

DANCZ ÁKOS GYULA–BAJMÓCY ZOLTÁN

A képességszemlélet szerepe a mobilitási lehetőségek igazságos fejlesztésében

Módszeres szakirodalom-elemzés

Tanulmányunk egy olyan formálódó szakirodalmi irányzatba illeszkedik, amely a közlekedéssel kapcsolatos mobilitásfejlesztés igazságossági szempontjainak elméleti megalapozását kívánja pontosabbá tenni. Módszeres szakirodalom-elemzést alkalmazva tekintjük át Amartya Sen képességszemléletének lehetséges hozzájárulását a mobilitás igazságos fejlesztéséhez. A képességszemlélet egy olyan keretet kínál, amely összekapcsolja a jóllétet és az igazságosságot. A képességszemlélet fontos eleme a fejlesztés eszközei és céljai közti különbségtétel hangsúlyozása, az egyéni jellemzőkben és a mobilitás kontextusában mutatkozó sokféleség figyelembevétele és így a sérülékeny társadalmi csoportok mobilitásból történő kirekesztődésének jobb megértése. Az eddigi kutatások nem használták ki teljeskörűen a képességszemléletben rejlő potenciált: Sen igazságossággal kapcsolatos érvei csak részben szűrődtek át az elemzett munkákba. A tanulmány végén javaslatokat teszünk a képességszemlélet által kínált lehetőségek jobb kiaknázására.*

Journal of Economic Literature (JEL) kód: D63, I30, R40.

Bevezetés

A mobilitási¹ lehetőség az emberi jóllét fontos összetevője. Egyrészt a mobilitás értékes tevékenységek és állapotok egész sorának eléréséhez nélkülözhetetlen. A települések által kínált „szolgáltatások”, mint például a munkahely, az iskola, az egészségügyi,

* A tanulmány a Kulturális és Innovációs Minisztérium EKÖP-KDP-24-SZTE-1 kódszámú Egyetemi Kutatói Ösztöndíj Programjának a Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Alapból finanszírozott szakmai támogatásával készült. Köszönet illeti dr. Munkácsy Andrást, a KTI Közlekedéstudományi Intézet kutatóközpont-vezetőjét értékes megjegyzéseiért.

¹ A közgazdaság-tudományi munkákban a mobilitás kifejezés számos különböző jelentéstartalommal fordul elő (például társadalmi mobilitás, munkaerő-mobilitás). Tanulmányunkban a mobilitást a közlekedéssel kapcsolatos értelmében használjuk.

Dancz Ákos Gyula PhD-hallgató, Szegedi Tudományegyetem Gazdaságtudományi Kar és Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet (KTI) (e-mail: akosdancz@gmail.com).

Bajmócy Zoltán egyetemi tanár, Szegedi Tudományegyetem Gazdaságtudományi Kar (e-mail: bajmocy@eco.u-szeged.hu).

A kézirat első változata 2025. szeptember 11-én érkezett szerkesztőségünkbe.

DOI: <https://doi.org/10.18414/KSZ.2025.12.1245>

a pénzügyi vagy a szabadidős szolgáltatások, többnyire előfeltételezik a mobilitási lehetőséget. Másrészt az emberek számára a mobilitás lehetősége önmagában is értékkel bír. Az emberek jó okkal értékesnek tarthatják azt, ha olyan útlevelük van, amellyel a világ összes országába utazhatnak, vagy országuk a schengeni övezetbe tartozik, avagy intézményük részese az Erasmus programnak. Ezek attól függetlenül értékesek, hogy az egyes személyek milyen mértékben élnek ténylegesen ezekkel a lehetőségekkel. Így nem meglepő, hogy élénk kutatói érdeklődés kíséri a mobilitási lehetőségek változását, az új lehetőségek hatásainak elemzését (*Fleischer* [2019], *Zuti-Lukovics* [2023], *Szemere-Surman* [2025]).

A mobilitási lehetőségekhez jelentős részben közszolgáltatásként férnek hozzá az emberek. De a háttérfeltételek megteremtése vagy a közlekedés területhasználati, zsúfoltsági, fenntarthatósági hatásainak menedzselése az egyéni – például személygépjármű-alapú – mobilitás esetén is szakpolitikai feladat. A mobilitási lehetőségekhez való hozzáférés a vidéki térségekben különösen hangsúlyos, mivel a közforgalmú közlekedés hiányosságai itt a társadalmi kirekesztődés egyik legfőbb forrását jelentik, aránytalanul sújtva a hátrányos helyzetű csoportokat – például az időseket, a fogyatékkal élőket, a fiatalokat vagy az alacsony jövedelműeket (*Lieszkovszky* [2018]).

A mobilitási rendszerek működtetése és szabályozása kapcsán az elmúlt időszakban a kínálatoldali megközelítésről a hangsúly egyre inkább a keresletoldali felé tolódott el. Míg az előbbi a mobilitás olyan vonatkozásaira összpontosít, mint például az infrastruktúra vagy a járművek, addig az utóbbi esetben a hangsúly a mobilitás iránti kereslet befolyásolásán van – például árképzés, közlekedési módok közti váltások, városi dugók kezelése (*Giuliano* [1992], *Barcik-Bylinko* [2018], *Calderón-Miller* [2022]). Ez a hangsúlyeltolódás utat nyitott annak, hogy olyan tágabb szempontok is fő szerepet kapjanak a mobilitással kapcsolatos gondolkodásban, mint a hozzáférhetőség, az igazságosság vagy a fenntarthatóság.

Minthogy a mobilitás a jóllét fontos összetevője, és az ehhez kötődő társadalmi költségek számottevőek lehetnek, a mobilitási rendszerek működtetése és fejlesztése kapcsán igen nagy jelentőségük van a méltányossági, igazságossági kérdéseknek. A társadalmi igazságossággal kapcsolatos gondolkodás változásának megfelelően (*Rawls* [1971], *Young* [1990], *Habermas* [2001], *Sen* [2009]) ez nem csupán azt jelenti, hogy kinek van jogosultsága hozzáférni a mobilitási szolgáltatásokhoz, vagy hogy a mobilitással kapcsolatos költségek és hasznok miként oszlanak meg a társadalomban. Olyan további kérdések is figyelmet érdemelnek, mint hogy kik vannak hatással a mobilitással kapcsolatos közösségi döntésekre, és milyen folyamatokon keresztül, illetve kinek milyen megélt tapasztalatai kötődnek a mobilitási szolgáltatások igénybevételéhez.

A mobilitási rendszerek fejlesztésében továbbra is meghatározó szerepet játszanak olyan gazdasági-gazdaságossági szempontok, mint a változó felhasználói igényekhez való alkalmazkodás és a hatékonyságjavítás (*Ceder* [2020]). Ám közben a méltányosság szempontja szintén jó ideje jelen van a vonatkozó szakirodalomban és a döntéshozókészítésben (*Goodwin* [1974], *Martens* [2021]).

A fenntarthatósági kérdésekre irányuló élénkebb figyelemmel összefüggésben mindez új lendületet kapott a közelmúltban. Az Európai Unió és az OECD

által is központi feladatként kezelt kettős – digitális és zöld – átmenet (*European Commission* [2022], *Arnold és szerzőtársai* [2023]), mint vitákat keretező diskurzus, előtérbe tolta az *igazságos átmenet* koncepcióját. Ez utóbbi azt igyekszik feltárni, hogy a karbonsemlegesség eléréséhez szükséges környezeti és gazdasági változásokat miként lehet méltányos módon végrehajtani (*McCauley–Heffron* [2018], *European Commission* [2020]). A mobilitással foglalkozó szakirodalomban az igazságos átmenet döntően a közlekedési infrastruktúra fejlesztése és az egyéni személygépjárművek károsanyag-kibocsátásának csökkentése kapcsán kapott szerepet (*Johansson* [2023], *Ternes és szerzőtársai* [2024]). Miközben az igazságosság témája hangsúlyosabbá vált, annak értelmezése és gyakorlatba ültetése viták kereszttüzeiben áll. *Wang és Lo* [2021] javaslata szerint jóval alaposabban kellene tisztázni, hogy a fejlesztés milyen igazságossági elképzelésre épít, mely társadalmi csoportokat részesíti előnyben. A kritikák egy része azt emeli ki, hogy a méltányossági szempontok csupán szimbolikusan jelennek meg a közlekedéspolitikában, a dekarbonizáció költségei és előnyei valójában egyenlőtlenül oszlanak meg a különböző közösségek között, az egyenlőtlenségek érdemben nem változnak (*Eisenberg* [2019]). A kritikák másik része az igazságtalanság okainak megértése és a sérülékeny csoportok azonosítása terén lát hiányosságokat (*Stark és szerzőtársai* [2023]). Tanulmányunk egy olyan formálódó szakirodalmi irányzatba illeszkedik, amely a mobilitásfejlesztés igazságossági szempontjainak elméleti megalapozását kívánja pontosabbá tenni.

Körülbelül egy évtizede jelentek meg és az elmúlt 4-5 évben kezdtek el sokasodni azok a tanulmányok, amelyek az Amartya Sen és Martha Nussbaum nevével fémjelzett *képességszemlélet* eredményeit igyekeznek az igazságos mobilitásfejlesztés területére adaptálni (*Smith és szerzőtársai* [2012], *Akhavan–Vecchio* [2018], *Cook–Butz* [2020]). A téma nemzetközi szakirodalmában már megjelentek a hozzáférhetőségre (*Vecchio–Martens* [2021]), illetve a mobilitási szakpolitikák közösségi jóléti hatásaira fókuszáló (*Van Burgsteden és szerzőtársai* [2024]) első áttekintő cikkek. Bár a képességszemlélet eredményei a – helyi – fejlesztéspolitikákkal összefüggésben elkezdtek átszűrődni a hazai szakirodalomba (*Bajmócy–Gébert* [2014], *Gébert és szerzőtársai* [2016], *Juhász* [2018], *Deák–Riciz* [2022]), a mobilitást illetően itthon ez még nem kezdődött el.

