

HOGYAN DEFINIÁLHATJUK A KIREKESZTÉST A KÖZLEKEDÉSI SZEKTORBAN? A KÖZLEKEDÉSSSEL KAPCSOLATOS TÁRSADALMI ÉS NEM TÁRSADALMI KIREKESZTÉS ELMÉLETI ÁTTEKINTÉSE

¹Nagy Zsombor

¹PhD-hallgató, Budapesti Corvinus Egyetem; zsombor.nagy5@stud.uni-corvinus.hu

DOI: 10.15170/terinno.2024.17.03.04

Absztrakt: Az emberek kapcsolata a társadalmi és gazdasági szolgáltatásokkal, rekreációs tevékenységekkel döntő szerepet játszik a mindennapi ingázók mentális és fizikai egészségében egyaránt. Emellett egyre nagyobb mértékben érzékelhető, hogy generációktól függetlenül a fenntartható közlekedési mód előnyben részesítése a már jól ismert globális és egyéni pozitív hatások mellett negatív eredményekkel is jár, mint például a mobilitásban elszenvedett veszteség. A cél egy átfogó definíció, és a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztést befolyásoló fő szempontok megtalálása. Jelen szakirodalmi áttekintésben a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés egy elméleti irodalmi összefoglaló által kerül analizálásra 94 dokumentumot tartalmazó szöveges adatbázis segítségével, melyből végül 40 került a vizsgálat tárgya alá. Az elérhetőség és a mobilitás ezekben az irodalmakban kulcsfontosságú tényezőként reprezentálódott, amikor a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztést elemezték a közlekedés- és társadalomtudományban.

Kulcsszavak: hozzáférhetőség, elérhetőség, mobilitás, tömegközlekedés, társadalmi kirekesztés, közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés

HOW CAN WE DEFINE EXCLUSION IN THE TRANSPORTATION SECTION? THEORETICAL REVIEW OF THE TRANSPORT-RELATED SOCIAL AND NON-SOCIAL EXCLUSION

Abstract: People's connection to social and economic services and recreational activities plays a crucial role in both the mental and physical health of daily commuters. Moreover, there is a growing perception that, regardless of generation, the preference for sustainable transport has negative outcomes, such as loss of mobility, in addition to the well-known global and individual positive effects. The aim is to provide a comprehensive definition and to identify the main factors influencing social exclusion in transport. In the present literature review, transport-related social exclusion is analysed through a theoretical literature synthesis using a text database of 94 documents, of which 40 were finally examined. Accessibility and mobility were represented in these literatures as key factors when analysing transport-related social exclusion in transport and social science.

Keywords: *accessibility, availability, mobility, public transport, social exclusion, transport-related social exclusion*

Bevezetés

A közlekedéstudományban a hozzáférhetőség és a mobilitás fontossága manapság kulcsfontosságú kérdés, ha a kutatók az emberek társadalmi és gazdasági kirekesztettségéről diskurálnak. Továbbá egyre fontosabbá válik az egyenlőtlenség is, a társadalmi és közlekedési igazságosság és minden, ami a társadalmi kirekesztéssel kapcsolatban felmerülhet kérdésként (Banister 2018, Lucas 2012, Martens 2016). A fenntarthatóság szempontjából is hangsúlyozandó, hogy mélyebben megértsük az egyenlőtlenséget, a kirekesztést a közlekedésben; illetve a fenntartható ingázási módokhoz, a tömegközlekedéshez való hozzáférést, ugyanis a globális éghajlat változásával egyre égetőbb kérdés a személygépjárművek jövőképe. Ebből a szempontból a társadalmi méltányossággal kapcsolatos ismeretek elmélyítése, a fenntartható közlekedési attitűdök kialakításának víziójában nagy szereppel rendelkezik a hátrányos helyzetű térségekben legfőképpen a közlekedési eredetű társadalmi (és nem csak társadalmi) kirekesztettség, ahol az emberek a legnagyobb mértékben elszenvedői az alacsony mobilitás következtében kialakuló negatív hatásoknak (Gao et al. 2022). A fenntarthatósággal együtt döntő fontosságú kérdés, hogy aki a tömegközlekedést választja, az szociális és gazdasági kockázatot is vállal egyaránt, hiszen a többi „autófüggővel” szemben hátrányos helyzetbe kerül az autó jelentette mobilitási előny hiánya következtében (Kenyon et al. 2002, Štastná & Vaishar 2017). Jóllehet, autóval minden elérhető közelségbe kerül, azonban egyfelől az autó holisztikusabb szempontból a nem fenntartható jövőt képviseli, másfelől a társadalom alsóbb rétegei számára nem is teljes mértékben elérhető. A kérdés, hogy ezen problémák mellett hogyan is kellene értelmezni a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztettséget, hogy a jövőben egységes alapról kiindulva lehessen a jelenséget vizsgálni, és megoldási lehetőségeket feltárni. Erre a kérdésre törekszik jelen munka, mivel egy átfogó definícióhasználat a jövőbeni, közlekedési szegénységgel, vagy közlekedési eredetű társadalmi kirekesztettséggel foglalkozó tanulmányoknak adhat kiinduló alapot, illetve a feltárt aspektusok további választ adhatnak arra a kérdésre, hogy milyen kapcsolat rejlik a kirekesztés és a fenntarthatóság között a mindennapi közlekedésben.

A tanulmány a következő fejezetben részletezi a közlekedési eredetű társadalmi és nem társadalmi, gazdasági kirekesztettségre felépített kutatási panorámát, majd részletezi azon kulcsfontosságú aspektusokat, amelyek a definíció használat következtében felmerültek a vizsgált szakirodalomban. Az átfogó, legtöbbször használt elméletek azonosítása, felülvizsgálata, majd az áttekintés során fellelt legfőbb aspektusok kibontása következik.

