

Bírálat

Tóth Géza

„Az elérhetőség szerepe a térszerkezet társadalomföldrajzi vizsgálatában” című

az MTA Doktora cím elnyerésére benyújtott értekezéséről

Napjainkban az egyes területek elérhetősége nagymértékben meghatározza sorsukat: a gazdasági erőközpontoktól távol elhelyezkedő, elzárt, rosszul megközelíthető térségek olyan versenyhátrányban vannak, amely a legtöbb esetben gazdasági-társadalmi fejlődésüket, valamint az ott élők életminőségét is negatív irányba befolyásolja. Ennek szellemében úgy vélem, igen fontosak azon tudományos vizsgálatok, amelyek az elérhetőség matematikai-statisztikai módszerek segítségével való mérését, valamint a különböző társadalomföldrajzi folyamatokkal való kapcsolatát mutatják be. Tóth Géza eddigi kutatásai alapvetően ebben a körben mozogtak, és értekezésében a legfontosabb tapasztalatok levonása mellett új eredményeket is igyekezett az olvasó elé tárni.

A disszertáció alapvetően logikus felépítésű. A Bevezetés és a Célkitűzések fejezetet követi a témakör elméleti háttérének feltárása, míg a legnagyobb terjedelmet a „Kutatási eredmények” fejezet foglalja el. Az opponens egyedüli problémája a 4. fejezettel van (Alkalmazott módszerek, felhasznált adatbázis”, mivel ezt talán célszerűbb lett volna a szakirodalmi áttekintés elé helyezni (elismerem a szerző által alkalmazott sorrendre is van példa a tudományos életben).

A Bevezetés és Célkitűzések fejezetek alapvetően jól tárják fel a témakör vizsgálatának szükségességét, megfelelő alapot jelentenek a később részletesen is kifejtendő témák számára. Az opponens ugyanakkor nem tudja elfogadni a 6. oldalon olvasható, az autópályák nyomvonalával kapcsolatban megfogalmazott kritikát („azok nyomvonalai a korábbi közúthálózattal – főútvonalakkal – párhuzamosan épültek ki, lényegében a korábbi térszerkezetet erősítették meg, ahelyett, hogy új nyomvonalakkal oldották volna meg annak szerkezeti problémáit”). A korábbi közúthálózat legfontosabb elemei ugyanis az ország nagyvárosait Budapesttel kapcsolták össze, és véleményem szerint az autópályák kiépítése során is elsősorban ezt a célt kellett követni, de ez a legtöbb esetben csak a régi úthoz közel elhelyezkedő nyomvonallal volt lehetséges (pl. hogyan lehetne más nyomvonalon eljutni Győrbe, Szegedre vagy a Balatonhoz?). Emellett – bizonyos szintig elfogadva a tér „haláláról” szóló állításokat elvető véleményt – úgy vélem, szükséges lett volna kicsit részletesebben is bemutatni a fizikai tér (itt van szerepe a szerző által vizsgált elérhetőségnek) és a virtuális tér közötti kapcsolatot.

A disszertáció első jelentős fejezetének az Elméleti háttér áttekintése tekinthető. A szerző két nagy alfejezetben foglalja össze az elérhetőség fogalmával, valamint az elérhetőségi mutatókkal kapcsolatban megfogalmazott legfontosabb állításokat. Pozitívnak tekinthető (ugyanakkor ezen a szinten már is várható), hogy a szakirodalom legfontosabb tételeinek a bemutatása mellett több esetben is saját véleményt fogalmaz meg. Az opponens ugyanakkor nem tekinthet el bizonyos hibák megemlítésétől sem:

- A 17. oldal közepén olvasható megállapítás szerint „Az elérhetőség definíciói minden esetben valós kérdéseket feszegetnek”, a szövegből ugyanakkor nem derül ki, hogy ez egy újabb definíció-csoportot jelent-e, vagy pedig az eddigiek összegzését.
- A 2. ábrával kapcsolatban a 17. oldalon a „területhasználati” és a „szállítási” összetevő olvasható (az előbbi esetében ez igaz a 2. táblázatra is), míg a 2. ábrán ezek mint „területi” és „közlekedési” összetevők szerepelnek.
- A 3. táblázat – a szöveghez képest – nem igazán tartalmaz új információkat, így használata véleményem szerint nem indokolt.