Tanulmányunk a szakirodalmat áttekintő cikkek sorába illeszkedik. *Kutatási kérdésünk*, hogy a képességszemlélet mint elméleti keret miként járulhat hozzá a mobilitási rendszerek igazságos fejlesztését taglaló szakirodalmi diskurzushoz. Kérdésfeltevésünk három szempontból különbözik a korábbi áttekintő cikkektől. Egyrészt, a téma szakirodalma az elmúlt néhány évben kezd kibontakozni, így *Vecchio és Martens* [2021] elemzése óta számos releváns új tanulmány jelent meg. Másrészt, *Van Burgsteden és szerzőtársai* [2024] cikkével ellentétben az elemzésünk nem közvetlenül azt vizsgálja, hogy a képességszemléletből milyen szakpolitikai következtetések adódnak, hanem – némiképpen tágabb nézőpontot választva – azt elemizzük, hogy melyek azok a területek, ahol a képességszemlélet alkalmazása releváns új szempontokat emelhet be az igazságos mobilitásfejlesztéssel kapcsolatos vitákba. Harmadrészt, tanulmányunkban arra is igyekszünk reflektálni, hogy a szakirodalom mennyire precízen, illetve mennyire konzisztens módon használja a képességszemlélet fogalmi apparátusát.

Tanulmányunk szisztematikus irodalomelemzésre épül: a meghatározott módon kiválasztott szakcikkeket egy rögzített elemzési keretben elemeztük, és ebből vontunk le következtetéseket. A tanulmány második részében röviden áttekintjük a képességszemlélet témánk szempontjából releváns fogalmait és a köztük lévő összefüggéseket. A harmadik szakaszban bemutatjuk irodalomelemzésünk módszerét, a negyedikben pedig eredményeinket. Az ötödik részben ez utóbbiakat értékeljük, ütköztetjük a szakirodalom korábbi eredményeivel, és ennek alapján következtetéseket vonunk le.

A képességszemlélet; az igazságosság előmozdítása a képességszemléletben

A képességszemlélet *Amartya Sen* [1979], [1982], [1999a] és *Martha Nussbaum* [2000], [2011] fő művei nyomán körvonalazódott, és elementáris hatást váltott ki a társadalomtudományok és a társadalomfilozófia számos területén. Egy olyan elemzési keret, amely elsősorban az egyéni és a közösségi jóllét,² a különféle társadalmi helyzetek, illetve az ezek megváltoztatásával kapcsolatos társadalmi döntések és szakpolitikák értékeléséhez használható (*Robeyns* [2005], [2006]).

A képességszemlélet logikájának és fontosabb építőköveinek bemutatása széles körben elérhető a magyar nyelvű olvasóközönség számára (*Pataki* [1999], *Bajmócy* [2012], *Gébert* [2017], *Juhász* [2018]), illetve *Amartya Sen* több alapvető műve is elérhető magyar fordításban ([1999a], [2009]).³ A képességszemléletet magyar nyelven feldolgozó munkák döntően két területre összpontosítanak: a jóllét kiterjesztett értelmezésére és a társadalmi döntések lehetőségességére. A megközelítés igazságosságra vonatkozó érvei a hazai szakirodalomban inkább csak érintőlegesen vannak jelen (*Molnár* [2021]).⁴ Ezért fontosnak tartjuk kiemelni a megközelítés azon főbb elemeit, amelyek relevánsak az igazságosság vizsgálatakor, de nem tartjuk szükségesnek a képességszemlélet teljes körű bemutatását, hiszen az elérhető a hazai szakirodalomban.⁵

Annnyit célszerű rögzítenünk, hogy a képességszemlélet az egyének helyzetének jellemzésekor a tényleges választási lehetőségeket helyezi a középpontba: melyek azok az értékes állapotok (például egészség, jóltápláltság, személygépkocsi-tulajdonlás) vagy tevékenységek (például vonattal utazni, autót vezetni, kerékpározni), amelyeket az egyénnek módjában áll elérnie, megtennie? Az egyén nem fogja valamennyit választani, de közülük

² Jelezve, hogy nem a hagyományos jóléti közgazdaságtan megközelítését viszi tovább, *Sen* a haszonelvű közgazdaságtan jólét (*welfare*) fogalma helyett a jóllét (*well-being*) szót használja, amikor a „jó életről” ír.

³ A fejlődés mint szabadság 2003-ban jelent meg magyar nyelven Hegedűs Judit, *Az igazságosság eszméje* pedig 2021-ben Felcsuti Péter fordításában.

⁴ Az igazságosság eszméje magyar fordításának apropóján *Molnár György* egy rövid esszét [2021] jelentetett meg a *Közgazdasági Szemlében*, de az inkább *Sen* munkássága előtti általános tiszteletadás; a koncepciók tartalmi bemutatására, értékelésére nem tért ki az írás.

⁵ A *Sen* által használt fogalmak magyar fordítása folyamatosan viták tárgyát képezi. Már a megközelítés nevét adó „képesség” fogalomnak is számos változatával találkozhat az olvasó. Ezekről *Juhász és szerzőtársai* ([2015] 545. o.), valamint *Bajmócy és szerzőtársai* ([2017] 209. o.) részletes áttekintést adtak; tanulmányunkban az általuk javasolt terminológiát használjuk.

bármelyiket *választhatja*. Ezeket a tényleges választási lehetőségeket nevezi Sen *képességeknek*. Fontos, hogy ezek nem a megvalósított, hanem a választható opciók, hiszen a választás szabadsága önmagában fontos eleme a jóllétnek (Sen [1999a]). Nem mindegy, hogy azért ülünk-e kerékpárra, mert az egészséges vagy zöld életmódot szeretnénk követni, vagy azért, mert más közlekedési módokat nem tudunk megfizetni. Az a szabadság, hogy mások szempontjait is megismerve eldönthetjük, hogy számunka melyek a fontos célok; megválaszthatjuk, hogy mely tevékenységeket/állapotokat kívánjuk elérni, és tevékenyen előmozdíthatjuk azok elérését, központi jelentőségű a jóllét szempontjából. A képességszemlélet e szabadságot hívja *ágenciának*, amelyet magyar nyelven legfeljebb körülírni lehet: saját ügyeink tevékeny előmozdításának lehetősége.

Ahhoz, hogy az emberek elérhessék a számukra fontos célokat, szükségük van *eszközökre* (például jövedelem, vagyon, jogok, tárgyak). Viszont az eszközök birtoklása önmagában nem elegendő, hiszen különböző *átváltási tényezők* (egyéni jellemzők és társadalmi, környezeti tényezők) akadályozhatják meg az egyént a birtokolt javak tényleges használatában: abban, hogy eszközeiket átválthassák tényleges választási lehetőséggé (Sen [1999a]). Például egy kerekesszékes vagy egy vak ember nem tudja használni a metrót, ha az állomások vagy a szerelvények nem akadálymentesek számukra. Az átváltási tényezők tehát az eszközök használati kontextusának és a közösség tagjainak sokféleségét emelik be a képességszemléletbe.

Cikkünk témája szempontjából talán a legfontosabb jellemzője a képességszemléletnek, hogy természetes módon kapcsolja össze a jóllét és az igazságosság vizsgálatát. Egyrészt, a jóllét és az igazságosság vizsgálata során ugyanazt a logikai mintát láthatjuk: annak középpontba állítását, hogy az emberek ténylegesen milyen – választási – lehetőségekkel bírnak. Másrészt, amikor arra a kérdésre keressük a választ, hogy egy társadalmi döntés vagy fejlesztési beavatkozás eredményeképpen „jobb lesz-e a közösségnek”, akkor a képességszemlélet egyértelművé teszi, hogy ez egyszerre jólléti és igazságossági kérdés.

Sen [2009] az igazságosság számos kiemelkedő kortárs gondolkodójával (például Rawls, Dworkin, Gauthier, Nozik) ellentétben nem a tökéletesen igazságos társadalom szabályrendszerét keresi. Ő azt állítja, hogy ahhoz hasonlóan, ahogyan a birtokolt eszközök nem jellemzik jól egy egyén jóllétét, a fennálló szabályok önmagukban nem adnak jó eligazítást a társadalmi igazságosságról. Még tökéletes szabályok esetén is létezhetnek súlyos igazságtalanságok. Például hiába léteznek olyan szabályok, amelyek biztosítják a fogyatékossgal élő diákok azonos jogát az oktatáshoz, ha az iskoláépületek, a tananyagok nem akadálymentesek, a számonkérési formák nem illeszkednek a diák sajátosságaihoz. Avagy hiába léteznek protokollok egy közlekedési cég üzletszabályzatában a vak emberek személyi segítésére, ha a létszámleépítések miatt nincs ember, aki segíthetne, vagy az erre felkért munkavállaló rosszul segít, netán bántó, sértő módon beszél a vak emberekkel.

Azaz, ha a célunk az igazságosság előmozdítása, akkor a szabályok mellett mindazon tényezők is fontosak, amelyek hatással vannak annak tényleges érvényesülésére. Így Sen [2009] az igazságossággal kapcsolatban a ténylegesen megvalósult helyzetek összevetését állítja a középpontba. Az igazságosság előmozdításához a tökéletesen igazságos szabályok nem elegendők, de nem is feltétlenül szükségesek.

Témánk szempontjából a másik központi kérdés az egyén és a közösség jólléte közti kapcsolat a képességszemléletben. Már az egyén jólléte szempontjából is releváns kérdés, hogy az előnyök és költségek miként oszlanak meg a társadalomban, hiszen az emberek a saját helyzetüket másokhoz viszonyítva értékelik (Sen [1999a]). Ha például rajtunk kívül mindenkinek javul a helyzete, azt az egyén vélhetőleg saját helyzetének romlásaként értékeli. Ez egyben a haszonelvű közgazdaságtan Pareto-hatékonysági elvének fontos kritikája is.

Amikor egy változás különbözőképpen érinti a helyi közösség tagjait, akkor szükség van az egyéni helyzetekben beálló változások összevetésére. Ez lényegében a haszonelvű jóléti közgazdaságtan Achilles-sarka. Sen [1999b] érvelése szerint ez a fajta összevetés alapvetően nem lehetetlen (mint ahogyan azt Arrow nyomán sokan gondolják), de elkerülhetetlenül közösségi döntéseket igényel. A képességszemlélet rámutat, hogy ilyenkor olyan kérdésekre kell válaszolnia a közösségnek, mint hogy melyek azok a választási lehetőségek, amelyeket fontosnak tart, a különböző lehetőségeket hogyan rendezi sorba, illetve ezt milyen eljárás segítségével teszi meg, és abban ki és mekkora szerepet játszik. Ezek jellemzően olyan kérdések, amelyek átvezetnek a társadalmi igazságosság vizsgálatának területére. Azaz a jóllét és az igazságosság vizsgálata nem választható el egymástól a képességszemléletben.