1. Kutatási körkép és módszertan

A szakirodalmi áttekintés fő célja a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés átfogó definíciójának keresése és elemzése volt, mivel az indoklás alapján úgy tűnik, hogy a közlekedéssel kapcsolatos tanulmányokból hiányzik egy széleskörűen idézett definíció, és a főbb vizsgált szempontok. Ezen aspektusok segíthetik megérteni mélységében, hogy a fogalomhasználat mellett milyen aspektusokkal kell foglalkoznia annak, aki a közlekedési

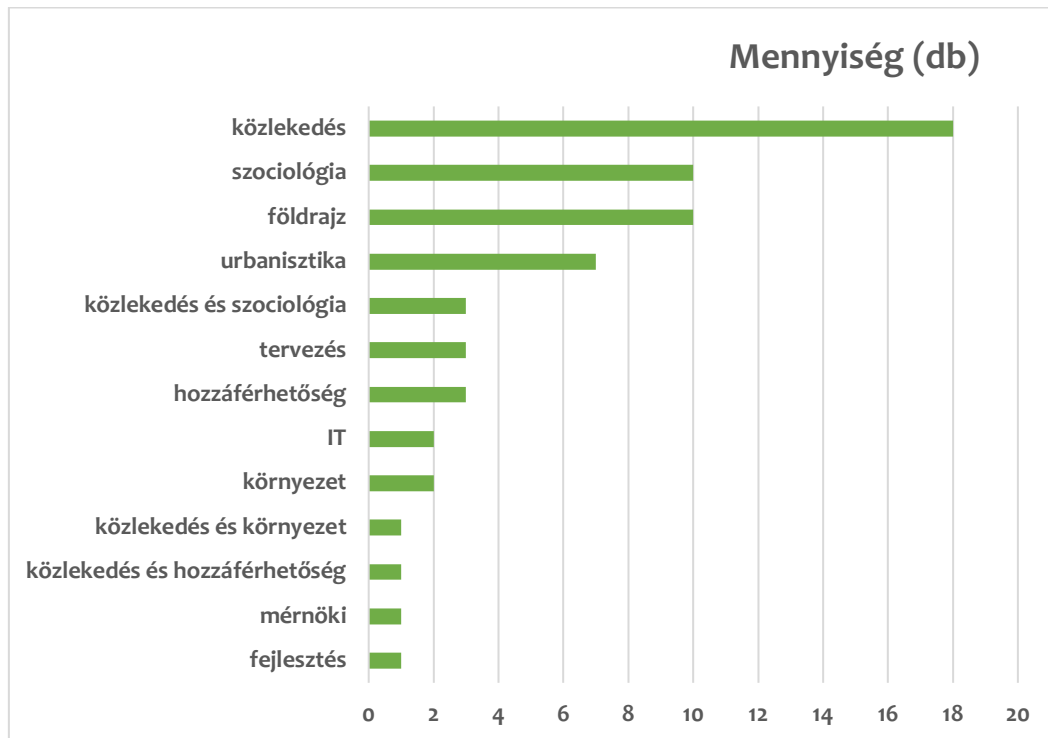
eredetű társadalmi kirekesztettséget szeretné vizsgálni. Jelen tanulmány során a közlekedési eredetű társadalmi kirekesztés és a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztést szinonimaként fogom használni.

Ebből a célból két fő kutatási kérdést fogalmazódott meg:

- *Milyen kulcsfontosságú szempontok szerepeltek az áttekintett tanulmányokban a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztéssel kapcsolatban?*
- *Van-e olyan széles körben idézett, globális definíció, amely meghatározhatná a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés relevanciáját?*

Ehhez az elméleti szakirodalmi áttekintéshez egy kutatási panoráma került kialakításra, hogy minél nagyobb mértékben valósuljon meg az objektív szemléletmód, hiszen itt a cél a már meglévő szakirodalom összefoglalása, nem a saját, szubjektív alapokon fekvő gondolatok értelmezése. Elsősorban a Scopus szöveges adatbázisra esett a választás, hasznos jellemzői és a keresett eredmények száma miatt. A keresési feltételek kialakítása kulcsszavak alapján valósult meg, angol nyelven, a holisztikus definíció használat felkutatása miatt, és három lépésben készült, egy vagy két kulcsszóval helyettesítve (a hozzáférhetőség a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés, a mobilitás a hozzáférhetőséghez stb.). A fő kifejezések a következők voltak: akadálymentesítés, mobilitás, közlekedéshez kapcsolódó társadalmi kirekesztés. Az eredmények kiegészítése érdekében a Google Scholar adatbázisban a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztésre vonatkozó szűrést is elvégeztem. A Scopus adatbázisban a rendelkezésre álló szűrők segítségével szűkítettem a megalapozott dokumentumok számát, az urbanisztikára és a közlekedésre összpontosítva a társadalmi tanulmányokra támaszkodva. Affiliációs szűrő nem került alkalmazásra, mert a kutatási cél nem az elmélet egy országra való szűkítésére készült, hanem egy átfogó elemzés gyanánt. A fellelt irodalmakat Excel adatbázisban összesítettem.

