

Bírálati vélemény

„Az elérhetőség szerepe a térszerkezet társadalomföldrajzi vizsgálatában”

című doktori értekezésről

A **Tóth Géza** által készített doktori mű jelentős tudományos eredményekkel gazdagítja a magyar társadalomföldrajzi irodalmat. Az elérhetőség komplex és bonyolult kérdéskörét a szerző tértudományi perspektívából vizsgálja meg, amely a múlt század derekán vált a geográfia egyik meghatározó paradigmájává. Ennek a tradíciónak szellemében, az értekezésben kiemelt jelentőségű az elérhetőség modellezése, jellegzetesen magyarországi kontextusban, ami érthető az adatok hozzáférhetősége okán. Továbbá, kiemelt jelentőséget kap az elérhetőség és fejlődés (a szerző szóhasználatában: fejlettség)-, valamint az elérhetőség és agglomerálódás közötti kapcsolatok vizsgálata, mindkettő tulajdonképpen a gazdaságföldrajz kiemelt kutatási témája. Ezen témák föl válllása különös jelentőséggel bír magyar kontextusban, tekintettel arra, hogy a magyarországi gazdaságföldrajz rendszerváltozás utáni fejlődése és felzárkozása a nyugati gazdaságföldrajzi gondolkodáshoz és gyakorlathoz eddig kevés látványos eredményt produkált.

A szerző hat kérdésben fogalmazza meg világosan és érthetően az értekezés alapvető kérdéseit:

- melyik, a kistérségi térszerkezeti és forgalmi viszonyoknak leginkább megfelelő elérhetőségi modell?

- hogyan számszerűsíthető a fejlettség/versenyképesség és az elérhetőség közötti kapcsolat? Mennyiben befolyásolja az elérhetőség a területi különbségeket? Hogyan lehet elkülöníteni az elérhetőség szerepét a területi fejlettségre ható más, tőle független helyi hatásoktól?

- az elérhetőség milyen mechanizmuson keresztül gyakorol hatást a térbeli fejlettségi viszonyokra? A fejlettség kialakulásában mennyiben játszik szerepet az adott térség közlekedési helyzete, illetve régiójának gazdasági pozíciója? Az elérhetőségi potenciál összetevőin belül melyik gyakorolja a nagyobb hatást a területi fejlettségi viszonyokra?

- melyek azok a térségek, ahol a fejlődést fékezi a közúthálózat kiépítettségének jelenlegi állapota?

- az ingázás alakulásában, illetve változásában milyen szerepet tölt be az elérhetőség? Hogyan használhatók az elérési idők a hazai nagyvárosok és vonzaskörzeteik közötti kapcsolat elemzésére?

- melyek a magyarországi gazdasági térszerkezet magterületei?

Az értekezés vitathatatlan érdemeihez tartozik a magyarországi térszerkezet kialakulását jelentős mértékben meghatározó, valós távolságokra (pontosabban valós elérési időkre) épülő közúti elérhetőség feltárása. Fontos kiemelnünk, hogy ebben a megközelítésben az értekezés valóban úttörő, hisz az eddigi hazai szakirodalom elsősorban légvonalbeli távolságokkal és elméleti elérési időkkal dolgozott, elhanyagolva az elérhetőség szerepét a térszerkezet alakulásában.

Az elméleti részben a szerző részletesen elemzi és értékeli az elérhetőséggel kapcsolatos releváns szakirodalmat. A szerző térszerkezet felfogása gazdasági alapú, azaz nem valamilyen általános térszerkezettel operál, hanem kifejezetten a gazdasági térszerkezettel. Amennyiben alaposabban megvizsgáljuk ezt a felfogást, akkor gyakorlatilag itt a gazdaság kistérségi (járási) szintekre aggregált formái alkotják a térszerkezet alapvető elemeit. Ehhez adódik, második meghatározó térszerkezeti elemként a kistérségeket összekötő közúti hálózat. Természetesen ennek a térszerkezet felfogásnak is megvannak a korlátai, mint minden olyan térmodellnek, amely a valós gazdaságot akarja néhány kiemelten fontos elem kölcsönhatásaira redukálni. Jó lett volna ezeket a korlátokat az értekezésben részletesebben tárgyalni, hisz ezek befolyásolják a vizsgálat eredményeit.