Módszertan

Szisztematikus irodomelemzésünkhöz sorvezetőként a PRISMA⁶ 2020 irányelveket használtuk (Kartali [2023]). Ennek előnye, hogy a szakirodalmi áttekintés így átlátható és reprodukálható.

Elemzésünk a képességszemléletet és a mobilitás kutatását összekapcsoló szakirodalomra irányul. A mintaválasztáshoz a Google Scholar és a Science Direct adatbázisokat használtuk (1. ábra). A keresés mindkét adatbázis esetében a beállítások változtatlanul hagyásával történt 2024. november 12. és 2024. november 19. között, az alábbi kulcsszavak használatával:

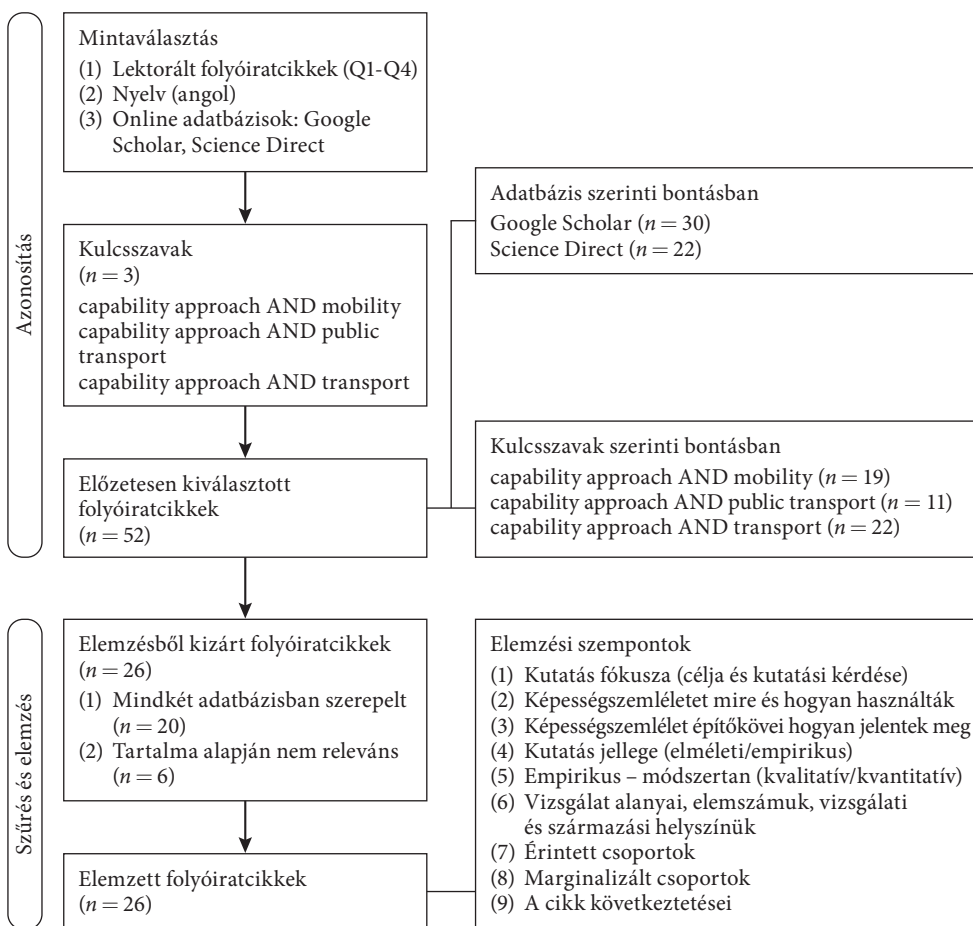
- képességszemlélet (*capability approach*) és mobilitás (*mobility*);
- képességszemlélet és közösségi közlekedés (*public transport*);
- képességszemlélet és közlekedés (*transport*).

A mintába azok az írások kerülhettek be, amelyek a Scimago Journal Rank (SJR) által Q1–Q4 kategóriába rangsorolt folyóiratokban jelentek meg angol nyelven. Az így azonosított 52 folyóiratcikk közül kiszűrtük a 20 duplikációt: azokat a cikkeket, amelyek mindkét adatbázisban szerepeltek. Kihagytuk továbbá azt a 6 cikket, amelyek a teljes szöveg elemzése alapján nem bizonyultak relevánsnak, mivel tartalmuk nem tette teljesebbé annak megértését, hogy a képességszemlélet milyen módon járulhat hozzá a mobilitási rendszerek igazságos fejlesztéséhez.

⁶ PRISMA: Preferred Reporting Items for Systematic reviews and Meta-Analyses (<https://www.prisma-statement.org>).

1. ábra

A szakirodalmi áttekintés lépései



Forrás: saját szerkesztés.

A szakirodalom-elemzés alapjául szolgáló *mintánkba* így 26 folyóiratcikk került be (1. táblázat), amelyek közül 24 a Scimago által Q1-esnek, míg 2 Q2-esnek rangsorolt folyóiratban jelent meg. Mivel egyes folyóiratokat több tudományterületen is rangsorolnak, minden esetben a legmagasabb (legjobb) besorolást vettük figyelembe. Az elemzésbe vont cikkek döntően az elmúlt 4-5 évben jelentek meg (17 publikáció 2021 és 2024 között látott napvilágot).

Ezen cikkek tartalmát aztán egységes elemzési szempontok alapján egyesével értékeltük. Lényegében kvalitatív tartalomelemzést végeztünk, hiszen a tanulmányok tartalmának meghatározott szempontok szerinti kategorizálására törekedtünk, amiből aztán következtetések vonhatók le (*Titscher és szerzőtársai* [2000]). Esetünkben a tartalomelemzés azt a célt szolgálta, hogy információkat tudjunk meg a képességszemlélet alkalmazásának céljáról, módjáról és az így levont következtetésekről.

1. táblázat

A módszeres irodalomelemzés során áttekintett tanulmányok

<i>Abreu és szerzőtársai</i> [2024]	<i>Grove</i> [2021]	<i>Qiao–Yeh</i> [2023]
<i>Azmoodeh és szerzőtársai</i> [2022]	<i>Hananel–Berechman</i> [2016]	<i>Ryan és szerzőtársai</i> [2019]
<i>Azmoodeh és szerzőtársai</i> [2023]	<i>Henry–Baffoe</i> [2024]	<i>Ryseck–Behrens</i> [2024]
<i>Banister</i> [2019]	<i>Kita és szerzőtársai</i> [2017]	<i>Van Burgsteden és szerzőtársai</i> [2024]
<i>Bantis–Haworth</i> [2020]	<i>Kita és szerzőtársai</i> [2024]	<i>Vecchio</i> [2020]
<i>Cao–Hickman</i> [2019]	<i>Luz–Portugal</i> [2022]	<i>Vecchio–Martens</i> [2021]
<i>Cooke és szerzőtársai</i> [2022]	<i>Martinez és szerzőtársai</i> [2024]	<i>Xu és szerzőtársai</i> [2024]
<i>Deka</i> [2022]	<i>Nahmias–Biran–Shifan</i> [2019]	<i>Zhang–Yang</i> [2024]
<i>Durand–Zijlstra</i> [2023]	<i>Oviedo–Guzman</i> [2020]	

Forrás: saját szerkesztés.

Eredmények: képességszemlélet és a mobilitás fejlesztése a szakirodalomban

Az elemzett cikkek közül 10 elméleti jellegű volt, 16 pedig empirikus kutatási eredményeket is tartalmazott. Az utóbbiak közül 7 kvalitatív, míg 9 kvantitatív módszereket alkalmazott. A tanulmányok többsége (19) konkrét földrajzi helyszíneket és kontextusokat vizsgált, alapvetően városokra összpontosítva. Az esetek között a globális Észak (Dublin, Rotterdam, Brüsszel, Stockholm, Göteborg, Malmö, München, Bécs, New Jersey) és a globális Dél (Fokváros, Bogotá, Hong-Kong, Teherán) városai is jelen voltak.

A kutatások többsége sajátos társadalmi csoportokra fókuszált: főként idősekre (*Henry–Baffoe* [2024], *Ryan és szerzőtársai* [2019], *Zhang–Yang* [2024], *Durand–Zijlstra* [2023]), vidéki lakosokra (*Vecchio* [2020], *Kita és szerzőtársai* [2017]), tömegközlekedést használókra (*Ryseck–Behrens* [2024], *Martinez és szerzőtársai* [2024]), valamint alacsony jövedelműekre (*Azmoodeh és szerzőtársai* [2023], *Cooke és szerzőtársai* [2022]). A fogyatékossgal élők – különösen a mozgáskorlátozottak – több vizsgálatban kiemelten szerepelnek (*Durand–Zijlstra* [2023], *Xu és szerzőtársai* [2024], *Martinez és szerzőtársai* [2024], *Azmoodeh és szerzőtársai* [2022], *Ryseck–Behrens* [2024]), más tanulmányokban pedig indirekt módon jelennek meg.

Két tanulmányban szakértői megkérdezéseket is alkalmaztak: *Martinez és szerzőtársai* [2024] hátrányos helyzetű csoportokkal dolgozó 22 szakértővel készített interjút, míg *Azmoodeh és szerzőtársai* [2022] a méltányos közlekedéstervezés területén tevékenykedő 48 nemzetközi szakértő bevonásával adott globális perspektívát.

A képességszemlélet alkalmazási területei és módjai a mobilitás vonatkozásában

Az elemzett tanulmányok szerint a mobilitás kutatásában a képességszemlélet leggyakoribb alkalmazási iránya a közlekedéspolitikai döntéshozatal megalapozása: több szerző a képességszemléletet olyan értékelési keretnek tekinti, amelynek használatával

igazságosabb döntések születhetnek a közlekedési beruházások és támogatások elosztásáról (*Hananel–Berechman* [2016], *Cao–Hickman* [2019], *Banister* [2019]).