1. ábra: A kutatási panoráma eredmény dokumentumai tudományágak szerint (n=62); egy tanulmány több diszciplína alá is beletartozhat

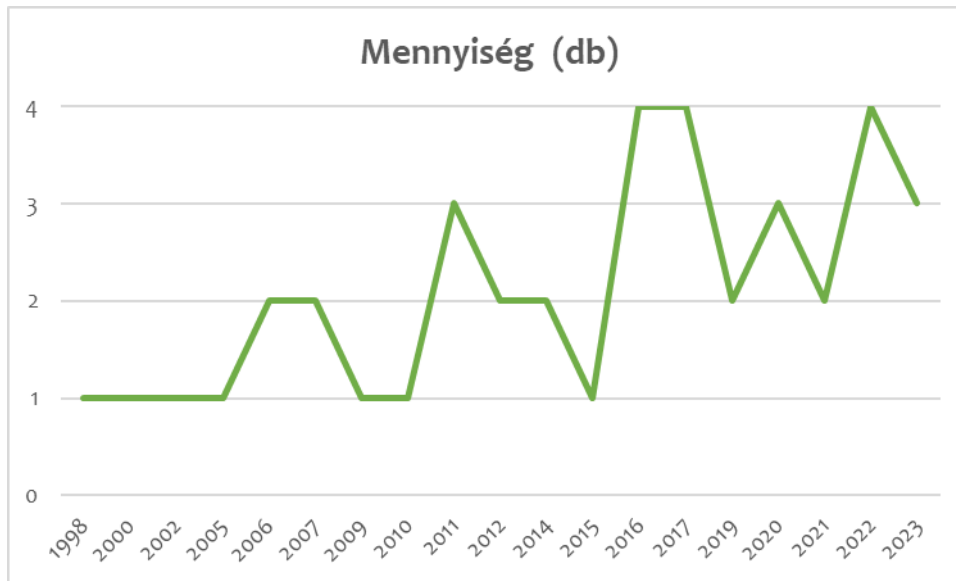


Forrás: saját szerkesztés

Miután az Excel adatbázisba szállítottam a hivatkozási bejegyzéseket, és létrehoztam az elemzéshez szükséges oszlopokat, először a cím ellenőrzésével kezdtem el a találatok kiszűrését (figyelembe veszik-e a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztést?), másodsor az absztrakt alapján (ugyanaz a kérdés), majd a teljes szövegben kerestem a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztéssel kapcsolatos gondolatokat, a definíció megfogalmazását és felhasználását. Ezzel a szűkítési módszerrel a szöveges adatbázisban 39 szakirodalom maradt, amelyek megalapozták az áttekintést.

A legtöbbet megjelenő tudományágak nem meglepő módon a kutatáselmélet kiválasztása által a következők: a három legmeghatározóbb diszciplína a közlekedés, a szociológia és a földrajz volt (eredményszám: 18, 10, 10). Ennél a mérésnél a diszciplínák a kiadó nevéből (pl. Journal of Transport Geography) származnak. Az 1. ábra (n=94) eredménye megerősíti, hogy a kutatási panorámánál a kontextus és a fókusz megfelelő mértékben került kiválasztásra.

2. ábra: A vizsgált dokumentumok publikálásának éve (szűkített szöveges adatbázis, n=40)



Forrás: saját szerkesztés

A publikáció éve alapján látható, hogy az áttekintett szakirodalom 77%-a 2010 után származik. A legtöbb kapcsolódó munka év szerint 2016-ban, 2017-ben és 2022-ben került nyilvánosságra. A végleges szöveges adatbázis összehasonlítása a Scopus-ból és a Google Scholar-ból exportált eredetivel azonban némi eltérést mutat. A nagyobb összefüggésben (n=94) a téma „nagy” ideje 2010 és 2017 között van, ebből a szempontból a 2021-2023-as adatok sokkal alacsonyabbak, mint amit a 2. ábrán ábrázol. A publikáció éve szempontjából nem került időszaki lehatárolás alkalmazásra, mivel itt nem egy adott időszak vizsgálata volt a kitűzött cél, hanem egy átfogó, értelmezhető fogalom feltárása, amely megalapozta és megalapozza a témában fellelhető munkákat.

A szakirodalmi áttekintés fő munkamenetében a szűkített szöveges adatbázis a vizsgált kérdések alapján került elemzésre: először a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztéssel és társadalmi kirekesztéssel kapcsolatos összes gondolat és elképzelés került az Excel adatbázisba exportálásra, majd ezt követően került sor a szűrésre. A következő fejezetben a leszűkített, 39 db tanulmány mélyebb, a két kutatási kérdés általi elemzésének bemutatása következik.

2. A közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés

2.1. A főbb elméletek azonosítása

A közlekedéstudományi szakirodalom 1960 óta foglalkozik azzal, hogy a közlekedési különbségek hogyan vezetnek társadalmi kirekesztéshez, hogyan lehet ezt felhasználni az egyének összehasonlítására (Pereira et al. 2017, Kain 1968, Wachs & Kumagai 1973). A társadalom közlekedésével kapcsolatos meglévő mobilitási erőforrások (amelyek az évek során a mobilitási igények növekedésével és a közlekedési eszközök fejlődésével változhattak) egyenlőtlenebbek lehetnek, továbbá több tanulmány is megjelent e szempont mentén, mint

például a gépkocsi-tulajdont (részletesebben a szegénység és mobilitás fejezetben tárgyalva), a közforgalmú közlekedés közelségét (Murray & Davis 2001, Ong 2002, Thomopoulos & Tight 2009, Pereire et al. 2017), beleértve a mikromobilitást vizsgáló tanulmányok. Church et al. (2000) 7 olyan jellemzőt sorol fel, amelyek hozzájárulnak valamilyen releváns kirekesztéshez, ezzel is erősítve a társadalmi kirekesztés többdimenziós voltát.

