránt a foglalkoztatás növekedését, ezáltal a helyi lakosság jövedelmi viszonyainak javulását eredményezte. A gazdasági prosperitás a lakónépesség számának gyarapodásához vezet. A településméret növekedése pedig hozzájárulhat a település központi funkcióinak erősödéséhez, a közigazgatási ranglétrán való feljebb lépéshez.

A történelem viharainak és a különböző méretű gazdasági válságok pusztító hatásainak a kisebb települések lényegesen erősebben ki vannak téve, mint a nagyvárosok. Szob számára súlyos gazdasági következménnyel járó traumát okoztak az első világháború utáni államhatárváltozások, az 1929–33 közötti világgazdasági válság csődhulláma, majd a második világháború pusztításai és a trianoni határok visszaállítása. A szocializmus évtizedeinek stagnálását viszont az 1990-es évek kis léptékű, de reményt keltő lokális gazdasági fejlődése váltotta fel, amelyben megjelentek a térség közlekedési infrastrukturális adottságainak (pl. kisvasutak) hatékonyabb (pl. turisztikai célú) kihasználási lehetőségei is. A közlekedési feltételek közel két évtizede megindult lassú javulása a jövőben Szob számára is komoly fejlődési tartalék lehet.

FELHASZNÁLT IRODALOM

Az első katonai felmérés. A Magyar Királyság teljes területe, 1782–1785, 13–17. szelvény, Ma 1 : 28 800

A második katonai felmérés. Magyar Királyság, 1806–1869, 31–47. szelvény, Ma 1 : 28 800

A harmadik katonai felmérés. Magyar Királyság, 1872–1884, 48–62. szelvény, Ma 1 : 25 000

BEREND TI, RÁNKI GY. 1972. A magyar gazdaság száz éve. Kossuth Könyvkiadó – Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 329 p.

FÉNYES E. 1847. Magyarország leírása, I–II. Pest.

GÁLL I. 1970. Régi magyar hidak. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1970

HAJÓS B. 2001. Ipoly hidak. Pro Renovanda Cultura Hungariae Alapítvány, Budapest, 29 p.

HORVÁTH MF. 1998. Szob – In: Novák L.–Kasza S. (főszerk.): Pest megye kézikönyve 2. kötet. Magyarország kézikönyvei 13., CEBA Kiadó, Budapest, pp. 470-474.

JANKÓ B. 1968. A magyar dunai gőzhajózás története 1817-1945. Műszaki történelmi sorozat 9. GTE. Hajózástudományi Együtműködési Bizottság, Budapest

KEREKES S, KINDLER J, KOLOSZÁR M, PÉTER S, ZSOLNAI L, CSUTORA M, BARANYAI Á, KOVÁCS E. 1994. A Bős-Nagymarosi vízlépcsővel kapcsolatos gazdasági megfontolások elemzése. Környezeti Tanulmányok Központja, Budapest, 41 p.

KISS É. 1998. A várossá nyilvánítás néhány tényezője – egy önkormányzati felmérés tükrében. Comitatus 7–8: 118–129.

KISS É, MICHALKÓ G, TINER T. 2012. Szob a várossá válás útján – az első évtized tapasztalatai. Földrajzi Közlemények 136: 182–198.

Szob nagyközség fejlesztési és rendezési tervei, 1990–2000. Városi Önkormányzat, Szob.
http://www.szob.hu/rendezesi_tervek/Szerkezeti_terv/TSZTtervezett_bovites.pdf

Szobi Gazdasági Vasút, 2014. <http://www.kisvasut.hu/index.php?rfa=191>

TINER T. 1994: Az országhatár „átjárhatóságának” néhány közlekedésföldrajzi feltétele Észak-Magyarországon. In: Simon I, Boros L. szerk. Földrajzi tanulmányok dr. Frisnyák Sándor hatvanadik születésnapja tiszteletére. Észak- és Kelet-magyarországi Földrajzi Évkönyv. 1. Tudományos Ismeretterjesztő Társulat–Bessenyei György Tanárképző Főiskola, Miskolc–Nyíregyháza, 91–104.

www.szob.hu