Amint az előzőkben is láthattuk, bizonyos sajátos társadalmi csoportok mobilitási helyzetének vizsgálata hangsúlyos kutatási terület. A fogyatékossgal élők esetében a vizsgált tanulmányok az akadálymentes hozzáférés biztosítását, valamint a sajátos közlekedési szolgáltatások és a hagyományos közforgalmú közlekedési rendszerek közötti átjárhatóság kérdését emelik ki (*Durand–Zijlstra* [2023], *Martinez és szerzőtársai* [2024]). Az idősök mobilitási lehetőségeit vizsgáló munkák elsősorban az önállóság fenntartásával – *Lieszkovszky* [2018] szóhasználatával élve – a közlekedési eredetű társadalmi kirekesztettséggel foglalkoznak (*Henry–Baffoe* [2024], *Grove* [2021], *Ryan és szerzőtársai* [2019]).

A tanulmányok egy másik csoportja az információs és kommunikációs technológiák, valamint a mobilitás mint szolgáltatás (*Mobility as a Service, MaaS*) modelljeinek szerepét vizsgálja a hozzáférési egyenlőtlenségek csökkentésében. Ezekben a munkákban a digitális infrastruktúra és a különböző közlekedési szolgáltatások integrálásának társadalmi hatásai jelennek meg, különös tekintettel az alacsony jövedelmű csoportokra (*Rysec–Behrens* [2024], *Qiao–Yeh* [2023]).

A képességszemlélet sajátos területi kontextusban történő alkalmazása is jelentős súllyal bír. A regionális és helyi közlekedéstervezés vonatkozásában döntően a közlekedési szolgáltatások szintjét és a mindennapi tevékenységekben (például munkavégzésben, tanulásban, egészségügyi ellátás igénybevételében vagy szabadidős programokban) való részvételi lehetőségeknek a kapcsolatát tárgyalják. A vidéki térségekre vonatkozó kutatások esetében a közszolgáltatások hozzáférhetősége, valamint a költséghatékonyság és a társadalmi szükségletek közötti egyensúly jelenik meg hangsúlyosan (*Kita és szerzőtársai* [2017], [2024], *Abreu és szerzőtársai* [2024]).

A képességszemlélet építőköveinek megjelenése

Több tanulmányban (*Vecchio–Martens* [2021], *Henry–Baffoe* [2024], *Van Burgsteden és szerzőtársai* [2024]) *Robeyns* [2005], [2006] munkái alapján konceptualizálták a képességszemléletet, világosan elkülönítve az eszközöket, átváltási tényezőket, a tevékenységeket/állapotokat, a képességeket, valamint a jóllétet. Ugyanakkor az ágencia (azaz saját ügyeink tevékeny előmozdításának a lehetősége) nem minden esetben jelent meg. *Vecchio* [2020] inkább a választási lehetőségek fontosságára mutat rá, kiemelve, hogy az emberek egyéni döntéseik és preferenciáik alapján a mobilitást sokféle módon és eltérő célokra használják. Hozzá hasonlóan *Azmoodeh és szerzőtársai* [2022], [2023] az eszközök, átváltási tényezők és képességek kategóriáira építve szintén az egyéni választási szabadság szerepét hangsúlyozzák.

Eszközként (erőforrásként) olyan technikai és személyes elemek jelennek meg, amelyek az egyének mobilitásának előfeltételei. Tipikusan idetartozik a közforgalmú közlekedési infrastruktúra (*Abreau és szerzőtársai* [2023], *Henry–Baffoe* [2024], *Azmoodeh és szerzőtársai* [2023]). Az eszközök értelmezésében különböző megközelítések figyelhetők meg. Egyes munkák, mint például *Cooke és szerzőtársai* [2022], az

eszközöket és a képességeket integrált módon vizsgálják, vagyis nemcsak azt veszik figyelembe, hogy az egyének milyen infrastruktúrához férnek hozzá, hanem azt is, hogy ténylegesen képesek-e ezeket az eszközöket használni, vagy például fizikai állapotuk, biztonságérzetük, esetleg a társadalmi helyzetük korlátozza őket ebben. Más kutatások az eszközöket tágabban értelmezik, és az infrastrukturális tényezők mellett olyan szociális erőforrásokat is figyelembe vesznek, mint a társas támogatás (Ryan és szerzőtársai [2019]) és a másoktól kapott segítség (Cao–Hickman [2019]), amely a segítséget nyújtó személyek elkötelezettségétől és képességeitől függ. Eszközként jelenik meg továbbá az idő mint mobilitási lehetőségeket meghatározó erőforrás (Nahmias és szerzőtársai [2019]).

Az átváltási tényezők fontos szerepet játszanak az eszközök képességekké való átalakításában. Noha a legtöbb tanulmány kimondva vagy kimondatlanul elismeri az anyagi, személyes, társadalmi és környezeti tényezők együttes szerepét, az átváltási tényező fogalmának használata mégis viszonylag ritka: az elemzett cikkeknek alig egyharmadában jelenik meg. (Egy korábbi irodalomelemző cikkben Van Burgsteden és szerzőtársai [2024] is erről számoltak be.) Ám ahol megjelenik, ott lehetővé teszi annak feltárását, hogy az erőforrásokhoz való hozzáférés miért nem alakul minden esetben tényleges lehetőséggé.

A legtöbb szerző, Robeyns [2005] javaslatával összhangban, az átváltási tényezők három csoportját különíti el: a személyes tényezőket (például a fizikai, mentális és kognitív állapotokat, amelyek befolyásolják az önálló utazás képességét), a társadalmi tényezőket (például a társadalmi normák, támogatások vagy társadalmi hálózatok jelenlétét vagy hiányát), valamint a környezeti tényezőket (például az infrastruktúra minősége, a közlekedési eszközök hozzáférhetősége vagy az időjárási viszonyok) (Durand-Zijlstra [2023], Abreu és szerzőtársai [2023]).

Egyes tanulmányok, például Deka [2022] munkája, elsősorban a személyes tényezőknek – így az idősebb felnőttek attitűdjeinek és fizikai állapotának – a meghatározó szerepét hangsúlyozzák. Más kutatások inkább a társadalmi tényezők, például a szociális megbélyegzés és a társadalmi normák egyéni lehetőségekre gyakorolt hatását emelik ki (Vecchio–Martens [2021]). Tipikusan ilyen, amikor a kerékpározást bizonyos társadalmi csoportok körében alacsony státuszú tevékenységként értékelik, ami visszatárhathatja az embereket ennek a közlekedési módnak a választásától. A környezeti tényezők vonatkozásában Luz és Portugal [2021] a közlekedési infrastruktúra minőségét és a tevékenységek térbeli eloszlását tartják kulcsfontosságúnak a mobilitási lehetőségek szempontjából.

Hananel és Berechman [2016] arra hívják fel a figyelmet, hogy a képességszemlélet közlekedési területre történő alkalmazásakor elengedhetetlen annak tisztázása, hogy mely képességek tekinthetők fontosnak. Ez a kérdés összefügg a Sen és Nussbaum közötti vitával is. Míg Nussbaum [2000] szerint megadható a képességeknek egy olyan általános halmaza, amelyek mindenki számára értékesek, addig Sen [2004] értelmezésében egy ilyen halmaz sohasem lehet univerzális, hanem mindig megvitatáson és mérlegelésen alapuló folyamat eredményeként alakulhat ki. Ebből fakad, hogy a különböző szerzők eltérően közelítik meg, mit tekintenek közlekedési szempontból lényeges képességnak. Bantis és Haworth [2020] a gyakorlati lehetőségekre helyezik

a hangsúlyt. Szerintük a képességek azok a tényleges opciók, amelyek az egyének előtt nyitva állnak ahhoz, hogy elvégezzék a számukra fontos tevékenységeket. Hozzájuk hasonlóan *Abreu és szerzőtársai* [2023], valamint *Henry és Baffoe* [2024] a képességeket olyan elérhető lehetőségekként értelmezik, amelyek révén az egyének értékes funkciókhoz juthatnak, például részt vehetnek társadalmi eseményeken. *Azmoodeh és szerzőtársai* [2022] értelmezése némileg tágabb: ők a képességeket az egyén számára rendelkezésre álló szabadságok és választási lehetőségek összességékként írják le, amelyek közül az egyén választhat. Ugyanakkor *Oviedo és Guzman* [2020] kiemelik, hogy nem minden képesség univerzális értékű, hiszen ami az egyik egyén számára értékes, az a másik számára közömbös lehet.

A képességek strukturálását illetően *Luz és Portugal* [2021] három szintet különít el: a mobilitást, az akadálymentesítést és a részvételt. Mobilitáson az egyének tényleges mozgási és utazási lehetőségeit értik, amelyeknek a megléte a mindennapi tevékenységekhez való hozzáférés alapfeltétele (*Kenyon és szerzőtársai* [2002], *Lucas* [2012]). Az akadálymentesítés – a hozzáférés egyik kulcseleme – a közlekedési infrastruktúra, valamint a szolgáltatások és az információk olyan kialakítását jelenti, amely minden felhasználó számára használhatóvá teszi a rendszert (*Geurs–van Wee* [2004]), azaz a kialakítás érzékeny a személyes átváltási tényezőkre. A részvétel pedig az egyének közösségi, gazdasági és kulturális életbe való bekapcsolódásának lehetőségére utal, amely a mobilitáson és a hozzáféréseken keresztül valósulhat meg (*Kenyon és szerzőtársai* [2002], *Luz–Portugal* [2021]).

A hozzáférhetőség képességgént való értelmezése különösen fontos a mobilitási rendszerek igazságosságának elemzése szempontjából, hiszen így nem pusztán az infrastruktúra meglétére vagy annak fizikai elérhetőségére (például buszmegálló közelsége) irányul a figyelem, hanem arra is, hogy az egyének ténylegesen képesek-e igénybe venni a közlekedési lehetőségeket, hogy ezáltal számukra értékes tevékenységeket tudjanak végezni. Ez a fogalom közvetlen kapcsolatban áll más alapvető képességekkel (például az egészséggel vagy a társas kapcsolatokkal), és befolyásolja, hogy az egyének mennyire képesek életük különböző aspektusait értékesen alakítani (*Van Burgsteden és szerzőtársai* [2024]). A magas szintű hozzáférhetőség elősegítheti a jóllét növekedését, például a társas kapcsolatok kialakításán és ápolásán keresztül (*Vecchio–Martens* [2021]). Ezzel szemben a hozzáférhetőség hiánya – amely gyakran a térbeli közelség és az infrastruktúra minőségének hiányosságából fakad – csökkenti az életminőséget, és hosszabb távon társadalmi egyenlőtlenségekhez vezethet (*Luz–Portugal* [2021], *Vecchio–Martens* [2021]).