A disszertáció legfontosabb egységének az 5. fejezet, a Kutatási eredmények tekinthető, amelyben a szerző saját vizsgálatainak az eredményeit foglalja össze. Első pillantásra kicsit meglepőnek tűnhet, hogy az egyes alfejezetek itt is szakirodalmi áttekintéssel kezdődnek (pl. 5.1.1. Potenciálmodellek; 5.2.1. Elméleti alapvetések), ugyanakkor – mivel ez a részek szervesen illeszkednek az adatokra támaszkodó elemzésekhez – el tudom fogadni, hogy ezek az áttekintések nem a szakirodalmi részben szerepelnek. A fejezettel kapcsolatban összességében azt tudom megállapítani, hogy Tóth Géza rendkívül széles adatbázisra támaszkodva – a matematikai-statisztikai módszereket magabiztosan használva – tekintette át az elérhetőség különböző dimenzióit. Megállapításai, az általa levont következtetések adatokkal jól alátámaszthatók és a legtöbb esetben a gyakorlati életben is jól hasznosíthatók. A bíráló kötelessége ugyanakkor néhány olyan hiba/pontatlanság említése, bizonyos problémák felvetése, amelyek javításra várnak:

- A 39. oldal közepén írja a szerző: „A 174 kistérség esetén tekintsük az összes szóba jöhető párhoz tartozó közúton számított elérési időket”, a következő oldalakon ugyanakkor semmit nem lehet erről olvasni (esetleg ide tartozik a 4. ábra, amelyet azonban nem elemez a szerző, valamint az ábra alatt 2004-es, 2008-as és 2012-es adatokat említ, de az ábra csak a 2012-es helyzetet mutatja).
- A 3. ábráról hiányzik a vízszintes tengely megnevezése, és számomra nem világos mit jelent a függőleges tengely mellett olvasható „v” betű.
- Szükségesnek tartottam volna 4. ábra bővebb elemzését, mivel így egy kicsit a levegőben lóg az egyébként értékes információkat tartalmazó grafikus elem.
- Számomra nem világos, mi az oka a délkeleti és az északi határszakasz közötti, a 44. oldal 5. ábrájáról leolvasható, különbségnek (piros, illetve sötétkék színek).
- Az 5.2.2.1. alfejezetből hiányolom a 7. ábra (2000 és 2015 közötti időbeli változások) elemzését (pl. az M3/M35 autópálya megépítése ellenére miért romlott a debreceni járás belső potenciálja).
- A 10. ábrával kapcsolatban hiányolom annak magyarázatát, miért romlott az elérhetőség 2000 és 2015 között több olyan északkelet-magyarországi járásban (pl. Miskolc, Debrecen), amelyeket ebben az időszakban ért el az autópálya.
- Számomra nem világos, miért nem vonta össze a szerző az 5.3. és 5.4 alfejezeteket, amikor mind a kettő az elérhetőség fejlettségre gyakorolt hatásával foglalkozik (az előbbi ráadásul alig 2,5 oldal).
- Hiányolom a 70. és a 71. oldalon található táblázatok részletesebb elemzését, mivel ezek is igen jelentős tartalommal bírnak.
- A 83. oldal 21. ábráján a Szobtól északkeletre található területek rossz közúti hálózati hányados értéke véleményem szerint a szövegben leírtakkal szemben nem a szlovák határ lezáró hatásával magyarázható (az ukrán határ még zártabb), hanem elsősorban az autópályák futásával.