A dolgozat módszertana alapvetően kvantitatív jellegű, többnyire térstatistikai módszereket használ, kistérségi, azaz járási szinten. A felhasznált adatok szekunder jellegűek (KSH és a Magyar Közút Kht. forgalmi adatai), a szerző primér adatgyűjtéssel nem foglalkozott. Az elérhetőségi számítások az ArcGIS Network Analyst alkalmazásával készültek.

Fontos megállapítása az értekezésnek, hogy a magyarországi elérhetőségi viszonyok járási szintű, potenciálmodell alapú vizsgálatát a legeredményesebben a log-logisztikus ellenállási tényezőt alkalmazó elérhetőségi modellek segítségével lehet megragadni, mivel ezek becslik meg a legpontosabban a forgalom területi különbségeit.

A dolgozat kitér az elérhetőség és a fejlettség közötti kapcsolatok feltárására. Várhatóan, az értekezés szoros kapcsolatos állapít meg: közúti elérhetőség és fejlettség együtt mozognak. Osztozunk a szerző azon megállapításán, hogy az elérhetőség hatása közvetetten érvényesül, a társadalmi-gazdasági helyzetet leíró mutatókon keresztül. Más szóval magasabb elérhetőség biztossítja közúti infrastrukturális beruházásokkal nem generál automatikusan fejlődést minden térségben. A magas elérhetőség csupán egy lehetőség, amelyet a térségek belső adottságaiknak megfelelően hasznosítanak eltérő mértékben. Úgy is fogalmazhatnánk, hogy az elérhetőség és fejlődés a földrajzi posszibilizmusnak egyik érdekes, partikuláris esete. Az is érdekes, hogy a fenti szoros kapcsolatot az értekezés csak országos szinten tudta kimutatni, az egyes régiókon belül az elérhetőség és fejlettség közötti együttmozgás már nem egyértelmű. Ezzel a témával érdemes foglalkozni a további kutatásokban.

A szerző felvázolja azokat azokat a térségeket, ahol a közúthálózat jelenlegi kiépítettségi szintje gátolja illetve támogatja a fejlődést és megállapítja, hogy a közúti infrastruktúra befektetések növelték a területi különbségeket. Ez egyértelműen bizonyítja azt, hogy a közúti infrastruktúra fejlesztéssel létrehozott lehetőségeket a jobb fejlődési tényezőellátottsággal rendelkező térségek tudják a leghatékonyabban kihasználni. Mindez nem volt hatással Magyarország centrális, Budapest által dominált térszerkezetének módosulására. Hozzátennénk, ez érvényes tágabb regionális kontextusban is, éspedig Közép-Kelet Európában, ahol a centrális térszerkezet a területi egyenlőtlenségek intenzív növekedéséhez járult hozzá az elmúlt két évtized során. Ugyanakkor, a szerző óvatosan fogalmaz

az infrastrukturális beruházások gazdasági fejlődésre gyakorolt elvárásokkal kapcsolatban és helyesen állapítja meg, hogy a kedvező közlekedési helyzet egymagában nem elégséges a gazdasági fejlődéshez.

A dolgozat további értékes és eredeti eredménye az elérhetőség agglomerációkra és ingázásra gyakorolt hatásainak a vizsgálata. Meghatározza a hazai nagyvárosok elérhetőségi körzeteit, amelyek nem azonosak a vonzaskörzetekkel. A szerző megállapítja, hogy az ingázás erősödését nem követte az infrastruktúra fejlesztése, ezért növekedtek az ingázási idők. További fontos megállapítás, hogy a térszerkezetben a feljett központ, fejletlen vonzaskörzet a meghatározó. A térszerkezet magterületét Budapest, a budapesti agglomeráció, Szombathely és Zalaegerszeg térsége, míg Pécs, Eger és Miskolc kiemelkedő pólusok. E következtetés második része vitatható, kétségtelenül az alkalmazott modellszámítás eredménye, amit hasznos lett volna összevetni más módszerekkel lehatárolt regionális vizsgálatokkal.

A doktori munka következő téziseit fogadom el új tudományos eredményként: 1., 2., 3., 4. és 5. A doktori értekezés 6. tézise, bár jelentős, nem tekinthető új tudományos eredménynek.

A doktori munka kiemelkedő tudományos eredményei mindenképpen indokolják az MTA doktora cím megszerzését, az értekezést nyilvános vitára alkalmasnak tartom, és a nyilvános védés kitűzését javaslom.

Kolozsvár, 2019. március 14.

Benedek József
egyetemi tanár