Az elemzett cikkek főbb következtetései, javaslatai

Az elemzett tanulmányok alapján megállapíthatjuk, hogy a mobilitási szolgáltatások méltányossági vonatkozásainak értelmezése az utóbbi években elmozdult az esz-közökhöz való hozzáférés leírásától a tényleges választási lehetőségek (képességek) és az egyének által ténylegesen megvalósított tevékenységek/állapotok leírása felé (*Hananel–Berechman* [2016], *Azmoodeh és szerzőtársai* [2023]). A képességszemlelet

– a hagyományosan hasznosság alapú megközelítésekhez képest – tágabb lehetőséget kínál arra, hogy a közlekedési szakpolitikák értékelése figyelembe vegye az egyének tényleges jóllétét, illetve elérésének feltételeit (*Abreu és szerzőtársai* [2023], *Kita és szerzőtársai* [2017], *Vecchio–Martens* [2021]).

A kutatások arra is rávilágítanak, hogy a hozzáférhetőség kulcsszerepet játszik a mobilitási egyenlőtlenségek megértésében. Több tanulmány hangsúlyozza, hogy a közlekedés önmagában nem biztosítja a hozzáférést az alapvető szolgáltatásokhoz, ha az egyének nem képesek élni az utazás lehetőségével (*Bantis–Haworth* [2020], *Henry–Baffoe* [2024]). Az eszközök meglete nem jelent automatikusan lehetőséget az értékes tevékenységek/állapotok elérésére, ezért az értékelés során az átváltási tényezőket (vagyis azokat a személyes, társadalmi és környezeti feltételeket, amelyek befolyásolják az eszközök képességekké való átalakulását) is figyelembe kell venni. Mindez különösen érvényes a hátrányos helyzetű csoportok (például fogyatékkal élő emberek, idősek, alacsony jövedelműek) esetében, akik számára a közösségi közlekedés gyakran a társadalmi részvétel kiemelkedően fontos eszköze. Számukra ugyanis korlátozottak vagy nem elérhetők azok az alternatív lehetőségek (például saját gépjármű használata), amelyek más társadalmi csoportokat kevésbé tesznek kiszolgáltatottá a közlekedési rendszer működésének (*Oviedo–Guzman* [2020]).

A szakirodalomban ugyanakkor több nehézség is megfogalmazódik a képességszemlélet alkalmazásával kapcsolatban. Az egyik ilyen, hogy a politikai döntéshozók jellemzően nem ismerik (*Van Burgsteden és szerzőtársai* [2024]), mivel túlságosan elvont és a szakpolitikáktól távol álló, ami a gyakorlati szakemberek számára megnehezíti a használatát (*Martinez és szerzőtársai* [2024]). Ennek következtében a döntéshozók inkább a jól ismert gazdasági szempontokra és a politikai megvalósíthatóságra támaszkodnak (*Hananel–Berechman* [2016]).

További kihívás a döntések megalapozásához (jellemzően) gyűjtött adatok körének és a képességszemlélet alkalmazásához szükséges információs bázisnak a különbözősége. A képességszemlélet korrekt alkalmazásához részletes tudásra volna szükség az egyéni jellemzőkről, a használati kontextusról és az átváltási tényezőkről. Ez különösen súlyos gondot okozhat a sérülékeny csoportok (például fogyatékkal élő emberek) helyzetének értékelésekor, hiszen ha problémáik és speciális igényeik nem jelennek meg kellő részletességgel, úgy a döntéshozatal sem kínálhat számukra megfelelő megoldásokat. Például az akadálymentesítési kutatások gyakran csupán az utazás funkcionális eredményeire koncentrálnak, figyelmen kívül hagyva az egyének tényleges választási lehetőségét (*Azmoodeh és szerzőtársai* [2022], *Henry–Baffoe* [2024]).

További nehézséget jelent a mobilitás és a hozzáférhetőség fogalmának gyakori összemosása, ami torzíthatja a tervezési kiindulópontokat (*Cooke és szerzőtársai* [2022]). Ilyen esetekben ugyanis a közlekedési teljesítmény mutatói (például az utazási sebesség vagy a megtett utazások száma) kerülnek előtérbe, és így a tervezés az utazás gyorsítására, nem pedig a hozzáférhetőség javítására fókuszál. Szintén nehézség, hogy a szakirodalomban kevés figyelem irányul az elégséges hozzáférés küszöbértékeinek meghatározására. E fogalom lényege, hogy mindenki számára biztosítani kell a részvételhez szükséges alapvető lehetőségeket és szolgáltatásokat. Az elemzett szakirodalom szerint az elégséges hozzáférés meghatározásának alapvető gátja, hogy

jelenleg még hiányoznak az egységes és konszenzuson alapuló küszöbértékek (*Van Burgsteden és szerzőtársai* [2024]). Ehhez kapcsolódik a képességszemlélet szempontjából különösen fontos kérdés: milyen módon alkotja meg egy közösség az értékes képességek listáját, és egyáltalán lehetséges-e rögzített listákat alkotni?

Az elemzett cikkek javaslatai három fő témakör köré csoportosulnak: a mobilitási lehetőségek értékelésének új modelljei, az empirikus mérési szempontok fejlesztése és a tervezési szemléletváltás.

Az első csoportba tartozó szerzők új értékelési modellek kialakítását szorgalmazzák. *Vecchio és Martens* [2021] például egy olyan kombinált értékelési keretet javasol, amely az alulról felfelé és a felülről lefelé irányuló megközelítések integrálásával teszi lehetővé a hozzáférés igazságossági és hatékonysági szempontú vizsgálatát. *Van Burgsteden és szerzőtársai* [2024] szerint akkor hatékony a szakpolitika, ha a hozzáférhetőség elégséges szintjét szélesebb körben biztosítja, nem pedig akkor, ha az egyébként is megfelelő hozzáféréssel bírók helyzetét javítja tovább. *Luz és Portugal* [2021] is elégséges hozzáférést hangsúlyozó megközelítést javasol a szakpolitika számára, amely szerint nem a jobban ellátott csoportokat kell tovább segíteni, hanem azok számára kell biztosítani a minimális jóléti szintet, akik jelenleg nem férnek hozzá alapvető közlekedési lehetőségekhez, tehát nincs meg a tényleges mobilitási lehetőségük. Ugyanakkor gyakran vitatott annak meghatározása, hogy melyek azok az értékes képességek (tényleges lehetőségek), amelyeket egy mobilitási rendszernek biztosítania kellene a közösség tagjai számára. *Hananel és Berechman* [2016] amellett érvelnek, hogy a közlekedési igazságosságot nem az eszközök elosztása alapján kell megítélni, hanem annak fényében, hogy azok ténylegesen milyen értékes lehetőségekhez segítik hozzá az embereket. *Kita és munkatársai* [2024] ezt a gyakorlat oldaláról közelítik meg. Szerintük a helyi közösségeket közvetlenül – az érintettek véleményének ütköztetésével – be kell vonni a közforgalmú közlekedés tervezésébe, különösen a vidéki területeken, ahol a modellek csak a helyi sajátosságok és szükségletek figyelembevételével alkalmazhatók sikeresen. Ugyanakkor a döntéshozatali módokra, a nyilvános részvétel és megvitatás témájára összességében nagyon kevés figyelem irányult az elemzett cikkekben.

A második javaslat típus az empirikus mérések javítására koncentrál. *Deka* [2022] azt sürgeti, hogy az utazási vizsgálatok és más nagyvárosi felmérések során vegyék figyelembe a hátrányos helyzetű csoportok mobilitási igényeit. *Nahmias-Biran és Shiftan* [2019] a „képességnövekedés értékét” (*Value of Capability gains*, VOC) javasolják mint új mérőszámot, amely különböző közlekedési forgatókönyvek vizsgálatával teszi lehetővé egy projekt értékelését, miközben igazságossági szempontokat integrál a költség-haszon elemzésbe.

A szerzők harmadik csoportja a közlekedéstervezés szemléletváltását sürgeti. *Cooke és szerzőtársai* [2022] szerint a mobilitás-központú megközelítést – amely elsősorban az utazások gyorsaságára és mennyiségére fókuszál – hozzáférés-alapú szemlélettel kell felváltani, amely arra összpontosít, hogy az embereknek a mobilitás révén mire nyílik lehetőségük. *Azmoodeh és szerzőtársai* [2023] prioritási tervek kidolgozását javasolják a méltó emberi élet eléréséhez elengedhetetlen javakhoz és szolgáltatásokhoz való hozzáférés biztosítására, különös figyelemmel a fogyatékkal élőkre.

Ryan és szerzőtársai [2019] holisztikus megközelítést sürgetnek az idősök mobilitási hátrányának csökkentésére, amin az egymással összefüggő közlekedési, szociális és egészségügyi szolgáltatások összehangolt fejlesztését értik ahelyett, hogy kizárólag egy-egy közlekedési mód javítására koncentrálnának.

Diszkusszió: a mobilitási lehetőségek igazságos fejlesztése

Irodalomelemzésünk eredményeiből egyértelműen kirajzolódik, miképpen járulhat hozzá a képességszemlélet a mobilitással kapcsolatos kutatásokhoz és a mobilitási lehetőségek igazságos fejlesztésének elméleti megalapozásához.