A társadalmi és közlekedési szempontok döntő fontosságúak a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés vizsgálatában (Jaros 2017). Az együttélő rétegek mobilitása és mobilitási igénye is nagymértékben meghatározza, hogy az emberek milyen mértékben vannak kitéve a közlekedési eredetű kirekesztés kockázatának. A megközelíthető helyek és azok közlekedési költségei hozzájárulhatnak az egyén mobilitási igényeihez és közlekedési lehetőségeihez (Preston & Rajé 2007, Varghese & Jana 2019). Az elérhetőség külső keretként jelenik meg a kutatásokban (Hornak et al. 2023, Jaros 2017). Ugyanakkor a mobilitás és az elérhetőség hiánya nem feltétlenül jelenti azt, hogy valakit ez a depriváció érint (Pyrialakou et al. 2016, Currie & Delbosc 2010). A hozzáférhetőség, ahogyan fentebb említettük, csak az egyik fő szempont, amely meghatározza a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztettséget (Kamruzzaman et al. 2016), emellett még több aspektus is detektálható.

Amint Bradshaw és társai (2004) is kifejtették, a társadalmi kirekesztés még azokon a területeken is magas lehet, ahol a közlekedési eszközök megfelelő mértékben rendelkezésre állnak és minden társadalmi csoport számára elérhetőek. Lucas (2012) is rámutat arra az ellentmondásra, amely a megfelelő közlekedési elérhetőség ellenére társadalmilag hátrányos helyzetű egyének és a társadalmilag kirekesztett (rossz elérhetőségű), de gazdaságilag egyáltalán nem kirekesztett egyének között feszül (Currie & Delbosc 2010, Lucas 2012). Ez azonban arra utal, hogy a közlekedési létesítmények elégtelen minősége hozzájárulhat ahhoz, hogy az érintett egyének közelebb kerüljenek a közlekedési eredetű társadalmi kirekesztettséghez (Benenson et al. 2010, Bradshaw et al. 2004). Ír kutatások is megerősítik a közforgalmú közlekedési szolgáltatások minőségének problémáját, és rámutatnak a közlekedés és az infrastruktúra pozitív szerepére a társadalmi és így a közlekedéssel összefüggő társadalmi kirekesztés csökkentésében a vidéki területeken (McDonagh 2006). Lieszkovszky (2023) tanulmányában erre a relációra hívja fel a figyelmet, miszerint mikroregionális szinten a vidéki térségekben Magyarországon a térségi központok elérhetősége nagymértékben befolyásolja a hátrányos helyzetben lévőkét: több olyan térség azonosítható, mely a járhatóak és a közforgalmú közlekedés egymást nem fedése miatt nem elérhető. Az elérhetőség és a minőség aspektusok mindenféleképpen megtalálhatóak az átfogó definícióban, amelyhez további aspektusok és összefüggések feltárása szükséges.

A minőség hiánya is megerősíti Preston és Rajé 2007-es megállapítását, miszerint nem a társadalmi lehetőségek hiánya erősíti a társadalmi kirekesztést, hanem e társadalmi lehetőségek elérésének hiánya (Sen 2000, Lattman et al. 2016). A tevékenységi lehetőségekhez való hozzáférés hiánya tükröződik Fransen et al. szövegében is, ahol kiemelik annak szükségességét, hogy a szolgáltatási lehetőségeket minél szélesebb társadalmi csoport számára elérhetővé kell tenni (Lucas 2012, Levitas et al. 2007).

Ezen feltárt szempontok alapján a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés meghatározása egy multidiszciplináris kérdésnek tekinthető, amely számos variációval rendelkezik abban a tekintetben, hogy a közlekedési és társadalomtudományok területein kutatók miképpen határozzák meg (Kamruzzaman et al. 2016, Lieszkovszky 2018). A szakirodalmi áttekintés alapján azonban két fő definíciót, szerzőt különböztethetünk meg, amelyek többször is megjelennek az áttekintett szakirodalmakban felhasznált fogalmak operacionalizálása során. Elsőként a legtöbbet nevesített szerző Suzan Kenyon, akinek a legtöbbet hivatkozott definíciója a mobilitási és közlekedési hátrányokkal összefüggésben vizsgált társadalmi kirekesztésből származik (Kenyon et al. 2002). Egyébként a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés fő meghatározásának kiindulópontjáig, 2023-tól 2002-ig visszafelé haladva az években, a használt fogalmak változása azonosítható.

Először is, 2023-ból Hornak et al. (2023) hivatkozott Rosier és McDonald 2011-ben használt definíciójára, hogy meghatározza az általuk használt elméletet. Ebben a meghatározásban a hozzáférhetőség, a közlekedési szegénység és a térbeli mobilitás jelenik meg, amely befolyásolja, hogy az emberek hogyan képesek elérni a társadalmi (sport és szabadidős) és gazdasági tevékenységeket, és megjelenik a lehetőségek elégtelen elérhetősége, hogy egyáltalán fellelhetőek-e ezen tevékenységek. Egy másik, 2023-as munka szintén a társadalmi és gazdasági szolgáltatások elérhetetlenségéről szól a rossz, nem megfelelő közlekedési lehetőségek miatt, továbbá, ha a közlekedési lehetőségek megfelelőek, akkor hátrányos a társadalmi és gazdasági szolgáltatások elérése (Haseb & Mitra 2023). Az utóbbi cikkben nem a Kenyon et al. 2002-es szövegéből származó gondolatokat használták fel, de a cél, a szakirodalom témája mélyen támaszkodik Kenyon et al. (2002) közlekedéshez kapcsolódó társadalmi kirekesztés definíciójára (Spoor 2013, Yigitcanlar et al. 2019). Kenyon et al. (2002) fogalom meghatározása először 2022-es tanulmányban jelenik meg, kiemelve az emberek részvételének alacsony intenzitását a közlekedés elérhetetlensége és a közlekedési lehetőségek elégtelen elérhetősége által (Gao et al. 2022). Lucas et al. (2016) és Mattioli (2021) is erre a megközelítésre támaszkodik, de a közlekedési szegénység megjelenésével (Lunke 2022). Torok (2019) munkájában a szociális tevékenységek mellett a politikai, gazdasági lehetőségek is említésre kerülnek. Kenyon et al. (2002) által is megjelenik a mobilitási szempont a társadalmi kirekesztettségben, mert az elérhetőségi megközelítés után a teljes vagy részleges mobilitás – az egyre növekvő mobilitási tendencia világában – több közlekedési lehetőség is megjelenik (Saif et al. 2019).