- A 85. oldalon utalni kellett volna a már megvalósult/elkezdődött autópálya-fejlesztések (pl. Nyíregyháza-Vásárosnamény, Miskolc-Hidasnémet, M44-es autótút, Debrecen-Szeged gyorsforgalmi út) várható pozitív hatásaira is.
- A 87. oldal 2. pontjának első sorában leírtakkal szemben az elvándorlás egy területről mindig létezik, az igazán fontos dolog (ahogy a 2. pont utolsó sorában olvashat is), hogy ne az elvándorlás legyen jellemző (még pontosabb kifejezés lett volna a pozitív vándorlási mérleg). Emellett ezen résszel kapcsolatban kérdésként merül fel számomra, miért csak a belső migrációt vették figyelembe (egyáltalán a belső migráció a belföldi migrációt jelenti?), és miért nem vizsgálták a külső (vagyis a külfölddel kapcsolatos) migráció hatásait.
- A 90. oldalon leírtakkal szemben a 22. táblázat adataiból nem lehet következtetni az ingázási viszonyokra, mivel az csak a foglalkoztatottak számát adja meg.
- A 25. és 26. táblázatokkal kapcsolatban (az ingázásra fordított idő csökkenése) hiányolom annak megemlítését, hogy ezen folyamat mögött a közúti infrastruktúra fejlesztése is állhat (pl. bevezető utak modernizálása).
- Az 5.9.2. alfejezetben szükséges lett volna az Országos hatás és a Helyi összetevő tényezők magyarázata is (ez csak az Összetételhatás tényező esetében történt meg).
- A 124. oldalon található 35. ábra alapján merül fel az opponensben a kérdés, nem lenne-e célszerűbb egy bizonyos településszámot megadni ahhoz, hogy klaszterről lehessen beszélni (pl. a 125. oldalon a szerző kisebb, kiemelkedő központnak tekinti Pécs, Egert és Miskolcot, ugyanakkor az első esetben csak egy, míg a másodikban két település kapcsolódik az adott megyeszékhelyhez).
- A 36. ábra vonatkozásában utalni kellett volna arra, hogy a gravitációs magterület lehatárolása a 30. ábra alapján történt.

A disszertáció záró, 6. fejezete a Következtetések levonását tartalmazza. Az ott megfogalmazott 6 tézissel kapcsolatban az opponens az alábbi véleményt fogalmazza meg:

- Az 1. tézist elfogadom
- A 2. tézist csak részben fogadom el. Az a) pont állításával (a fejlettség és elérhetőség térbeli képe alapvetően együtt mozog) szemben a 12. ábrát említeném meg, amelyen a 2000 és 2015 közötti változások vizsgálva megállapítható, hogy a járásek jelentős része tartozott a rózsaszín illetve a világoskék színnel jelzett kategóriába, azaz nem azonos mértékű volt az elérhetőség, illetve a fejlettség változása (az egyik átlag alatti a másik átlag feletti). A b) pont esetében a régiókra vonatkozó állítást egy kicsit árnyalnám, mivel a hét régió közül négyben fennáll a fejlettség/versenyképesség és az elérhetőség közötti kapcsolat, míg két esetben (Dél-Magyarország – itt szerintem Dél-Dunántúlt kellett volna írni – és Észak-Magyarország) csak egy kategória zavarja meg a trendet
- A 3. tézist elfogadom.
- A 4. tézist elfogadom.
- Az 5. tézist csak részben fogadom el. Az a) pont állítását (2011-ben, 2001-hez viszonyítva rövidebb távra hosszabb ideig kénytelenek utazni az ingázásban részt vevők) nem tudom értelmezni, mivel a 25. és 26. táblázatok is az ingázásra fordított idő csökkenését mutatják.
- A 6. tézist elfogadom.

A disszertációban szereplő megállapítások megértését jelentős számú ábra és táblázat segíti, amelyek jelentős részét a szerző saját kutatásainak eredményeire támaszkodva készítette el. A grafikus elemek magas színvonalúak, az opponens velük szemben (a korábban említett kisebb pontatlanságok mellett) csak egyetlen egy – általános jellegű – kritikát tud megfogalmazni: az

elfogadhatónál több esetben fordult elő, hogy a szövegekőzi hivatkozás (és így a magyarázat) valamint maga az ábra/táblázat 2-3 oldal távolságban helyezkedett el (pl. 2. ábra: 20. oldal ↔ szövegben az ábra ismertetése: 17. oldal; 3. ábra: 29. oldal ↔ szövegekőzi hivatkozás: 22. oldal), és ez egy kicsit nehezítette az olvasást.

A fentiek figyelembevételével Dr. Tóth Géza részére az MTA Doktora cím odaítélését támogatom.

Debrecen, 2019. február 6.

Kozma Gábor
az MTA doktora