A képességszemlélet egyik legfontosabb hozzájárulása a *fejlesztés céljai és eszközei* közti különbségtétel. Az elérhető lehetőségekre (értékes tevékenységekre/állapotokra) történő fókuszálás egyértelműen rámutat azon mobilitásfejlesztési eszközök, szakpolitikai intézkedések korlátaira, amelyek a járműflotta vagy az infrastruktúra fejlesztésére összpontosítanak. A mindenki számára felkínált mobilitási „eszközök” helyett a fejlesztési erőfeszítéseket inkább arra kell koncentrálni, hogy az emberek milyen választási lehetőségeket érhetnek el a mobilitással kapcsolatban vagy a mobilitás révén az élet egyéb területein. Itt nem egyszerűen a kínálati oldalról a keresleti oldalra való a hangsúlyeltolódásról van szó, amely a mobilitásmendzsmentben amúgy is megfigyelhető. Inkább arra kell gondolnunk, hogy a hangsúlyeltolódásnak köszönhetően a mobilitásfejlesztés számára „le kell fordítani” olyan tágabb társadalmi célokat, mint az igazságosság vagy a hozzáférhetőség. A képességszemlélet érvei tehát eleve azért fontosak a mobilitásfejlesztés számára, mert ott felértékelődött a keresletoldali megközelítés.

Az *átváltási tényezők* fogalmának beépítésével a képességszemlélet lehetőséget ad az egyéni jellemzőkben és a mobilitás kontextusában mutatkozó sokféleség figyelembevételére. Így mód nyílik arra, hogy a korábbinál árnyaltabb képet nyerjünk a kirekesztődés mechanizmusairól, az egyes sajátos társadalmi csoportok (például idősök, fogyatékossgal élő emberek) helyzetéről, illetve fogódzót kapjunk az általuk elszenvedett igazságtalanságok megszüntetéséhez. Azaz a képességszemléleti keretben megmutatkozik, hogy a kirekesztődés jellemzően az átlagtól eltérő személyes jellemzők és az erre érzéketlen társadalmi-környezeti kontextus összjátékából adódik.

Mindez különös lehetőséget nyit a *sérülékeny társadalmi csoportok* mobilitási lehetőségeikhez való hozzáféréseinek vizsgálatában, a helyzetük javítására irányuló erőfeszítések tervezésében. Ezzel összhangban a vizsgált szakirodalom igen nagy figyelmet szentel különböző sérülékeny csoportoknak. A közösség idős, illetve alacsony jövedelmű tagjai mellett a legnagyobb hangsúlyt a fogyatékossgal élő emberek mobilitásának vizsgálata kapta. E terület különösen jelentős potenciált tartogathat, hiszen a képességszemléletben az emberi jóllét és a társadalmi igazságosság értelmezése kapcsán a fogyatékossgal élő emberek helyzetének értelmezése központi kérdés (*Nussbaum* [2006], *Sen* [2009]). Ráadásul a képességszemlélet eredményei közvetlenül hatással voltak a fogyatékossgatudományra és a fogyatékossg értelmezésének újragondolására (például *Mitra* [2006], *Dubois–Trani* [2009], *Bajmócy és szerzőtársai*

[2022]). Ezek az eredmények aztán visszaszűrődtek az általunk vizsgált tanulmányokba a sérülékeny csoportok mobilitásának vizsgálata kapcsán.

A képességszemléletben rejlő potenciált azonban a szakirodalom egyelőre csak részben aknázza ki. A források a képességszemléletet alapvetően *jólléti* keretként használják, azaz azt elemzik, hogy a közösség tagjainak milyen lehetősége van a mobilitásra vagy a mobilitás révén egyéb értékes tevékenységekre/állapotokra (Vecchio–Martens [2021], Henry–Baffoe [2024]). Ez természetesen egyben igazságossági kérdés is, hiszen így árnyaltabban ítéltető meg, hogy lehetőségeik mennyire térnek el más csoportokétól. Ugyanakkor Sen [2009] különbségtétele az igazságos szabályok felállítására való törekvés és a ténylegesen megvalósuló helyzetek között nem igazán köszönt vissza az elemzett munkákban. Pedig Sen [2009] legfőbb hozzájárulása e területen pontosan ez! Ennek megfelelően nem kaptak kellő hangsúlyt az igazságosság vizsgálatának azok az elemei, amelyek a szabályok be nem tartásából (például az érvényben levő személyi segítési protokollok figyelmen kívül hagyásából) vagy a megélt életélmények különbözőségéből (például bántó, sértő megjegyzésekből) adódnak. E témák pedig éppen a sérülékeny utascsoportok helyzetének megértéséhez kulcsfontosságúak lehetnek, így itt jelentős tere lehet további kutatásoknak.

A jóllét vizsgálata során az elemzett munkák – leggyakrabban Vecchio–Martens [2021] és áttételesen Robeyns [2005] – koncepcionális modelljére támaszkodva, egyértelmű különbséget tesznek a ténylegesen megvalósított tevékenységek/állapotok és a képességek között. Ám a különbségtételből adódó következmények valójában alig formálták a vizsgált szakirodalmat.

Az empirikus munkákban jóval egyszerűbb a ténylegesen megvalósított tevékenységeket/állapotokat vizsgálni, mint a választási lehetőségek halmazát áttekinteni. (Ez a képességszemlélet empirikus alkalmazásának általában is az egyik legfőbb nehézsége.) Ezzel együtt a képességszemlélet érvei szerint a jóllétet a képességek halmaza jobban jellemezne, mint a ténylegesen választott opciók.

A ténylegesen megvalósított és a választható lehetőségek közötti különbséget a döntés (a döntésben való részvétel) szabadsága, a saját ügyeink előmozdítására való lehetőség adja. Az *ágencia* (és az arra való szabadság) kiemelkedő jelentőségű a képességszemlélet elméleti felépítményében. Ez azonban alig köszönt vissza a vizsgált művekben. Az ágenciát érdemben csupán egyetlen elméleti jellegű munka (Abreu és szerzőtársai [2024]) tárgyalta részletesebben, az empirikus munkák közül egyetlen esetben sem kapott lényeges szerepet. A vizsgált tanulmányok nem igazán tárgyalták azt, hogy a közösség tagjai miként dönthetnének el, hogy a mobilitásfejlesztés révén mely képességeket kellene elérhetővé tenni a közösség tagjai számára. Néhány esetben implicit módon a Nussbaum [2011] által javasolt tíz központi képességet veszik alapul (Hananel–Berechman [2016], Cao–Hickman [2019]), de anélkül, hogy utalnának a képességszemléletben ezzel kapcsolatban zajló vitákra (Robeyns [2005]). Sen [2009] érvei szerint az értékes lehetőségeket nyílt megvitatáson (deliberáción) alapuló társadalmi döntéshozatal keretében kell kiválasztani és sorba rendezni. Nussbaum listájára inkább minimumkövetelményként kell tekinteni, amelyet a közösség kiegészíthet, módosíthat. Miközben a szakirodalom élénken tárgyalta az elégséges hozzáférés kérdését, ennek összefüggése a deliberatív részvétellel nem kapott érdemi figyelmet.

Általában is elmondható, hogy feltűnően kevés figyelmet kaptak az elemzett munkákban a döntéshozatali eljárások, valamint a döntés-előkészítésben történő érintetti részvétel lehetőségének a vizsgálata. A képességszemlélet egyik legnagyobb hozzáadott értéke pedig éppen az lehetne, hogy segít a nehezen összemérhető szempontok kezelésének jobbításában (Sen [1999b]), például a szakirodalom által is jól ismert azon probléma kapcsán, hogy a szakértői és a részvételen alapuló technikákat miként lehet összeegyeztetni a döntés-előkészítő folyamatban (Damart–Roy [2009]).

Összegzés és következtetések

A tanulmányban a közlekedési mobilitás fejlesztésének igazságossági vonatkozásaival foglalkoztunk. A mobilitással kapcsolatos szakirodalomban megfigyelhető hangsúlyeltolódás (a kínálati oldalról a keresleti felé) szükségessé tette, hogy a fejlesztési szakpolitikák kellő precizitással tudjanak olyan tágabb koncepciókat kezelni, mint az igazságosság vagy a hozzáférhetőség.

Szisztematikus szakirodalom-elemzéssel vizsgáltuk az Amartya Sen eredményei nyomán körvonalazódó képességszemlélet hozzájárulását a mobilitás igazságos fejlesztéséhez. A PRISMA irányelveket követő elemzésünk eredményeit a diszkuszió során visszakapcsoltuk kutatási kérdésünkhöz, és rámutattunk, hogy a képességszemlélet hozzájárulásának melyek a főbb pontjai, és hol vannak jelenleg kiaknázatlan lehetőségek.

A képességszemlélet egyre gyakoribb, de messze nem általánosan alkalmazott elemzési keret a mobilitással kapcsolatos kutatásokban. Bár a megközelítés már több mint egy évtizede jelen van, egyelőre csak a mobilitási szakirodalom egy szűkebb körében fordul elő explicit módon, vagyis vélhetően még nem kezdte ki a domináns gondolkodási keretet.

Összességében elmondható, hogy a képességszemlélet ígéretes elméleti kiindulópontot kínál a közlekedési és mobilitási rendszerek igazságosabb tervezéséhez, ám ezt a potenciált a szakirodalom jelenleg csak részben aknázza ki. Az igazságosság előmozdításával kapcsolatos kérdések közül jelenleg az kapja a legtöbb figyelmet, hogy az egyes csoportok helyzete miként értékelhető jólléti értelemben (azaz milyen tényleges lehetőségeik vannak). Ez már önmagában is nagyon jelentős hozzájárulás, de ezt kiegészíthetné az ágenciára (saját ügyeink tevékeny előmozdítására) való lehetőségnek, a döntéshozatali eljárások igazságosságának, illetve a szabályok és a ténylegesen megélt választási lehetőségek közti különbségnek a részletesebb elemzése.

A képességszemlélet mobilitási alkalmazása szempontjából ezért három alapvető tanulság emelhető ki.

- Először is, a fejlesztések során világosan külön kell választani a célokat az eszközöktől: az értékes lehetőségek bővítése a valódi cél, míg az infrastruktúra-fejlesztés, a járműpark bővítése vagy a szabályozási eszközök csupán eszközök ehhez.

- Másodszor, a hozzáférés formális biztosítása önmagában nem elegendő, ezért vizsgálni kell, hogy az emberek ténylegesen képesek-e élni a mobilitás nyújtotta lehetőségekkel, figyelembe véve az egyéni és kontextuális különbségeket.

– Harmadszor, kulcsfontosságú annak vizsgálata, hogy az érintettek milyen módon vehetnek részt a közösségi célok meghatározásában, illetve a döntéshozatali folyamatokban.