A másik, széles körben megjelentetett és felhasznált elmélet Preston és Rajé (2007) munkája. Ez az elmélet a társadalmi tevékenységekhez való hozzáférés lehetőségeinek hiányára támaszkodik, nem pedig a már meglévő lehetőségekre. Bár a közlekedési megközelítés is implikálható ebben az elmélet-típusban (Varghese & Jana 2019, Lättman et al. 2016), de ez leginkább a társadalmi dimenzió által befolyásolt, nem pedig a közlekedési által, ami a Kenyon et al. definíció használatában megjelenik.

De a két fő elmélet együtt is alkalmazható, és az áttekintett szakirodalom elemzései alapján e két fő megközelítésnek együtt kell lennie, nem pedig egymástól elszeparálva. Dharmowijoyo et al. (2020) munkájában a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi

kirekesztésnek ez a két fő kerete jelenik meg, a közlekedési szempont kiemelésével. Ezt az implikációt Martens et al. (2012 és 2016) is elvégezte. Ugyanakkor érdekes megállapítás, hogy mindkettő, eddig széles körben felhasznált fogalom meghatározás 2000 utánra datálódik, amely mutatja, hogy ezen kutatási irányvonal is újkeletűnek mondható.

A fenntarthatóság, a közlekedési eszközök és a társadalmi, gazdasági szolgáltatások elérhetősége, a közlekedési eszközök minősége alkotóelemek kell, hogy legyenek a közlekedéssel kapcsolatos/közlekedési eredetű társadalmi kirekesztettség fogalomban, illetve ezen témában elvégzendő vizsgálatok során. Ezáltal a három legfontosabb szempont: a térbeli kontextus, a közlekedési igazságosság és a mobilitás azonosítható. A következő fejezetben mélyebben is kifejtésre kerülnek ezen aspektusok, amelyek szerves részét képezik mind a Kenyon et al. (2002), mind a Preston és Rajé (2007) által felállított fogalomnak.

2.2. A közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés felülvizsgálatának fő szempontjai

Először is, mint fentebb láthattuk, a hozzáférhetőség jelentős szerepet játszik a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztettségben, ami a társadalmi tevékenységekhez való hozzáférést és a társadalmi és gazdasági szolgáltatások eléréséhez szükséges közlekedési lehetőségeket jelenti. Ennek a szempontnak a kérdését az a tény teszi relevánssá, hogy a közlekedéskutatók célja annak mérése, hogy a társadalom potenciálisan mit tud elérni, hogyan lehet leírni az emberek közlekedését (Lucas et al. 2022). Abban az esetben, ha a tevékenységekhez való hozzáférés vagy a társadalmi és gazdasági tevékenységek eléréséhez szükséges közlekedési módok elégtelenek, az mélyen befolyásolja a társadalmi, és ha a közlekedéshez kapcsolódik, a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés kockázatát (Currie & Richardson, Smith et al. 2010, Lucas 2006, Mejía & Villagrán 2020, Lieszkovszky 2023). Elérhető és megfelelő közlekedési módok hiányában pedig az egyének nehezebben jutnak el a minőségi oktatási és egészségügyi szolgáltatásokhoz, következtében deprivált helyzetben találhatják magukat (Kenyon et al. 2002). A hozzáférhetőség terén napjainkban a fenntartható közlekedési módok, főként a közforgalmú közlekedési eszközök elérési lehetőségei a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztést indukálhatnak elsősorban abban a társadalmi csoportban, akik számára kiemelt szempont a szén-dioxid-kibocsátás megtakarítása, a környezettudatos közlekedési mód előnyben részesítése (de Alba -Martínez et al. 2020). Az elérhetőségnek ezt a típusát három megkülönböztető jellemzője határozza meg: a célállomások mennyisége, az elérhető mikromobilitás és a szolgáltatás minősége (de Alba-Martínez et al. 2021). Az elérhetőség a közlekedési szakasz egyik fő eredménye a térbeli célpontok elérésének könnyítése révén (Saif et al. 2019, Mavoia et al. 2012). Ryan és Wretstrand és Schmidt (2015) cikkében Lucas (2004), akire többször hivatkoztak tanulmányukban, kiemelte a közlekedési kérdések és az elérhetőség átfogó szemléletének fontosságát.

A *mobilitás*, ahogyan az a meghatározásban is szerepel, óriási szerepet játszik a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztésben. A mobilitás 2017-ben jelenik meg először a szöveges adatbázisban, a társadalmi kirekesztés katalizátorával összefüggésben. A mobilitás korlátozása negatív hatásokhoz vezet az egyén pszichés egészségére és gazdasági

aktivitására (De Lima et al. 2017). E mobilitási szempontot tárgyalva fontos a holisztikus mobilitási igényre összpontosítani, nem pedig az egyénekre szabottra (Jones & Lucas 2012). Emellett különbség van a fiatalabb és az idősebb társadalmi csoportok mobilitási igényei között is (Davoudi et al. 2010, Jones & Lucas 2012): míg a fiatalabb kohorszok mélyen támaszkodnak a fenntartható közlekedési módszerekre, a városi területek központjában élők, a külvárosi idősök leginkább az autóhasználatra támaszkodnak annak nagyobb mobilitási faktora következtében (Jones & Lucas 2012).

A társadalmi lehetőségekhez és közlekedési módokhoz való elégtelen hozzáférésű és az alacsony mobilitással érintett társadalmi csoportokat közlekedési szempontból hátrányos helyzetűnek, közlekedési szegénységben élőknek lehet definiálni. Ha ezt lineáris skálára tesszük, akkor a végén a közlekedési szegénység áll, amelyet a közlekedési és társadalmi hátrányok okoznak (Lucas 2012). A közlekedési hátrány továbbá a társadalmi és gazdasági tevékenységek lehetőségeinek beszűküléséhez, alacsonyabb életminőséghez és társadalmi kirekesztéshez vezet (Delbosc & Currie 2011, Social Exclusion Unit 2003, Lucas 2004a, Currie et al. 2007, Hine 2007). A közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztettség témában született tanulmányokban a közlekedési hátrányt többnyire a mobilitásra vagy a gépkocsiasználatra szűkítik le, vagy a társadalmi vagy gazdasági tevékenységekhez, szolgáltatásokhoz való hozzáférésre összpontosítanak (Social Exclusion Unit 2003, Delbosc & Currie 2011).

Az áttekintett szakirodalomban a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés közlekedési hátrányként jelent meg (Kenyon et al. 2002, Preston & Rajé 2007, Lucas 2012, Lucas et al. 2016, Pyrialakou et al. 2016), de a közlekedési hátrány és a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés között különbség is azonosítható volt. Lucas (2012) szerint *„fontos leszögezni, hogy a közlekedési hátrány és a közlekedéssel összefüggő társadalmi kirekesztés nem feltétlenül szinonimák, azaz lehetséges, hogy valaki társadalmilag kirekesztett, de mégis jó hozzáféréssel rendelkezik a közlekedéshez, vagy lehet közlekedési szempontból hátrányos helyzetű, de társadalmilag magasan integrált (Currie & Delbosc 2010)“.*

A *közlekedési szegénység* aspektusa a szakirodalomban a közlekedési hátrányok következtében jelenik meg, a gépkocsi-tulajdonlás és a közforgalmú közlekedéssel való ingázás megfizethetlensége miatt (Titheridge et al. 2014). A közlekedési szegénységben kiemelkedő szerepet játszik a család jövedelme, az időhatékonyság és a megtett távolság (Titheridge et al. 2014). Tágabb megközelítésben a szegénységet a fent bemutatott szempontok mindegyike okozhatja: a hozzáférhetőség hiánya, a mobilitás hiánya, és természetesen a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés és/vagy a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés.

Az áttekintett szakirodalomban bemutatott további kulcsfontosságú szempont a *társadalmi kirekesztés* volt, amely a legtöbb szövegben a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés megállapítására szolgáló fejezetként jelenik meg (Luz et al. 2022, de Alba et al. 2021, Mejía et al. 2020, Saif et al. 2019, Ryan et al. 2015, van Wee & Geurs 2011, Kenyon et al. 2002). Allen és Farber (2020) úgy definiálta a társadalmi kirekesztést (Hodgson & Turner 2003, Churchill & Smyth 2019,) hogy ez egy olyan állapot, amikor az emberek nem férnek hozzá a tevékenységekhez, amelyek a megélhetésük és a gazdasági jólétük szempontjából

kulcsfontosságúak lennének. Ahogy a definícióelmélet fázisánál említésre került, Kenyon 2002-ben írt tanulmányt a társadalmi kirekesztés témában, a közlekedési hátrányokkal kapcsolatban. Ez a meghatározás megjelent Pyrialakou et al. (2016) és Titheridge et al. (2009) tanulmányában „Kenyon et al. (2002:209): Több tényező egyedi kölcsönhatása, amelynek következménye, hogy egy egyén vagy csoport nem jut hozzá a közösség társadalmi és politikai életében való részvétel lehetőségéhez, ami nemcsak az anyagi és nem anyagi életminőség csökkenését, hanem az életesélyek, választási lehetőségek és a polgárság csökkentését is eredményezi.”

A szakirodalomban megjelent egy másik szempont, a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi befogadás (Dharmowijoyo et al. 2020). A befogadás a közlekedésről való gondolkodás ellentétes megközelítése lehet, a kirekesztés fordított változata, de a jelen áttekintés módszertanában nem jelent meg, mint vizsgálandó irodalom. A társadalmi befogadás azt a szempontot szemlélteti, hogy a különböző konkrét életszakaszok milyen igényeket támasztanak a társadalmi tevékenységekben, és milyen közlekedési és nem közlekedési célú erőforrások jelennek meg (Dharmowijoyo et al. 2020, Lucas 2004, 2012, Vrooman & Hoff 2013). A szociális és mentális egészség szintén szerepel ebben a kutatásban (Dharmowijoyo et al. 2020), ahogy De Lima et al. 2017-ben megjelent munkájában is fellelhető.

3. Konklúzió

A közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztésnek széleskörű irodalma van a közlekedési kutatásokban, és a szakirodalmi áttekintés szerint két fő megközelítés dominál ebben a témában. A legtöbbet idézett szerző Susan Kenyon, aki a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztést a társadalmi kirekesztés és a mobilitás dichotómiája felől közelíti meg (Kenyon et al. 2002). Az ő diszciplínájában elsősorban a társadalmi tevékenységekhez való közlekedés általi hozzáférhetőség negatív volta került a középpontba. A közlekedési hátrányok által az emberek akadályoztatva voltak a társadalmi és gazdasági tevékenységekhez való hozzáférésben (Kenyon et al. 2002). A másik megközelítés Preston és Pajé (2007) tollából származik. Elméletükben két fő tényező van, amely a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztést megalapozza: az első a nulla szállítási költséggel, a második pedig a szállítási költséggel járó lehetőségekről szól (Preston & Pajé 2007, Vargehes & Jana 2019).