A képességszemlélet és a mobilitás szakirodalmának metszete egyértelműen *szakpolitikai* irányultságú, azaz kifejezett célja, hogy javaslatot fogalmazzon meg a mobilitás-fejlesztési tervek előkészítői és döntéshozói számára. Ahhoz, hogy a képességszemlélet üzenetei utat találhassanak a döntéshozók felé, célszerűnek tűnik a kulcsüzenetek egyszerű és fókuszált megfogalmazása. Ezt először a szakértők, majd a döntéshozók számára tesszük meg.

A műszaki vagy közgazdaságtani háttérrel rendelkező szakértők számára a legfontosabb üzenet, hogy amikor olyan technikák segítségével, mint például a költség-haszon elemzés, különböző szempontokat hoznak közös nevezőre vagy súlyoznak, akkor valójában értékválasztási döntéseket hoznak, és társadalmi döntéseket helyettesítenek. Az érintetti részvételen alapuló döntéshozatali módok, a nyílt megvitatás valójában elősegíthetné a szakértői munkát. (A részvétel mellett érvelő szakirodalom azt sohasem állította, hogy a közösségi részvétel helyettesíthetné a szakértőket.) Az érintettektől nem az optimális döntés, hanem az égető igazságtalanságok felismerése, a szempontok részleges összemérhetősége várható, ám ez a gyakorlatban elegendő lehet az igazságosság előmozdításához.

A politikai döntéshozóknak a legfontosabb üzenetünk talán az lehet, hogy amit ők gyakran a fejlesztés céljának tekintenek, az valójában annak csak az eszköze. Az eszközöket pedig nem mindenki tudja egyenlő mértékben használni, így a fejlesztések könnyen társadalmi igazságtalanságokhoz vezethetnek. Itt nem csak arról van szó, hogy a kínálati oldalra történő koncentráció nem elegendő, hiszen ez önmagában nem újdonság a terület ismerői számára. Az eszköz és a cél közti különbségtétel a keresletoldali megközelítés kapcsán is ugyanolyan jelentős. Például a hozzáférhetőségi szabályok, protokollok felállítása az igazságosság előmozdításának eszközei, nem pedig a céljai. Az eszközök nem mindig hordoznak elegendő információt a mobilitási szolgáltatások igénybe vevőinek tényleges választási lehetőségeiről, az igazságosság tényleges megvalósulásáról. A képességszemlélet éppen arra mutat rá, hogy a fejlesztéseket a valódi célokat szem előtt tartva kell megtervezni, nevezetesen: melyek azok az értékes lehetőségek, amelyeket a mobilitás révén a közösség tagjai számára elérhetővé kívánunk tenni – legalábbis akkor, ha az igazságosság fontos szempont a fejlesztési döntésekben.

Hivatkozások

- ABREU, M.–COMIM, F.–JONES, C. [2024]: A capability-approach perspective on regional development. *Regional Studies*, 58. évf. 11. sz. 2208–2220. o. <https://doi.org/10.1080/00343404.2023.2276332>.
- AKHAVAN, M.–VECCHIO, G. [2018]: Mobility and accessibility of the ageing society. Defining profiles of the elderly population and neighbourhood. *TeMA – Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 11. évf. 2. sz. 9–22. o. <https://doi.org/10.6092/1970-9870/5757>.

- ARNOLD, E.–PAUNOV, C.–PLANES-SATORRA, S.–SCHWAAG SERGER, S.–MACKLE, L. [2023]: Navigating green and digital transitions: Five imperatives for effective STI policy. OECD Science, Technology and Industry Policy Papers, No. 162. OECD Publishing, Párizs. <https://doi.org/10.1787/dffb0747-en>.
- AZMOODEH, M.–HAGHIGHI, F.–MOTIEYAN, H. [2022]: Capability Index: Applying a fuzzy-based decision-making method to evaluate social inclusion in urban areas using the capability approach. *Social Indicators Research*, 165. köt. 1. sz. 77–105. o. <https://doi.org/10.1007/s11205-022-03005-5>.
- AZMOODEH, M.–HAGHIGHI, F.–MOTIEYAN, H. [2023]: The capability approach and social equity in transport: Understanding factors affecting capabilities of urban residents, using structural equation modeling. *Transport Policy*, 142. köt. 137–151. o. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.08.010>.
- BAJMÓCY ZOLTÁN [2012]: A képesség-szemlélet alkalmazásának lehetőségei a regionális tudományban. Megjelent: *Rechnitzer János–Rácz Szilárd (szerk.): Dialógus a regionális tudományról*. SZE Regionális és Gazdaságtudományi Doktori Iskola – MRTT, Győr, 18–30. o.
- BAJMÓCY ZOLTÁN–GÉBERT JUDIT [2014]: Arguments for deliberative participation in local economic development. *Acta Oeconomica*, 64. évf. 3. sz. 313–334. o.
- BAJMÓCY ZOLTÁN–MIHÓK BARBARA–GÉBERT JUDIT [2022]: Furthering social justice for disabled people. A framework based on Amartya Sen's capability approach. *Studia Universitatis Babeş-Bolyai Sociologia*, 67. évf. 1. sz. 69–84. o.
- BAJMÓCY ZOLTÁN–GÉBERT JUDIT–MÁLOVICS GYÖRGY (szerk.) [2017]: Helyi gazdaságfejlesztés a képességszemlélet alapján. JATEPress, Szeged.
- BANISTER, D. [2019]: Transport for all. *Transport Reviews*, 39. évf. 3. sz. 289–292. o. <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1582905>.
- BANTIS, T.–HAWORTH, J. [2020]: Assessing transport related social exclusion using a capabilities approach to accessibility framework: A dynamic Bayesian network approach. *Journal of Transport Geography*, 84. évf. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102673>.
- BARCIK, R.–BYLINKO, L. [2018]: Transportation demand management as a tool of transport policy. *Transport Problems*, 13. évf. 2. sz. 121–131. o. <https://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-da9d90cf-e65a-4b98-b3f7-4fb16e6a88a3>.
- CALDERÓN, F.–MILLER, E. J. [2022]: A conceptual framework for modeling the supply side of mobility services within large-scale agent-based travel demand models. *Transportation Letters*, 14. évf. 6. sz. 600–609. o. <https://doi.org/10.1080/19427867.2021.1913303>.
- CAO, M.–HICKMAN, R. [2019]: Understanding travel and differential capabilities and functionings in Beijing. *Transport Policy*, 83. köt. 46–56. o. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.08.006>.
- CEDER, A. [2020]: Urban mobility and public transport: future perspectives and review. *International Journal of Urban Sciences*, 25. évf. 2. sz. 1–25. o. <https://doi.org/10.1080/12265934.2020.1799846>.
- COOK, N.–BUTZ, D. [2020]: *Mobilities, mobility justice and social justice*. Routledge, Abingdon on Thames–CRC Press, Boca Raton, FL.
- COOKE, S.–RYSECK, B.–SIAME, G.–NKURUNZIZA, A.–MOLEFE, L.–ZUIDGEEST, M. [2022]: Proximity is not access: A capabilities approach to understanding non-motorized transport vulnerability in African cities. *Frontiers in Sustainable Cities*, 4. köt. <https://doi.org/10.3389/frsc.2022.811049>.
- DAMART, S.–ROY, B. [2009]: The uses of cost-benefit analysis in public transportation decision-making in France. *Transport Policy*, 16. évf. 4. sz. 200–212. o.

- DEÁK ÁGNES–RICZ JUDIT [2022]: A többdimenziós szegénység mérése – latin-amerikai tapasztalatok. *Közgazdasági Szemle*, 69. évf. 3. sz. 389–412. o. <https://doi.org/10.18414/KSZ.2022.3.389>.
- DEKA, D. [2022]: Trip deprivation among older adults in the context of the capability approach. *Journal of Transport Geography*, 100. köt. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103325>.
- DUBOIS, J.-L.–TRANI, J.-F. [2009]: Extending the capability paradigm to address the complexity of disability. *ALTER: European Journal of Disability Research*, 3. évf. 3. sz. 192–218. o.
- DURAND, A.–ZIJLSTRA, T. [2023]: Public transport as travel alternative for users of Special Transport Services in the Netherlands. *Journal of Transport & Health*, 29. köt. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2023.101568>.
- EISENBERG, A. M. [2019]: Just Transitions. *Southern California Law Review*, 92. évf. 2. sz.
- EUROPEAN COMMISSION [2020]: The Just Transition Mechanism: Making sure no one is left behind. European Commission, Brussels.
- EUROPEAN COMMISSION [2022]: Communication from the Commission to the European Parliament and the Council – 2022 Strategic Foresight Report: Twinning the green and digital transitions in the new geopolitical context. COM(2022) 289 final. European Commission, Brussels.
- FLEISCHER TAMÁS [2019]: Városi mobilitás, közjavak, fenntarthatóság. *Közgazdasági Szemle*, 66. évf. 10. sz. 1056–1072. o. <http://dx.doi.org/10.18414/KSZ.2019.10.1056>.
- GÉBERT JUDIT [2017]: A képességszemlélet alapjai. Megjelent: *Bajmócy Zoltán–Gébert Judit–Málovics György* (szerk.): *Helyi gazdaságfejlesztés a képességszemlélet alapján*. JATEPress, Szeged, 21–46. o.
- GÉBERT JUDIT–BAJMÓCY ZOLTÁN–MÁLOVICS GYÖRGY–PATAKI GYÖRGY [2016]: Eszközöktől a jóllétig. A helyi gazdaságfejlesztés körvonalai a képességszemléletben. *Tér és Társadalom*, 30. évf. 2. sz. 23–44. o. <https://doi.org/10.17649/TET.30.2.2752>.
- GEURS, K. T.–VAN WEE, B. [2004]: Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12. évf. 2. sz. 127–140. o. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005>.
- GIULIANO, G. [1992]: Transportation demand management: Promise or panacea? *Journal of the American Planning Association*, 58. évf. 3. sz. 327–335. o. <https://doi.org/10.1080/01944369208975811>.
- GOODWIN, P. B. [1974]: Generalised time and the problem of equity in transport studies. *Transportation*, 3. évf. 1–23. o. <https://doi.org/10.1007/BF02351839>.
- GROVE, H. [2021]: Ageing as well as you can in place: Applying a geographical lens to the capability approach. *Social Science & Medicine*, 288. köt. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2020.113525>.
- HABERMAS, J. [2001]: A kommunikatív etika. A demokratikus vitákban kiérlelődő konszenzus és társadalmi integráció politikai-filozófiai elmélete. Új Mandátum, Budapest.
- HANANEL, R.–BERECHMAN, J. [2016]: Justice and transportation decision-making: The capabilities approach. *Transport Policy*, 49. évf. 78–85. o. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.04.005>.
- HENRY, E.–BAFFOE, G. [2024]: Accessibility challenges for older adults in South Manchester: A capability approach. *International Journal of Urban Sustainable Development*, 16. évf. 1. sz. 245–261. o. <https://doi.org/10.1080/19463138.2024.2380053>.
- JOHANSSON, V. [2023]: Just transition as an evolving concept in international climate law. *Journal of Environmental Law*, 35. évf. 2. sz. 229–249. o. <https://doi.org/10.1093/jel/eqad017>.