Az elérhetőség és a mobilitás mellett pedig az áttekintés alapján a társadalmi kirekesztés, a közlekedési hátrány, a közlekedési szegénység és a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi befogadás is megjelenik a releváns közlekedési szakirodalomban. Továbbá a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés fogalmának feltárásában elsősorban 2010 utáni tanulmányok találhatóak, elsősorban a közlekedés, földrajz, szociológia és urbanisztika területeken. A szakirodalmi összefoglaló legfontosabb korlátja az alkalmazott adatbázisok területén azonosítható, lévén csak két nagy tudományos irodalmi adatbázis, keresőszoftver került alkalmazásra a kutatási panoráma során, a Scopus és a Google Scholar. További korlátként azonosítható az összefoglaló módszertana, amely szigorúan az elméleti kerettel foglalkozott, ezáltal a felhasznált irodalmak módszertana és az alkalmazott diskurzusok elvesztek. Emellett földrajzi egységekre való bontás sem történt meg annak következtében, mivel egy holisztikus, széles körben használt definíció feltárása volt a cél, nem makroregionális

szinten, az amerikai, illetve az európai közlekedési eredetű társadalmi kirekesztettség fogalomhasználata, jóllehet, az autó és tömegközlekedés használati gyakorisága, illetve az utóbbi fejlettsége nagymértékben eltér Észak-Amerikában, illetve Európában. Ennek következtében a jövőben további adatbázisok bevonása, szisztematikus szakirodalmi összefoglaló módszertan alkalmazása és akár a tanulmányok kutatási területe is a jövőben a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztettséggel foglalkozó tanulmányok kutatási irányai lehetnek. Emellett érdemes lenne kitérni a megoldási lehetőségekre is, mint például az igényvezérelt közlekedés, amely a hátrányos helyzetű térségekben, illetve az alacsony népsűrűségű területeken, a nem frekvenciált közlekedési útvonalakon tudna alternatívája lenni az autóval való mindennapi közlekedésnek.

Felhasznált irodalom

- Allen, J. & Farber, S. (2020). Planning transport for social inclusion: An accessibility-activity participation approach. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 78, 102212.
- Banister, D. (2018). *Inequality in transport*. Alexandrine Press, Marcham, Oxfordshire
- Benenson, I., Martens, K. & Rof'e, Y. (2010). Measuring the gap between car and transit accessibility: Estimating access using a high-resolution transit network geographic information system. *Transportation Research Record* 2144(1), 28–35.
- Bradshaw, J., Kemp, P., Baldwin, S. & Rowe, A. (2004). The drivers of social exclusion. London: *Social Exclusion Unit*.
- Church, A., Frost, M. & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy* 7(3), 195–205.
- Currie, G. & Delbosc, A. (2010). Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation* 37 (6), 953–966.
- Currie, G., Richardson, T., Smith, P., et al. (2010). Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne – Updated results. *Research in Transportation Economics* 29(1), 287–295.
- Currie, G., Stanley, J. & Stanley, J. (Eds.) (2007). *No Way to Go – Transport and Social Disadvantage in Australian Communities*. Monash University ePress, Melbourne, Australia
- Davoudi, S., Wishardt, M. & Strange, I. (2010). The ageing of Europe: demographic scenarios of Europe's futures. *Futures* 42 (8), 794–803.
- de Alba-Martínez, H., Grindlay, A. L. & Ochoa-Covarrubias, G. (2020). (In) Equitable Accessibility to Sustainable Transport from Universities in the Guadalajara Metropolitan Area, Mexico. *Sustainability* 13(1), 55.
- De Lima, J., Maia, M. L. & Lucas, K. (2017). Income vs. travel time: Why do the poorest and the richest travel fastest in northeastern Brazil? *Transportation Research Procedia* 25, 4285-4295.
- Delbosc, A. & Currie, G. (2011). The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being. *Journal of Transport Geography* 19(6), 1130-1137.
- Dharmowijoyo, D. B., Susilo, Y. O. & Syabri, I. (2020). Time use and spatial influence on transport-related social exclusion, and mental and social health. *Travel Behaviour and Society* 21, 24-36.
- Gao, Q. L., Yue, Y., Zhong, C., Cao, J., Tu, W. & Li, Q. Q. (2022). Revealing transport inequality from an activity space perspective: A study based on human mobility data. *Cities* 131, 104036.
- Haseeb, A. & Mitra, R. (2023). Do environmentally sustainable travel behaviours contribute to transportation-related social exclusion? *Journal of Transport Geography* 113, 103734.
- Horňák, M., Hluško, R., Rochovská, A. & Lelkesová, V. (2023). Public transport accessibility and spatial exclusion in Roma settlements: A case study of three regions in Eastern Slovakia. *Moravian Geographical Reports* 31(1), 27-38.
- Jaroš, V. (2017). Social and transport exclusion. *Geographia Polonica* 90(3), 247-263.
- Jones, P. & Lucas, K. (2012). The social consequences of transport decision-making: clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications. *Journal of Transport Geography* 21, 4–16.
- Kain, J. F. (1968). Housing segregation, Negro employment, and metropolitan decentralization. *The Quarterly Journal of Economics* 82 (2), 175–197.