- JUHÁSZ JUDIT [2018]: A méltó emberi élet lehetősége. *Közgazdasági Szemle*, 65. évf. 12. sz. 1299–1319. o. <http://dx.doi.org/10.18414/KSZ.2018.12.1299>.
- JUHÁSZ JUDIT-BAJMÓCY ZOLTÁN-GÉBERT JUDIT-MÁLOVICS GYÖRGY [2015]: Szegénység, képességek, lehetőségek: Szegénységkezelési szempontok Amartya Sen elméletének tükrében. *Közgazdasági Szemle*, 62. évf. 5. sz. 544–564. o.
- KARTALI GABRIELLA [2023]: A szisztematikus irodalmi áttekintés módszertana. *Biztonságtudományi Szemle*, 5. évf. 4. sz. 1–11. o.
- 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. évf. 3. sz. 207–219. o. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(02\)00012-1](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(02)00012-1).
- KITA, H.-YOTSUTSUJI, H.-IKEMIYA, M.-SUGA, Y. [2017]: How to measure the level of activity opportunities secured by rural public transport service: The capability approach. *Transportation Research Procedia*, 25. köt. 3865–3874. o. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.296>.
- KITA, H.-KOMODA, S.-OZAKI, R. [2024]: A quantified planning method of local public transport services for expanding residents' activity opportunities. *Transport Policy*, 159. köt. 284–296. o. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2024.06.022>.
- LIESZKOVSZKY JÓZSEF PÁL [2018]: Introduction to the theoretical analysis of social exclusion of public transport in rural areas. *Deturope – Central European Journal of Rural Development and Tourism*, 10. évf. 3. sz. 214–227. o. <https://doi.org/10.32725/det.2018.032>.
- LUCAS, K. [2012]: Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20. köt. 105–113. o. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>.
- LUZ, G.-PORTUGAL, L. [2021]: Understanding transport-related social exclusion through the lens of capabilities approach. *Transport Reviews*, 42. évf. 4. sz. 503–525. o. <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.2005183>.
- MARTENS, K. [2021]: Equity considerations in transport planning. *Megjelent: International Encyclopedia of Transportation*. Elsevier, Amszterdam, 154–160. o. <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-102671-7.10634-7>.
- MARTINEZ, L.-MACHARIS, C.-KESERÜ, I. [2024]: Inclusive mobility hubs: An in-depth exploration of the requirements of disadvantaged groups. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 136. köt. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2024.104447>.
- MCCAULEY, D.-HEFFRON, R. [2018]: Just transition: Integrating climate, energy and environmental justice. *Energy Policy*, 119. köt. 1–7. o. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2018.04.014>.
- MITRA, S. [2006]: The capability approach and disability. *Journal of Disability Policy Studies*, 16. évf. 4. sz. 236–247. o.
- MOLNÁR GYÖRGY [2021]: Amartya Sen és Az igazságosság eszméje. *Közgazdasági Szemle*, 68. évf. 3. sz. 300–342. o. <https://doi.org/10.18414/KSZ.2021.3.300>.
- NAHMIA-S-BIRAN, B.-SHIFTAN, Y. [2019]: Using activity-based models and the capability approach to evaluate equity considerations in transportation projects. *Transportation*, 47. évf. 5. sz. 2287–2305. o. <https://doi.org/10.1007/s11116-019-10015-9>.
- NUSSBAUM, M. [2000]: *Women and human development: The capabilities approach*. Cambridge University Press, Cambridge.
- NUSSBAUM, M. [2006]: *Frontiers of justice: Disability, nationality, species membership*. Harvard University Press, Cambridge, MA.
- NUSSBAUM, M. C. [2011]: *Creating capabilities: The human development approach*. Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge, MA.

- OVIEDO, D.–GUZMAN, L. A. [2020]: Revisiting accessibility in a context of sustainable transport: Capabilities and inequalities in Bogotá. *Sustainability*, 12. évf. 11. sz. <https://doi.org/10.3390/su12114464>.
- PATAKI GYÖRGY [1999]: A fejlődés gazdaságtana és etikája: Tisztelgés Amartya Sen munkássága előtt. *Kovács*, 2. évf. 4. sz. 6–17. o.
- QIAO, S.–YEH, A. G.–O. [2023]: Mobility-on-demand public transport toward spatial justice: Shared mobility or mobility as a service. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 123. köt. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2023.103916>.
- RAWLS, J. [1971]: *A theory of justice*. Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge, MA–London.
- ROBEYNS, I. [2005]: The capability approach: a theoretical survey. *Journal of Human Development and Capabilities*, 6. évf. 1. sz. 93–117. o. <https://doi.org/10.1080/146498805200034266>.
- ROBEYNS, I. [2006]: The capability approach in practice. *The Journal of Political Philosophy*, 14. évf. 3. sz. 351–376. o. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9760.2006.00263.x>.
- RYAN, J.–WRETSTRAND, A.–SCHMIDT, S. M. [2019]: Disparities in mobility among older people: Findings from a capability-based travel survey. *Transport Policy*, 79. köt. 177–192. o. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.04.016>.
- RYSECK, B.–BEHRENS, R. [2024]: A methodological application of the capability approach to investigate access to multimodal public transport information in a hybrid network. *Transportation Research Procedia*, 76. köt. 108–119. o. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.12.042>.
- SEN, A. K. [1979]: The welfare basis of real-income comparisons: A survey. *Journal of Economic Literature*, 17. évf. 1. sz. 1–45. o. <http://www.jstor.org/stable/2723639>.
- SEN, A. K. [1982]: *Choice, welfare and measurement*. MIT Press, Cambridge, MA.
- SEN, A. K. [1999a]: *Development as freedom*. Oxford University Press, Oxford–New York.
- SEN, A. K. [1999b]: The possibility of social choice. *American Economic Review*, 89. évf. 3. sz. 349–378. o. <https://doi.org/10.1257/aer.89.3.349>.
- SEN, A. K. [2004]: Capabilities, lists, and public reason: continuing the conversation. *Feminist Economics*, 10. évf. 3. sz. 77–80. o. <https://doi.org/10.1080/1354570042000315163>.
- SEN, A. K. [2009]: *The idea of justice*. Harvard University Press, Cambridge, MA. <https://doi.org/10.2307/j.ctvjnr7n>.
- SMITH, N.–HIRSCH, D.–DAVIS, A. [2012]: Accessibility and capability: the minimum transport needs and costs of rural households. *Journal of Transport Geography*, 21. évf. 93–101. o. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.004>.
- STARK, A.–GALE, F.–MURPHY-GREGORY, H. [2023]: Just transitions' meanings: A systematic review. *Society & Natural Resources*, 36. évf. 10. sz. 1–21. o. <https://doi.org/10.1080/08941920.2023.2207166>.
- SZEMERE DOROTTYA–SURMAN VIVIEN [2025]: Az elektromos rollerek integrációjának vizsgálata Magyarországon. *Közgazdasági Szemle*, 72. évf. 3. sz. 312–327. o. <https://doi.org/10.18414/KSZ.2025.3.312>.
- TERNES, V.–MARSDEN, G.–HARRISON, G. [2024]: A just transition or just a transition? The understanding and relevance of fairness in planning for a decarbonised transport system. *Energy Research & Social Science*, 113. köt. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2024.103549>.
- TITSCHER, S.–MEYER, M.–WODAK, R.–VETTER, E. [2000]: *Methods of Text and Discourse Analysis*. Sage Publications, London. <https://doi.org/10.4135/9780857024480>.
- VAN BURGSTEDEN, M.–GRIGOLAN, A.–GEURS, K. [2024]: Improving community wellbeing through transport policy: A literature review and theoretical framework, based on the

- capability approach. *Transport Reviews*, 44. évf. 6. sz. 1161–1186. o. <https://doi.org/10.1080/01441647.2024.2374818>.
- VECCHIO, G. [2020]: Microstories of everyday mobilities and opportunities in Bogotá: A tool for bringing capabilities into urban mobility planning. *Journal of Transport Geography*, 83. köt. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102652>.
- VECCHIO, G.–MARTENS, K. [2021]: Accessibility and the capabilities approach: A review of the literature and proposal for conceptual advancements. *Transport Reviews*, 41. évf. 6. sz. 833–854. o. <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1931551>.
- WANG, X.–LO, K. [2021]: Just transition: A conceptual review. *Energy Research & Social Science*, 82. köt. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2021.102291>.
- XU, Y.–CHAN, H.-Y.–CHEN, A.–CHIM, T.-Y.–LIU, X. [2024]: Aged and wheeled mobility in transit-oriented development: The capabilities approach. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 127. köt. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2024.104058>.
- YOUNG, I. M. [1990]: *Justice and the politics of difference*. Princeton University Press, Princeton, NJ.
- ZHANG, N.–YANG, Q. [2024]: Public transport inclusion and active aging: A systematic review on elderly mobility. *Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition)*, 11. évf. 2. sz. 312–347. o. <https://doi.org/10.1016/j.jtte.2024.04.001>.
- ZUTI BENCE–LUKOVICS MIKLÓS [2023]: Az önvezető járművek elfogadása viselkedésgazdaságtani szemléletben: A nudge szerepe a fenntartható városi mobilitás kialakításában. *Közgazdasági Szemle*, 70. évf. 2. sz. 149–166. o. <https://doi.org/10.18414/KSZ.2023.2.149>.