- Kamruzzaman, M., Yigitcanlar, T., Yang, J. & Mohamed, M. A. (2016). Measures of transport-related social exclusion: A critical review of the literature. *Sustainability* 8(7), 696.
- Kenyon, S., Lyons, G. & Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography* 10(3), 207-219.
- Lättman, K., Friman, M. & Olsson, L. E. (2016). Perceived accessibility of public transport as a potential indicator of social inclusion. *Social Inclusion* 4(3), 36-45.
- Levitas, R., Pantazis, C., Fahmy, E., Gordon, D., Lloyd, E. & Patsios, D. (2007). The multidimensional analysis of social exclusion Department of Sociology and School for Social Policy, Townsend Centre for the International Study of Poverty and Bristol Institute for Public Affairs. University of Bristol, Bristol.
- Lieszkovszky, J. P. (2023). A new approach to transport-related social exclusion in rural Hungary. *Transportation Research Procedia* 72, 4460-4467.
- Lieszkovszky, J. P. (2018). Introduction to the theoretical analysis of social exclusion of public transport in rural areas. *DEUROPE* 10(3), 214-227.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy* 20, 105-113.
- Lucas, K. (2006). Providing transport for social inclusion within a framework for environmental justice in the UK. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 40(10), 801-809.
- Lucas, K., (2004a). Transport & Social Exclusion: A Survey of the Group of Seven Nations. *FIA Foundation*
- Lucas, K., (2004b). Running on Empty: Transport, Social Exclusion and Environmental Justice. *Policy Press*, Bristol.
- Lucas, K., Van Wee, B. & Maat, K. (2016). A method to evaluate equitable accessibility: combining ethical theories and accessibility-based approaches. *Transportation* 43, 473-490.
- Lunke, E. B. (2022). Modal accessibility disparities and transport poverty in the Oslo region. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 103, 103171.
- Luz, G., Barboza, M. H., Portugal, L., Giannotti, M. & Van Wee, B. (2022). Does better accessibility help to reduce social exclusion? Evidence from the city of São Paulo, Brazil. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 166, 186-217.
- Martens, K. (2016). Transport justice: Designing fair transportation systems. *Routledge, London*, United Kingdom.
- Martens, K., Golub, A., Robinson, G. (2012). A justice-theoretic approach to the distribution of transportation benefits: Implications for transport planning practice. *Transp. Res. Part A* 46, 684-695.
- Mattioli, G. (2021). Transport poverty and car dependence: A European perspective. In: *Advances in Transport Policy and Planning. Academic Press.*
- Mavoa, S., Witten, K., McCreanor, T. & O'Sullivan, D. (2012). GIS based destination accessibility via public transit and walking in Auckland, New Zealand. *Journal of Transport Geography* 20(1), pp. 15-22.
- McDonagh, J. (2006). Transport policy instruments and transport-related social exclusion in rural Republic of Ireland. *Journal of Transport Geography* 14(5), 355-366.
- Mejía-Dorantes, L. & Villagrán, P. S. (2020). A review on the influence of barriers on gender equality to access the city: A synthesis approach of Mexico City and its Metropolitan Area. *Cities* 96, 102439.
- Murray, A. T. & Davis, R. (2001). Equity in regional service provision. *Journal of Regional Science* 41 (4), 577-600.
- Ong, P. M. (2002). Car ownership and welfare-to-work. *Journal of Policy Analysis and Management* 21 (2), 239-252.
- Pereira, R. H., Schwanen, T. & Banister, D. (2017). Distributive justice and equity in transportation. *Transport Reviews* 37(2), 170-191.
- Preston, J. & Rajé, F. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography* 15(3), 151-160.
- Pyrialakou, V. D., Gkritza, K. & Fricker, J. D. (2016). Accessibility, mobility, and realized travel behavior: Assessing transport disadvantage from a policy perspective. *Journal of Transport Geography* 51, 252-269.
- Rosier, K. & McDonald, M. (2011). The relationship between transport and disadvantage in Australia. *Australian Institute of Family Studies.*
- Ryan, J., Wretstrand, A. & Schmidt, S. M. (2015). Exploring public transport as an element of older persons' mobility: A Capability Approach perspective. *Journal of Transport Geography* 48, 105-114.
- Saif, M. A., Zefreh, M. M. & Torok, A. (2019). Public transport accessibility: A literature review. *Periodica Polytechnica Transportation Engineering* 47(1), 36-43.
- Social Exclusion Unit (2003). Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion. *Office of the Deputy Prime Minister, UK*
- Spoor, M. (2013). Multidimensional social exclusion and the 'Rural-urban Divide' in Eastern Europe and Central Asia. *Sociologia Ruralis* 53 (2), 139-157.

- Šťastná, M. & Vaishar, A. (2017). The relationship between public transport and the progressive development of rural areas. *Land Use Policy* 67, 107-114.
- Thomopoulos, N., Grant-Muller, S. & Tight, M. R. (2009). Incorporating equity considerations in transport infrastructure evaluation: Current practice and a proposed methodology. *Evaluation and Program Planning* 32 (4), 351–359.
- Titheridge, H., Achuthan, K., Mackett, R. & Solomon, J. (2009). Assessing the extent of transport social exclusion among the elderly. *Journal of Transport and Land Use* 2(2), 31-48.
- Titheridge, H., Mackett, R. L., Christie, N., Oviedo Hernández, D. & Ye, R. (2014). Transport and poverty: a review of the evidence. *University College London*
- Varghese, V. & Jana, A. (2019). Interrelationships between ICT, social disadvantage, and activity participation behaviour: A case of Mumbai, India. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 125, 248-267.
- Wachs, M. & Kumagai, K. (1973). Physical accessibility as a social indicator. *Socio-Economic Planning Sciences* 7(5), 437–456.
- Yigitcanlar, T., Mohamed, A., Kamruzzaman, M. & Piracha, A. (2019). Understanding transport-related social exclusion: a multidimensional approach. *Urban Policy and Research* 37 (1), 97–110